

mgr inż. Aleksandra Romanowska

4.4. Działania dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni

Wprowadzenie

Współczesne planowanie mobilności, ze względu na konieczność silnego zaangażowania interesariuszy, szerokich konsultacji społecznych i przygotowania kompleksowego planu, jest procesem niezwykle złożonym i czasochłonnym. W odróżnieniu od tradycyjnego planowania transportu proces ten powinien koncentrować się nie tylko na zapewnieniu lepszych warunków ruchu, ale przede wszystkim na dążeniu do zapewnienia jak najwyższej jakości życia mieszkańców, stawiając za priorytet takie aspekty jak dostępność, równość społeczna, zdrowie czy ochrona środowiska.

Komisja Europejska już w 2009 r. zwróciła uwagę na konieczność zintegrowanego planowania transportu zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju [1]. W komunikacie z grudnia 2013 r. [2] przedstawiony został szczegółowy pakiet działań na rzecz mobilności, w dużej mierze poświęcony planowaniu mobilności w miastach. Tym samym zwrócono uwagę na znaczenie strategicznego podejścia, a także integracji planowania transportu (w tym dostępności i mobilności) z obszarami planowania przestrzennego, ochrony środowiska czy zdrowia.

Instrumentem, który pozwala na realizację takiej polityki zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej, jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan). Posiadanie SUMP w polskich miastach jest na dzień dzisiejszy fakultatywne. Mimo to większe ośrodki powoli podejmują działania na rzecz opracowania własnych dokumentów (np. Wrocław, Warszawa, Kraków), podążając w kierunku nowego podejścia do planowania mobilności. Również Gdynia zobowiązała się do opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w ramach projektu CIVITAS DYN@MO¹. Dokument jest opracowywany przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni we współpracy z Uniwersytetem Gdańskim od początku 2013 r. Stanowi cenny przykład dla innych polskich miast, które pracują już lub rozważają rozpoczęcie prac nad tego typu dokumentem. Proces SUMP w Gdyni realizowany jest zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej [3], z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi (model transportowy, platforma web 2.0), włączeniem interesariuszy i mieszkańców na każdym etapie planowania, a także przy wykorzystaniu wiedzy i doświadczeń innych europejskich miast (m.in. poprzez projekt CH4ALLENGE² oraz udział w Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego³).

1. CIVITAS DYN@MO (DYNamic citizens @ctive for sustainable MObility) – projekt badawczo-rozwojowy dofinansowany z 7 Programu Ramowego, realizowany w latach 2012-2016. Szczegóły: www.civitas.eu, www.mobilnagdunia.pl/m-projekty/civitas-dyn-mo

2. CH4ALLENGE (2013-2016) – projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa. Szczegóły: www.sump-challenges.eu, <http://www.mobilnagdunia.pl/m-projekty/88-ch4allenge>

3. Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: <http://polska.bsr-sump.eu/>



Przesłanki do opracowania SUMP

Gdynia od wielu lat zmagą się z powszechnym w całej Polsce problemem rosnącej motoryzacji indywidualnej. Zgodnie z badaniami preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gdyńskiego Zarządu Komunikacji Miejskiej z 2013 r. [4] aż 53,1% podróży w Gdyni realizowanych jest samochodem osobowym, o 6% więcej niż w 2008 r.

W odpowiedzi na problem miasto podejmuje się licznych działań, mających na celu zatrzymanie i odwrócenie niekorzystnego trendu. Duży nacisk kładziony jest na rozwój transportu zbiorowego, poprzez unowocześnianie floty i inwestowanie w energooszczędne i niskoemisyjne pojazdy: trolejbusy, autobusy zasilane sprężonym gazem ziemnym czy nowoczesne autobusy spełniające najwyższe normy ochrony środowiska. Realizowane są również działania mające na celu uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu drogowym poprzez wyznaczone pasy autobusowe czy priorytety w sygnalizacji świetlnej, w efekcie realizacji w Gdyni systemu zarządzania ruchem TRISTAR⁴.

Kierunki rozwoju transportu zbiorowego wytycza Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2014-2025 [5], którego głównym przesłaniem jest konieczność zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Gdyni i gmin objętych planem, poprzez m.in. zapewnienie wysokiej jakości usług, dostosowanie oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców, redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko czy zapewnienie odpowiedniej efektywności ekonomicznej. Działania te mają wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, tak aby stał się on atrakcyjną alternatywą dla samochodu osobowego w codziennych dojazdach.

Wiele aktualnych działań w mieście ukierunkowanych jest na zwiększenie popularności roweru jako środka transportu, którego udział w podróżach stanowi do tej pory mniej niż 1%. Realizowane są działania infrastrukturalne w celu zwiększenia spójności sieci rowerowej oraz liczby stojaków, a także realizowane są liczne działania promocyjne, edukacyjne i informacyjne. W 2013 r. w Gdyni przeprowadzony został audyt polityki rowerowej wg metodologii BYPAD, pod kątem m.in.: potrzeb użytkowników, polityki transportowej, zasobów kadrowych i finansowych, infrastruktury czy ewaluacji. W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy wytyczony został plan działań w zakresie transportu rowerowego na lata 2014-2016, identyfikujący konieczność zwiększenia spójności sieci rowerowej i realizacji działań infrastrukturalnych, ale również prowadzenia działań informacyjnych i promocyjnych. Zgodnie z zapisami dokumentu docelowo Gdynia dąży do osiągnięcia 10% udziału rowerów w podróżach do 2023 r.

