

# Program Rozwoju Dostępne Miasto



## **CEL GŁÓWNY:**

**Dostępne Miasto to miasto, w którym każda osoba czuje się bezpiecznie jako uczestniczka lub uczestnik ruchu drogowego, niezależnie od tego, w jaki sposób się przemieszcza. To miasto dostarczające komplementarny system transportu publicznego zintegrowany z ruchem pieszym i rowerowym, zapewniające usługi transportu zbiorowego przystosowane do możliwości osób ze szczególnymi potrzebami oraz ograniczające negatywne skutki indywidualnego ruchu samochodowego.**

**Dbą o przystępny dla wszystkich mieszkanek i mieszkańców sposób informowania oraz wykorzystuje nowe technologie do tworzenia jak najwyższej jakości warunków życia. Dostępne Miasto jest również samowystarczalne pod względem zaopatrzenia w energię, a także troszczy się o bezpieczeństwo energetyczne społeczności lokalnej.**





## CELE SZCZEGÓŁOWE:

+ III.1. Poprawa warunków ruchu pieszego, z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami

---

+ III.2. Poprawa warunków ruchu rowerowego

---

+ III.3. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

---

+ III.4. Poprawa dostępności transportowej

---

+ III.5. Bezpieczeństwo na drogach i w przestrzeni publicznej

---

+ III.6. Rozwój energetyki miejskiej

---

+ III.7. Cyfrowa gmina i smart city





# Ogólna charakterystyka programu

W Programie Rozwoju Dostępne Miasto priorytetem jest zapewnienie mieszkańcom i mieszkańcom poczucia bezpieczeństwa, podnoszenie jakości ich życia w zakresie **transportu i mobilności, bezpieczeństwa** oraz **energetyki i cyfryzacji**.

Działania miasta w zakresie mobilności i transportu koncentrują się na **wszystkich możliwych formach transportu zgodnie z odwróconą piramidą mobilności** – od ruchu pieszego, poprzez ruch rowerowy, wykorzystanie hulajnóg i urządzeń transportu osobistego, aż po publiczny transport zbiorowy i indywidualny transport samochodowy. Dostępne Miasto to miasto z bezpiecznym i sprawliwym systemem mobilności i transportu, uwzględniające potrzeby wszystkich grup uczestników ruchu, w tym osób ze szczególnymi potrzebami.

**Ruch pieszy dotyczy w praktyce wszystkich mieszkańek i mieszkańców**, a swoboda poruszania się pieszo, komfort oraz bezpieczeństwo pieszych ma istotny wpływ na organizację i dostępność przestrzeni publicznych. Jego poprawne funkcjonowanie jest warunkiem koniecznym do skutecznego wdrażania idei zrównoważonego transportu. Dzięki niwelowaniu barier naturalnych i infrastrukturalnych **przemieszczanie się pieszo będzie mogło stanowić podstawę funkcjonowania mieszkańek i mieszkańców** bez względu na wiek, szczególne potrzeby lub styl życia.

**Ruch rowerowy to nie tylko rekreacyjna forma spędzania czasu wolnego**, lecz także – przede wszystkim – możliwość szybkiego i bezpiecznego poruszania się po mieście, na co wskazuje dynamika ruchu rowerowego z ostatnich lat. Oprócz działań infrastrukturalnych, takich jak budowa i modernizacja dróg i parkingów rowerowych, ważnym komponentem polityki



będą działania promocyjno-informacyjne, które kształtują postawy mieszkank i mieszkańców w sferze mobilności. Edukacja prowadzona w gdańskich szkołach wspomaga najmłodszych uczestników ruchu rowerowego, którzy dzięki niej zapoznają się z zasadami ruchu i wezmą udział w zajęciach praktycznych.

**Publiczny transport zbiorowy odgrywa ogromną rolę w przemieszczaniu** się zarówno na krótsze, jak i na dłuższe odległości w obszarze miasta. Działania poprawiające funkcjonowanie systemu informacji pasażerskiej, zwiększenie dostępności biletów w ramach metropolii, zakup nowego taboru oraz przyspieszenie tramwajów i autobusów wpłyną pozytywnie na odczucia użytkowników i użytkowników transportu publicznego. **Optymalne połączenia kluczowych lokalizacji** miasta wywrą pozytywny wpływ na poziom zadowolenia nie tylko ze strony mieszkank i mieszkańców korzystających z transportu publicznego, ale również u turystek i turystów odwiedzających Gdańsk.