Coraz większą uwagę poświęca się również kwestiom związanym z pieszymi i osobami o ograniczonej mobilności, poprzez m.in. stosowanie zasad projektowania uniwersalnego (w tym opracowanie i przyjęcie przez Radę Miasta standardów dostępności [6]), zapewnianie informacji, promowanie ruchu pieszego oraz stopniowe tworzenie bezpiecznych i atrakcyjnych warunków poruszania się.

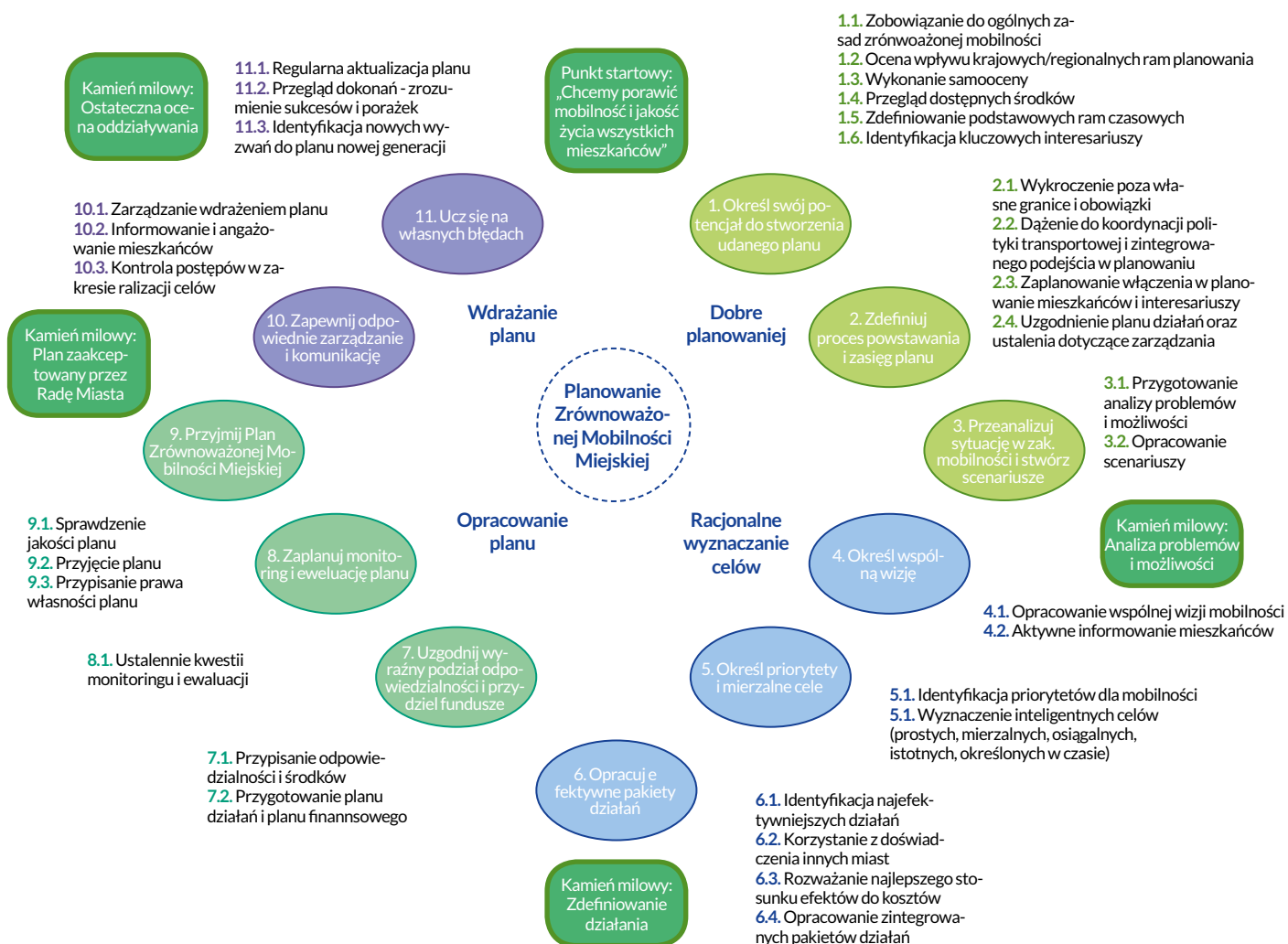
4. TRISTAR – Zintegrowany System Zarządzania Ruchem wdrażany w Trójmieście. Więcej: <http://www.mobilnagdunia.pl/tristar/228-o-systemie-tristar>

Niestety działania w zakresie mobilności w wielu przypadkach realizowane są doraźnie, często brakuje podejścia zintegrowanego, współpracy instytucjonalnej czy systematycznego monitoringu i oceny realizacji tych działań. Potwierdzają to wyniki samooceny prowadzonej na potrzeby SUMP [7]. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej może być odpowiedzią na ten problem, wskazując cele i kierunki działań w zakresie mobilności i integrując te działania w jednym dokumencie.