## **Zapewnienie sprawnej i spójnej wewnętrznej sieci transportowej miasta, połączonej z zewnętrznym układem dróg, daje możliwość rozwoju gospodarczego i przestrzennego Gdańska.**

Kreowanie efektywnej sieci transportowej sprzyja realizacji koncepcji miasta krótkich odległości, co również wpływa na jakość życia mieszkank i mieszkańców. **Kształtowanie miejskiej polityki transportowej zachęcającej do mobilności aktywnej**, jak również

do użytkowania niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych pojazdów wpłynie korzystnie na uwalnianie przestrzeni publicznych od zapyłkowanego pojazdów, hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz poprawi zdrowie mieszkank i mieszkańców.

Wszystkie realizowane działania będą prowadzić do podniesienia poziomu bezpieczeństwa mieszkank i mieszkańców. W kwestii bezpieczeństwa na drogach i w przestrzeni publicznej podstawą założeń jest tzw. **wizja ZERO – zero wypadków śmiertelnych**, na co wskazuje jeden ze skaźników strategicznych uchwalonej Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus z 2022 r. Dbłość o bezpieczeństwo będzie realizowana m.in. przez poprawę stanu infrastruktury, dalsze wprowadzanie stref uspokojonego ruchu, a także zapewnianie użytkownikom i użytkownikom przyjaznych przestrzeni z dogodnym dostępem do szerokiej oferty usług zgodnie z wizją miasta krótkich odległości. Kampanie społeczne i działania promujące zapewnią szeroki dostęp do informacji związanej ze zrównoważonymi formami mobilności oraz bezpieczeństwa – zarówno na drogach, jak i w przestrzeni publicznej.

Dostępne Miasto to również miasto zapewniające **bezpieczne i elastyczne systemy energetyczne**, pozytywnie wpływające na możliwości jego rozwoju gospodarczego. Efektywne wykorzystywanie infrastruktury zapewni Gdańskowi, tak ważną w ostatnich latach, niezależność energetyczną. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu energetycznego miasta wpłynie bezpośrednio na **wzmocnienie ochrony przed ubóstwem energetycznym** oraz pozwoli na **optymalizację zużycia energii i kosztów** z tym związanych. Dodatkowo w ramach tzw. punktu One Stop Shop mieszkankom i mieszkańcom zapewnione zostanie **wsparcie w zakresie doradztwa energetycznego** oraz promowania dobrych praktyk na rzecz celów klimatycznych.

W opisywanym tu programie rozwoju pojęcie dostępności traktowane jest szeroko, a zagadnienia z zakresu **cyfryzacji i inteligentnego zarządzania miastem (smart city)** nie ograniczają się do ram

tematycznych określonych w Programie Rozwoju Dostępne Miasto. Ich **horyzontalność wpływa na możliwości wykorzystywania potencjałów cyfrowych w każdej dziedzinie funkcjonowania miasta.**

Wykorzystywanie komponentów cyfrowych pozwoli na zwiększenie liczby dostępnych e-usług i podniesie kompetencje cyfrowe gdańszczanek i gdańszczan. Inteligentne zarządzanie miastem przyniesie wymierne korzyści w postaci **identyfikacji potrzeb mieszkańek i mieszkańców** oraz wdrażania narzędzi i rozwiązań odpowiadających na te potrzeby. Odpowiednie wykorzystywanie potencjału miasta oraz potencjału ludzkiego do tworzenia nowoczesnych rozwiązań ułatwi codzienne funkcjonowanie, podniesie komfort oraz jakość życia gdańszczanek i gdańszczan.

Program Rozwoju Dostępne Miasto realizuje kierunki działań z zakresu **wszystkich celów strategicznych Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus**, a więc – poza Dostępnym Miastem – również cele: Zielone Miasto, Wspólne Miasto, Innowacyjne Miasto. Powiązania te wskazano w poszczególnych celach szczegółowych.

## **Program realizuje również cele rozwoju przestrzennego wskazane w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus: równoważenie struktur przestrzennych oraz kształtowanie zrównoważonej mobilności.**

Równoważenie struktur przestrzennych ma na celu poprawę jakości i atrakcyjności istniejących oraz tworzenie nowych **przestrzeni publicznych przyjaznych użytkownikom**, dostępnych również

dla osób ze szczególnymi potrzebami. Kształtowanie zrównoważonej mobilności odbędzie się m.in. przez rozwój infrastruktury wzmacniającej **priorytet ruchu pieszego i mobilności aktywnej**, a także rozwój nowoczesnej infrastruktury w postaci ekostrad. Dodatkowo rozbudowa systemu transportu zbiorowego i rozbudowa istniejącego układu drogowego o brakujące połączenia pozwoli na stworzenie efektywnej sieci transportowej miasta.









# Wnioski z diagnozy

## + Ruch pieszy

W celu zapewnienia mieszkańcom i mieszkańcom możliwości swobodnego i bezpiecznego pieszego przemieszczania się po Gdańsku w pierwszej kolejności miasto powinno zadbać o jak największą dostępność infrastruktury ruchu pieszego. Trend zwiększonej mobilności pieszej pojawił się wraz z ograniczeniami w komunikacji publicznej w związku z pandemią i wprowadzonymi obostrzeniami. Jednakże w celu jego wykorzystania należy zintensyfikować interwencje na rzecz poprawy infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu pieszego w mieście. Najważniejsze są działania na rzecz dostępności i estetyki przestrzeni publicznych – tak, aby spacer po mieście był przyjemnością, zarówno w najbardziej reprezentacyjnych częściach Gdańska, jak i w pozostałych dzielnicach.

W kontekście dostępności informacyjnej należy monitorować realizację podejmowanych działań i konsekwentnie publikować dane obrazujące, w jaki sposób rozwijana jest w Gdańsku zrównoważona mobilność miejska. Do istotnych i niezbędnych elementów działań należy **jasne określenie priorytetu ruchu pieszego** w przestrzeni miasta, np. przez wprowadzenie większej liczby stref ruchu uspokojonego oraz stref zamieszkania, zapewniających pieszym pierwszeństwo i ochronę prawną.

## + Ruch rowerowy

W ostatnich dekadach rowery upowszechniły się jako środek transportu po mieście, co zostało dostrzeżone przez Gdańsk: komunikacja rowerowa jest promowana jako forma miejskiej mobilności. Do tematu organizacji i zwiększenia ruchu rowerowego w mieście postanowiono podejść systemowo. Podobnie jak w przypadku ruchu pieszego, ważnym aspektem komunikacji rowerowej jest bezpieczeństwo jej uczestniczek i uczestników, szczególnie tych najmłodszych. W tym kontekście do istotnych działań należą audyty warunków





ruchu pieszego i rowerowego w pobliżu szkół podstawowych, a następnie zmiany organizacji ruchu drogowego w ich otoczeniu wdrażane w wyniku tych audytów.

Kolejnym ważnym zadaniem jest **integracja komunikacji rowerowej z transportem zbiorowym**. Gdańszczanki i gdańszczan zachęca się do łączenia tych dwóch sposobów podróżowania dzięki możliwości bezpłatnego przewożenia roweru w miejskiej komunikacji publicznej i w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM). Niestety realizacja tych przewozów jest dość często utrudniona. W tramwajach i autobusach brakuje niekiedy odpowiednich miejsc na rower, a dodatkowo są one współdzielone z wózkami dziecięcymi i pojazdami dla osób z niepełnosprawnościami. Niewystarczająca jest również odpowiednia infrastruktura parkingowa, która umożliwiłaby bezpieczne pozostawienie roweru w okolicach przystanków transportu publicznego.

W 2009 r. władze miasta, zainspirowane działaniami europejskich miast rowerowych, przyjęły tzw. Kartę Brukselską, która zobowiązywała sygnatariuszy m.in. do **zwiększenia udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim** oraz zmniejszenia ryzyka wypadków rowerowych. O ile w zakresie bezpieczeństwa sytuacja rowerzystów znacznie się poprawiła, o tyle w odniesieniu do wzrostu znaczenia roweru jako środka komunikacji miejskiej Gdańsk nie jest nawet w połowie drogi, którą chciał przebyć do 2020 r.