Dokument ten opracowywany w ramach projektu CIVITAS DYN@MO nie jest pierwszym podejściem miasta do zintegrowanego planowania mobilności. W 2008 r. w ramach projektu BUSTRIP Gdynia przystąpiła do opracowania Planu Zrównoważonego Transportu Miejskiego (tzw. SUTP – ang. Sustainable Urban Transport Plan) na lata 2008-2015 [8]. W dokumencie sformułowana została wizja miasta oraz strategiczne cele i działania w kierunku osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu w mieście. Dokument został przygotowany zgodnie z europejskimi wytycznymi, aczkolwiek nie został poddany konsultacjom społecznym oraz ostatecznie uprawomocniony. W związku z tym służy wyłącznie jako dokument roboczy, którego wdrożenie nie było monitorowane czy oceniane. Niemniej jednak był to jeden z pierwszych tego typu dokumentów w Polsce, dzięki któremu Gdynia zyskała spore doświadczenie i wiedzę. Dzięki analizie SUTP przed podejściem do nowego planu możliwe było zidentyfikowanie braków czy niedociągnięć w poprzednim, które można uzupełnić podczas prac nad SUMP.

Zarówno SUTP, jak i wskazane wyżej dokumenty stanowią solidną podstawę dla opracowania nowego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który w ramach procesu jest rozszerzany, uaktualniany i dostosowywany do wytycznych, celem uzyskania jednolitego, spójnego i zintegrowanego dokumentu na lata 2015-2025.

Rys.1. Proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, rekomendowany przez KE. Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

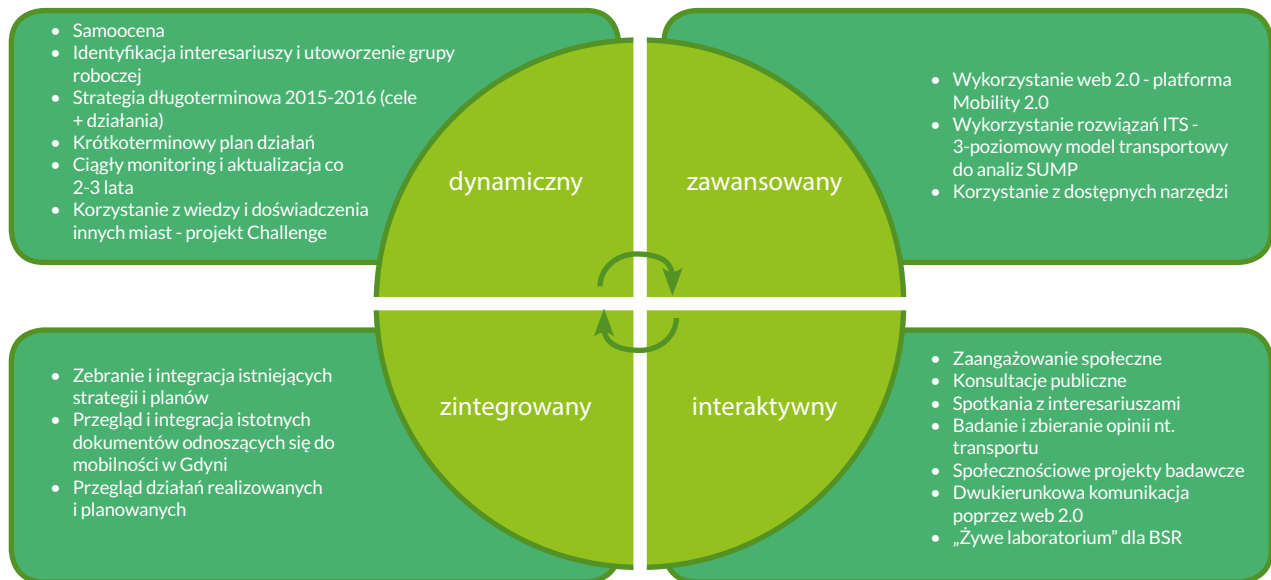


Założenia do procesu SUMP w Gdyni

Prace w zakresie planowania mobilności w Gdyni realizowane są zgodnie z wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej [3] w zakresie przebiegu procesu przygotowania, opracowania, wdrożenia i ewaluacji SUMP. Gdynia stara się realizować rekomendowany cykl, uwzględniając kolejne kroki oraz tworząc raporty z realizacji poszczególnych zadań (m.in. [9], [10]).

Już na początkowym etapie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyjęte zostały podstawowe założenia do realizacji procesu planowania (rys. 2). W Gdyni strategia jest opracowywana na lata 2015-2025, natomiast plan działań będzie tworzony na 2-3 lata i po tym czasie aktualizowany. W ten sposób możliwe będzie uwzględnienie zmieniających się warunków i sytuacji w zakresie mobilności oraz wyznaczenie konkretnych, efektywnych i przede wszystkim realnych działań, które miasto będzie realizować w najbliższych latach.

Rysunek 2. Założenia do realizacji procesu SUMP w Gdyni. Źródło: opracowanie własne