#### + Publiczny transport zbiorowy

Na podstawie przeprowadzonego badania ankietowego nt. wyzwań rozwojowych miasta do 2030 r. organizowanego przy okazji aktualizacji Strategii Rozwoju Miasta można wnioskować, że **zrównoważona mobilność miejska** jest nie tylko elementem gdańskiej polityki miejskiej, ale także pożądanym przez mieszkańców i mieszkańców kierunkiem zmian w zakresie transportu w mieście. Aby jednak zwiększyć udział komunikacji publicznej w ogóle podróży wykonywanych w Gdańsku, potrzebne

są kompleksowe działania na rzecz podniesienia jej dostępności i jakości. Wyzwaniem dla miasta jest **zapewnienie dostępności oferty transportu zbiorowego dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami**. W dalszym ciągu występują znaczne deficyty w zakresie odpowiedniego oznakowania pojazdów oraz zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami możliwości samodzielnego wejścia na pokład i opuszczenia pojazdu. Innym wyzwaniem, istotnym zwłaszcza dla senierek i seniorów, jest zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc siedzących w tramwajach. Realizacja tych potrzeb oraz starania na rzecz zwiększenia popularności, bezpieczeństwa i wygody miejskiego transportu publicznego będą wymagały od miasta zakupu nowych pojazdów.

Gdańsk ma szeroką i zróżnicowaną ofertę biletów na przejazdy transportem publicznym. Niestety w tym przypadku bogactwo oferty nie zawsze jest rozwiązaniem przyjaznym użytkownikom i użytkownikom, a wybranie odpowiedniego biletu zajmuje zbyt dużo czasu. Niezrealizowanym wyzwaniem pozostaje **integracja organizacyjno-funkcjonalna komunikacji miejskiej** – i to na poziomie nie tylko metropolii, ale także samego Gdańska. Mimo wielu ważnych inwestycji infrastrukturalnych, modernizacji taboru i działań usprawniających funkcjonowanie transportu miejskiego komunikacja miejska w Gdańsku w kontekście dostępności, wygody i czasu przejazdu często przegrywa konkurencję z indywidualnym transportem osobowym. Brakuje dobrze skomunikowanych połączeń z wykorzystaniem różnych form transportu zbiorowego oraz aktywności mobilnej, co utrudnia przede wszystkim komunikację poza centrum miasta i Centralnym Pasmem Usługowym. Funkcjonujące w przeszłości regularne połączenia tzw. tramwajów wodnych cieszyły się w Gdańsku dużą popularnością, ale głównie jako atrakcja turystyczna, która dodatkowo była dość kosztowna dla miasta, dopłacającego do jej finansowania. Możliwość rozszerzenia oferty miejskiego transportu publicznego o dawniej funkcjonujący tramwaj wodny jest atrakcyjnym rozwiązaniem, ale jego funkcjonalność zależałaby od udanej integracji z innymi środkami transportu w mieście.





#### + Sieć drogowa

Infrastruktura drogowa jest ważnym elementem budowania dostępnego miasta, a ponadto widocznym dla mieszkanki i mieszkańców instrumentem oddziaływania na konkretne przestrzenie. Ważnym kierunkiem działań przy planowaniu rozwoju sieci drogowej powinna być zmiana charakteru ulicy, ze szczególnym i priorytetowym uwzględnieniem przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Nieodzownym elementem działań miasta w zakresie rozbudowy i modernizacji układu drogowego jest **kształtowanie miejskiej polityki parkingowej**. Polityka parkingowa to jeden ze środków, w jaki miasto może kształtować zachowania transportowe mieszkanki i mieszkańców, a zarządzanie przestrzenią parkingową należy uznawać za ważny instrument zarządzania mobilnością miejską.