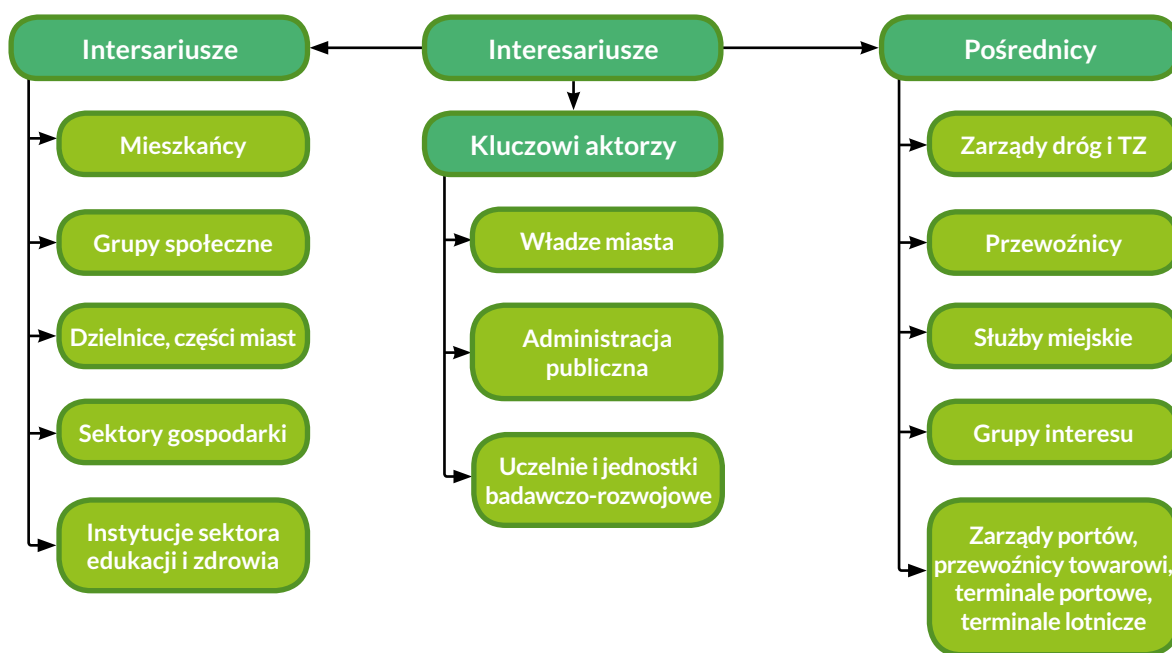


Jednym z najistotniejszych założeń było włączenie interesariuszy i mieszkańców do procesu planowania na każdym jego etapie, poprzez różne formy komunikacji i z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi, takich jak platforma web 2.0 czy model transportowy. Dążąc do zapewnienia integracji i spójności SUMP, założono ciągły monitoring działań planowanych i realizowanych przez różne jednostki w mieście, a także dokumentów strategicznych i programów działań, które mogą wpływać na kształt mobilności w mieście. Podczas planowania Gdynia ma także aktywnie korzystać z doświadczeń innych europejskich miast jako zbioru dobrych praktyk.

Proces planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Gdyni

Przygotowania do opracowania SUMP Gdynia podjęła już w 2012 r., w efekcie czego m.in. przeprowadzony został przegląd dokumentów strategicznych i polityk sektorowych, zebrane zostały informacje na temat działań realizowanych i planowanych w mieście oraz zidentyfikowani zostali interesariusze, którzy powinni zostać włączeni w proces planowania.

Rysunek 3. Interesariusze w procesie SUMP. Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

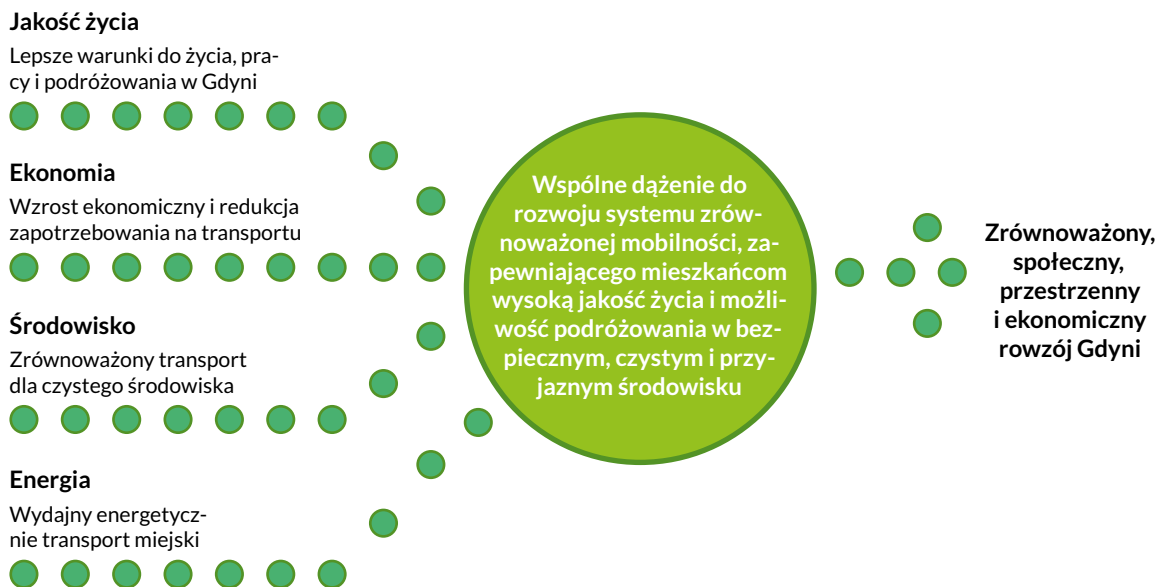


Wśród zidentyfikowanych interesariuszy znalazły się zarówno jednostki urzędu miasta, rady dzielnic, służby miejskie, zarządy dróg, organizatorzy i przewoźnicy transportu zbiorowego, przedsiębiorstwa działające na terenie Gdyni (w tym również związane z portem) czy też jednostki zdrowia i edukacji. Podmioty te zostały zaangażowane do SUMP m.in. przy ustanawianiu wizji, identyfikacji słabych i mocnych stron, ustalaniu priorytetów, celów czy kierunków działań Gdyni.

Punktem startowym do opracowania dokumentu było przyjęcie wspólnej wizji dążenia Gdyni do zrównoważonej mobilności w latach 2015-2025. Wizja (rys. 4) powstała w oparciu o poprzedni plan transportu oraz z uwzględnieniem wizji m.in. Strategii Rozwoju Gdyni czy planu dla transportu zbiorowego. Opiera się ona na czterech postulatach, które powtarzają się w analizowanych dokumentach strategicznych:

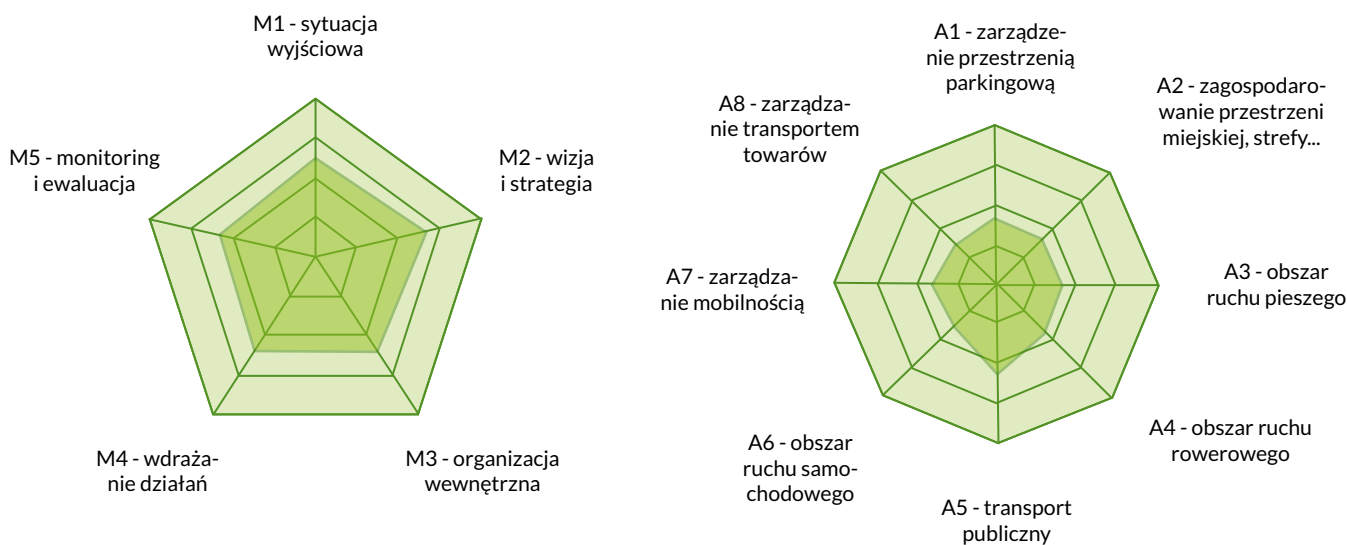
- lepsza jakość życia
- wzrost gospodarczy
- poprawa jakości środowiska
- efektywność energetyczna.

Rysunek 4. Wizja dążenia do zrównoważonej mobilności w Gdyni w latach 2015-2025. Źródło: opracowanie własne



Wizja była konsultowana w grupie roboczej projektu (złożonej z przedstawicieli Zarządu Dróg i Zieleni i Uniwersytetu Gdańskiego) i na bieżąco modyfikowana w oparciu o uwagi interesariuszy. Proponowana wersja została również skonsultowana z mieszkańcami poprzez bezpośrednie wywiady i internetową sondę oraz zaakceptowana głosami 93% respondentów. Do identyfikacji mocnych i słabych stron miasta w zakresie planowania mobilności i realizacji działań wykorzystano kwestionariusz projektu ADVANCE⁵. Do oceny zostali włączeni kluczowi gdyńscy interesariusze. W rezultacie możliwe było zidentyfikowanie głównych obszarów problemowych w zakresie planowania i poszczególnych obszarów transportu.

Rysunek 5. Ocena jakości planowania i funkcjonowania obszarów transportu w Gdyni. Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem materiałów projektu ADVANCE