Wyzwaniem w kontekście rozwoju buspasów jest sposób prowadzenia polityki informacyjnej skierowanej do różnych uczestniczek i uczestników ruchu drogowego. Co nie powinno być zaskoczeniem, podróżujący samochodem przejawiają znacznie mniejszą skłonność do akceptacji buspasów kosztem zwykłych pasów ruchu niż pozostali uczestnicy ruchu. Istotnym zagadnieniem w kontekście rozwoju sieci drogowej jest również poprawa dostępności transportowej portu morskiego i portu lotniczego. O ile miasto nie ma decydującego wpływu na kierunki rozwoju Portu Morskiego Gdańsk oraz Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy, o tyle do jego kompetencji należy **rozwój infrastruktury drogowej**, umożliwiającej np. transport towarów do i z obydwu tych lokalizacji.

#### + Bezpieczeństwo komunikacyjne

Niezwykle ważnym elementem bezpieczeństwa komunikacyjnego jest odpowiedni stan infrastruktury służącej przemieszczaniu się oraz jej oznakowanie. **Bezpieczeństwo transportu publicznego** zależy z kolei od zapewnienia odpowiedniego stanu infrastruktury tramwajowej i autobusowej, czyli nie tylko od stanu technicznego samych pojazdów, ale także od torów tramwajowych



i ich wygradzenia, elektroenergetyki trakcyjnej oraz wiat przystankowych. Na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jego uczestniczek i uczestników w mieście ogromny wpływ mają także odpowiednie oświetlenie i sprawna sygnalizacja świetlna.

Poprawie komfortu, jak również bezpieczeństwa pasażerów komunikacji publicznej służy infrastruktura o dostępności odpowiedniej dla wszystkich korzystających z niej osób. Nowym **wyzwaniem dla bezpieczeństwa komunikacyjnego w mieście są hulajnogi elektryczne** – prywatne oraz wypożyczane przy użyciu aplikacji mobilnych. Popularność hulajnóg niesie ze sobą rosnącą liczbę wypadków, których nie uwzględnia się w statystykach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie działania podejmowane na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa komunikacyjnego są bardzo ważne w kontekście zwiększania mobilności aktywnej mieszkanki i mieszkańców oraz korzystania z transportu publicznego. Dla wielu uczestniczek i uczestników ruchu drogowego to właśnie poczucie bezpieczeństwa i komfortu jest czynnikiem decydującym o wyborze formy transportu.

#### + Transformacja energetyczna

**Transformację energetyczną i aktywne wspieranie inwestycji w odnawialne źródła energii (OZE)** należy uznać za konieczność pozwalającą na zapewnienie ciągłości i poprawę jakości świadczonych usług publicznych. W skali miasta konieczna jest kompleksowa inwentaryzacja budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych pod kątem zapotrzebowania na modernizację ich stanu technicznego, w szczególności zaopatrzenia w źródła ciepła. Dotyczy to również budynków, które były modernizowane w ostatnich latach, ponieważ na rynku są obecnie dostępne nowe lub udoskonalone technologie. Ponadto brakuje informacji dotyczących występowania jednolitego i egzekwowanego standardu w zakresie energomodernizacji budynków.





Wprowadzenie większych oszczędności związanych z zapotrzebowaniem na energię miejskich budynków użyteczności publicznej, a także idące kilka kroków dalej rozwiązanie w zakresie **dążenia do samowystarczalności energetycznej miasta** blokuje brak podmiotów, które byłyby odpowiedzialne za zarządzanie miejskimi budynkami użyteczności publicznej oraz za obrót energią w mieście. Brakuje również koncentracji kompetencji i wyznaczenia jednego podmiotu, który zlecałby i odbierał audyt energetyczny oraz monitorował zapotrzebowanie na energię w gdańskich placówkach oświatowych. Podobna sytuacja występuje na rynku wytwarzania i obrotu energią w mieście; dotychczas nie został wyznaczony jeden podmiot zbierający od miejskich instytucji informacje na temat zapotrzebowania na energię i negocjujący stawki cenowe.