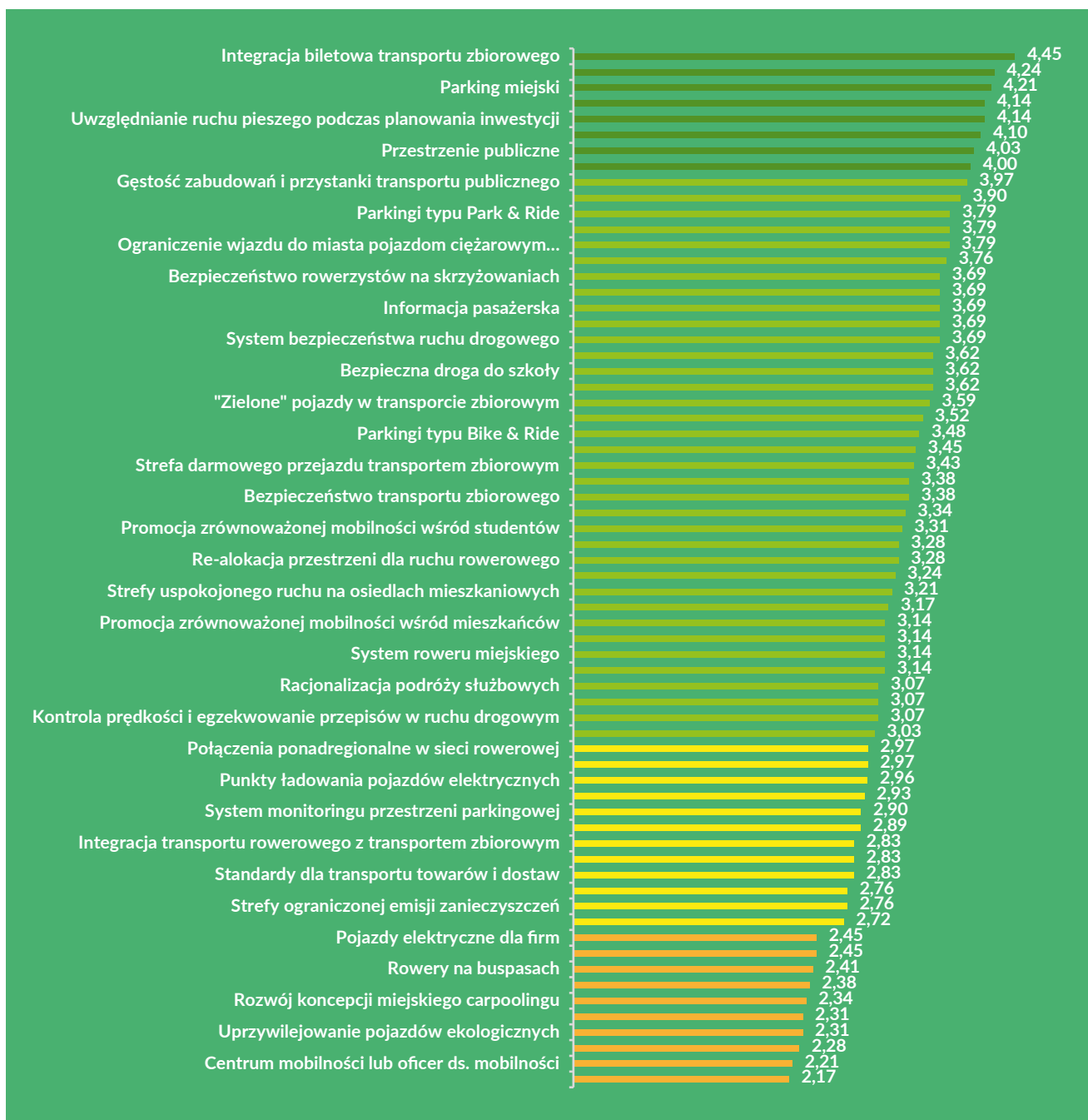


5. ADVANCE – projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa. Szczegóły: www.eu-advance.eu

Wyniki przeprowadzonej samooceny wskazały, że m.in. wciąż niewystarczającą uwagę poświęca się monitoringowi i ewaluacji, natomiast w zakresie działań większą uwagę powinno się skoncentrować na kwestiach zarządzania parkowaniem, transportu towarowego czy ograniczania ruchu samochodowego.

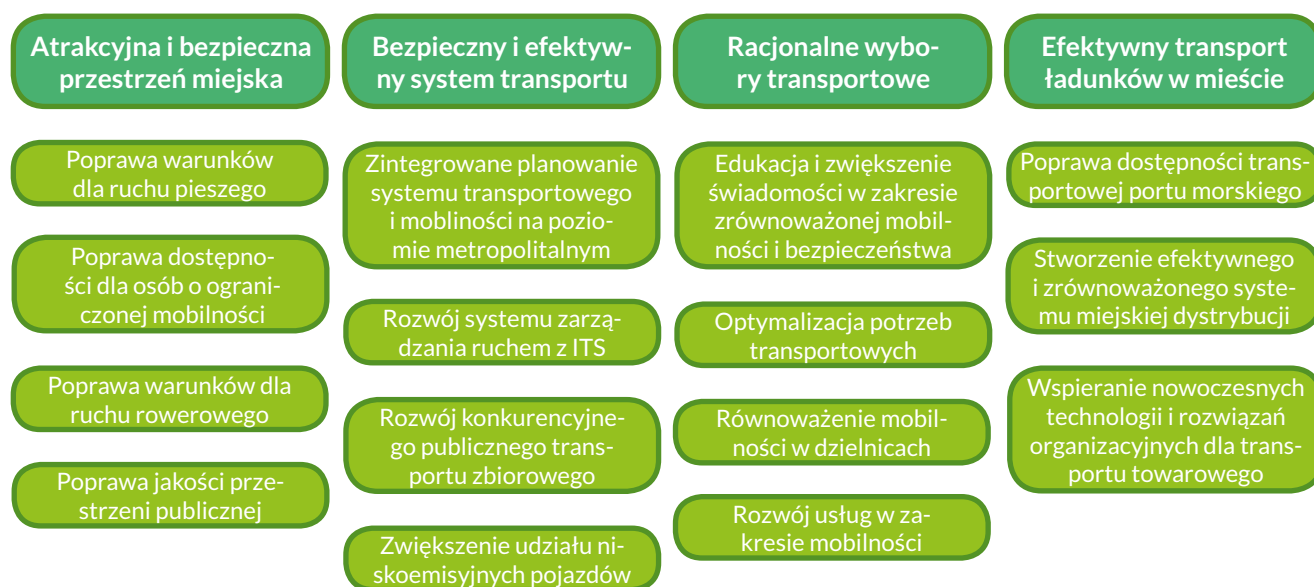
W oparciu o uzyskane wyniki przeprowadzona została priorytetyzacja, której celem było stworzenie podstaw do opracowania celów i kierunków działań na lata 2015-2025, a także ocena, jak wyglądają potrzeby różnych podmiotów w zakresie mobilności. Przygotowana ankieta w styczniu 2015 r. została wysłana do gdyńskich interesariuszy, którzy nadawali poszczególnym działaniom priorytet w skali 1-5 (im wyższa ocena, tym wyższy priorytet). Wyniki (rys. 6) zostały zestawione w raporcie [11] oraz udostępnione mieszkańcom na stronie internetowej.

Rysunek 6. Priorytetyzacja działań w gdyńskim SUMP. Źródło: [11] 10 najważniejszych i najmniej ważnych działań



Wyznaczone priorytety dały podstawę do wskazania celów strategicznych i operacyjnych do planowanej długoterminowej strategii mobilności. W wyniku konsultacji z interesariuszami i wielu spotkań w grupie roboczej projektu wyznaczono cztery cele strategiczne, do których dobrane zostały po 3-4 cele operacyjne, z uwzględnieniem zarówno charakterystyki miasta (w tym jego portowego charakteru), jak i zidentyfikowanych potrzeb w zakresie mobilności.

Rysunek 7. Cele strategiczne i operacyjne SUMP. Źródło: opracowanie własne



Poszczególne cele operacyjne zostały rozpisane na działania określające sposób realizacji celów operacyjnych i strategicznych, które zostały omówione w grupie interesariuszy i ostatecznie zaakceptowane. W rezultacie powstał główny trzon strategii, wyznaczający kierunek podążania Gdyni w zakresie mobilności.

Wyniki zostały zaprezentowane mieszkańcom na stronie internetowej www.mobilnagdynia.pl oraz podczas kampanii informacyjnej, zrealizowanej w lipcu 2015 r. na gdyńskim bulwarze. Mieszkańcy mieli możliwość wypowiedzenia się, czy akceptują wyznaczone cele i kierunki działań oraz jaki jest ich pomysł na mobilność.

Obecnie działania nad SUMP koncentrują się nad utworzeniem krótkoterminowego planu działań na lata 2016-2018. Plan ma zawierać konkretne zadania wraz z określeniem: terminu realizacji, jednostek odpowiedzialnych i szacunkowych kosztów. W kolejnych etapach prac w Gdyni niezbędne jest również stworzenie planu monitoringu i ewaluacji, który umożliwi bieżące śledzenie i ocenę efektów realizacji zarówno planu działań, jak i samej strategii.

Zgodnie z harmonogramem projektu DYN@MO pełna wersja dokumentu ma być gotowa w listopadzie 2015 r., po czym zostanie poddana konsultacjom wśród interesariuszy i mieszkańców. Po uwzględnieniu uwag i uzyskaniu finalnej akceptacji planowane jest, aby w połowie 2016 r. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Gdyni został oficjalnie zatwierdzony i uchwalony przez Radę Miasta.

Rola dwukierunkowej komunikacji w gdyńskim SUMP

Gdynia od początku dążyła do jak najbardziej aktywnego włączenia interesariuszy i mieszkańców w proces planowania. Włączenie interesariuszy już od początkowych etapów planowania umożliwia nawiązanie współpracy pomiędzy jednostkami, wymianę pomysłów i informacji, a w późniejszym etapie ułatwia również uzyskanie akceptacji dokumentu. W przypadku mieszkańców miasto ma możliwość poszerzenia wiedzy na temat potrzeb społecznych, a także może umożliwić mieszkańcom włączenie się do dyskusji i wyrażenie własnej opinii.



Komunikacja z mieszkańcami i interesariuszami w ramach prac nad SUMP jest dużym wyzwaniem. Niezbędne jest przyciągnięcie uwagi i zainteresowanie procesem planowania interesariuszy i mieszkańców, a następnie aktywne zaangażowanie ich do współpracy. Mieszkańcy chętniej wypowiadają się na temat konkretnych działań SUMP, takich jak np. strefy piesze czy buspasy. Dlatego też miasto stara się równoległe prowadzić działania informacyjne – przykładem może być wydarzenie zrealizowane na bulwarze w lipcu 2015, podczas którego mieszkańcy mogli dowiedzieć się o procesie opracowywania dokumentu czy wyrazić swoje zdanie na temat celów i kierunków działań SUMP. W ten sposób można uzyskać wiele ciekawych opinii mieszkańców, a jednocześnie zwiększać ich wiedzę na temat zrównoważonej mobilności.

Do komunikacji wykorzystywane są różne kanały. Organizowane są zarówno bezpośrednie spotkania, badania preferencji, konsultacje czy warsztaty, w wielu przypadkach wykorzystywane są też narzędzia internetowe. Gdynia dąży do tego, aby w procesie SUMP dotrzeć do przedstawicieli różnych grup wiekowych czy społecznych. Dobrym przykładem komunikacji może być prowadzona już od ponad roku dyskusja na temat możliwości utworzenia stref pieszych w śródmieściu Gdyni. W ramach konsultacji prowadzone były ankiety, organizowano spotkania i konsultacje z mieszkańcami i przedsiębiorcami. W listopadzie 2014 r. odbyła się debata z udziałem ponad 100 osób na temat stref pieszych w Gdyni. Dla zainteresowanych mieszkańców oraz młodzieży szkolnej organizowane były warsztaty urbanistyczne o tematyce zrównoważonej mobilności w gdyńskim Infoboxie.

Dzięki współpracy z jednostkami naukowymi prowadzone były wykłady na temat stref pieszych dla studentów uczelni wyższych. Jednocześnie na stronie internetowej regularnie publikowane są artykuły dotyczące stref pieszych, dobre praktyki, a także prezentowane są wyniki badań opinii, pomiarów ruchu czy badań parkingowych prowadzonych w śródmieściu. Do konsultacji w ostatnim czasie wykorzystywany jest model transportowy, który umożliwia ocenę wpływu analizowanych rozwiązań na warunki ruchu oraz przedstawianie wyników mieszkańcom w formie wizualizacji.

W celu umożliwienia i ułatwienia dwukierunkowej komunikacji z mieszkańcami Gdynia wykorzystuje platformę internetową Mobility 2.0⁶, na której prezentuje działania miasta, przebieg procesu planowania, dobre praktyki, a także umożliwia mieszkańcom kontakt z miastem. Strona w przeciągu 1,5 roku funkcjonowania zyskała wielu użytkowników – od lutego 2014 odwiedziło ją ok. 30.000 osób. Dzięki takiemu zainteresowaniu strona może być wartościowym wsparciem nie tylko w procesie konsultacji, ale też np. monitoringu i ewaluacji.

Uzupełnieniem strony jest profil społecznościowy na Facebooku, z 2500 aktywnych użytkowników, który dodatkowo zachęca mieszkańców do udziału w procesie planowania.

Wykorzystanie wymienionych narzędzi internetowych umożliwia dotarcie do dużego grona odbiorców, w tym tzw. „generacji cyfrowej”, głównej grupy docelowej projektu DYN@MO. Niemniej jednak, aby uzyskać reprezentatywne głosy i opinie, stara się wykorzystywać różnorodne formy komunikacji, angażujące w dyskusję również osoby, które nie korzystają z Internetu, a przedstawione narzędzia wykorzystuje jako jedną z tych form.

Podsumowanie. Gdynia jako „żywe laboratorium”

W realizacji procesu planowania zrównoważonej mobilności Gdynia jest niejako „żywym laboratorium” dla polskich i europejskich miast, pracujących lub planujących rozpoczęcie prac nad opracowaniem SUMP. W ramach projektu DYN@MO utworzone zostało Centrum Kompetencji Regionu Morza Bałtyckiego w zakresie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Gdynia, podejmując się wyzwania planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, zobowiązała się do opracowania kompleksowego dokumentu, integrującego różne rodzaje i środki transportu, a także powstającego przy ciągłej współpracy z podmiotami funkcjonującymi na terenie miasta oraz mieszkańcami. Dodatkowo, wykorzystanie nowoczesnych narzędzi, korzystanie z doświadczeń innych miast i dzielenie się własnym doświadczeniem poprzez Centrum Kompetencji sprawia, że proces realizowany w Gdyni powinien być traktowany jako ciekawy i wartościowy przykład planowania w oparciu o zalecenia europejskie.

6. www.mobilnagdynia.pl



Mimo że proces SUMP jest bardzo czasochłonny i wymaga dużego zaangażowania, już na początkowym etapie może przynieść wiele korzyści w postaci nawiązania współpracy pomiędzy jednostkami działającymi na terenie miasta i rozpoczęcia dialogu z mieszkańcami na temat możliwych zmian i kierunków podążania miasta w zakresie mobilności.

W przypadku Gdyni ogromną zaletą jest fakt, że dokument jest opracowywany własnymi siłami przez miasto, przy wsparciu jednostek naukowych. SUMP jest pisany przez urzędników, którzy znają specyfikę miasta i wiedzą, jak ono funkcjonuje, a po uchwaleniu dokumentu będą również zaangażowani w jego realizację. Miasto bezpośrednio podejmuje dialog z mieszkańcami i interesariuszami, który może być kontynuowany również po uchwaleniu dokumentu. Dzięki temu gdyński Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej będzie wypracowanym wspólnie planem, zaakceptowanym przez interesariuszy i mieszkańców.

O autorze:

Inżynier transportu. Pracownik Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, Referatu Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością. W ramach projektu badawczo-rozwojowego CIVITAS DYN@MO koordynuje proces opracowywania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Miasta Gdyni oraz wdrażania internetowej platformy do komunikacji z mieszkańcami dla celów SUMP. Jest doktorantką na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowi.

Bibliografia:

- [1] Komisja Europejska. Plan działań na rzecz mobilności w miastach (COM(2009) 490 final). Bruksela, wrzesień 2009.
- [2] Komisja Europejska. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach (COM(2013) 913). Bruksela, grudzień 2013.
- [3] Komisja Europejska. Guidelines: Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Bruksela, 2013.
- [4] Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2013. Gdynia, 2013.
- [5] Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz Miast i Gmin Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2014-2025. Gdynia, 2014.
- [6] Centrum Projektowania Uniwersalnego. Standardy dostępności dla miasta Gdyni. Gdańsk, 2012.
- [7] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Report on Gdynia's self-assessment using ADVANCE methodology. Gdynia, listopad 2014.
- [8] BUSTRIP Gdynia. Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego na lata 2008-2015. Gdynia, 2009.
- [9] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Identyfikacja interesariuszy w procesie SUMP. Sopot, lipiec 2013.
- [10] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Raport z weryfikacji dokumentów odnoszących się do kwestii transportu i mobilności w Gdyni. Gdynia, marzec 2013.
- [11] CIVITAS DYN@MO Gdynia. Priorytetyzacja celów i kierunków działań do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Gdyni. Gdynia, styczeń 2015.
- [12] Grupa INSPRO dla Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni. Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdyni. Gdynia, marzec-czerwiec 2013.