W zakresie **redukcji emisji gazów cieplarnianych** pole do działania jest szerokie – dotyczy termomodernizacji budynków, modernizacji i rozbudowy sieci ciepłowniczych oraz zwiększania udziału energii z OZE. Należy podkreślić, że mimo pozytywnych efektów programu Czyste Powietrze, w ramach którego przyznaje się dofinansowanie na wymianę nieefektywnych źródeł energii, skala działań jest zbyt mała w stosunku do konieczności sprostania wyzwaniom antropogenicznej zmiany klimatu. Ponadto działania te prowadzone są w ramach istniejącego scentralizowanego systemu produkcji i dystrybucji energii. Tymczasem **transformacja energetyczna** wymaga nie tylko upowszechnienia OZE, ale także decentralizacji systemu dystrybucyjnego adekwatnego do rozproszonego charakteru wytwarzania energii przy wykorzystaniu lokalnych instalacji.

Przedsięwzięcia i projekty realizowane w ostatnich latach przez miejskie instytucje i ich partnerów dowodzą, że wyzwaniem na przyszłość będzie również pobudzanie aktywności firm, uczelni, czy też środowiska pozarządowego. Jednakże zarówno po stronie miasta, jak i gdańskich uczelni brakuje zdefiniowania strategicznego obszaru współpracy, a bieżąca sytuacja społeczno-ekonomiczno-geopolityczna powinna naturalnie kierować uwagę decydentów na sferę transformacji energetycznej

i energetyki odnawialnej. Wyzwaniem w odniesieniu do budowania partnerskich relacji z biznesem jest fakt, że naturalnym miejscem dyskusji na temat systemu energetycznego kraju pozostają Górny Śląsk i inne lokalizacje związane z sektorem wydobywczym. Przekłada się to na trudności w identyfikacji wysoko wyspecjalizowanych doradców i podmiotów zewnętrznych, zdolnych do konstruktywnego wspierania miasta w planowaniu ścieżek dochodzenia do samowystarczalności energetycznej.

#### + **Cyfryzacja i inteligentne zarządzanie miastem**

Komponenty cyfrowe jako narzędzia i rozwiązania służące miastu w wielu dziedzinach usprawnią jego funkcjonowanie, a pogłębione analizy gromadzonych danych z zastosowaniem nowoczesnych technologii umożliwią efektywniejszą identyfikację potrzeb mieszkańek i mieszkańców. Ważnym elementem budowy **smart city** (miasta inteligentnego) jest **cyfryzacja**, rozumiana szeroko – także jako rozpowszechnianie i popularyzowanie technik cyfrowych.

Ogromne znaczenie cyfryzacji ujawniło się podczas pandemii COVID-19, która na nieznaną wcześniej skalę wymusiła zastosowanie zdalnych form komunikacji. Wdrożenie zdalnego nauczania oraz konsultacji w zakresie planowania przestrzennego i rewitalizacji stanowiły poważne wyzwania. Ważnym wymiarem cyfryzacji usług publicznych jest tworzenie otwartych repozytoriów danych. Nie tylko są one użyteczne w zakresie ich pierwotnego zastosowania, ale także mogą być wykorzystywane w badaniach naukowych, działalności organizacji pozarządowych, przedsiębiorstw czy przez indywidualnych mieszkańców i mieszkańców. Analizy takie mogą mieć walor aplikacyjny i sprzyjać usprawnieniu funkcjonowania miasta.

Przy opracowywaniu narzędzi i rozwiązań zasadne byłoby większe uwzględnianie kompetencji specjalistek i specjalistów od projektowania zorientowanego na użytkownika. W tym kontekście warto zastanowić się nad powołaniem koordynatorki lub



koordynatora, który zajmowałby się tematyką transformacji cyfrowej i smart city – osoby nadzorującej modelowanie i wdrażanie innowacyjnych narzędzi, projektowanych koniecznie w odniesieniu do już funkcjonujących w mieście rozwiązań i na podstawie dotychczasowych doświadczeń. Zadaniem miejskiego specjalisty do spraw smart city powinno być też opracowanie kompleksowej strategii, spajającej wdrożone przedsięwzięcia, projekty na etapie prototypowania i pilotażu oraz zidentyfikowane potrzeby i wyzwania. Takie podejście z jednej strony umożliwi transfer sprawdzonych interwencji na inne obszary tematyczne, a z drugiej – pozwoli zidentyfikować brakujące ogniwa w sieci inteligentnych rozwiązań. Istotne jest wyznaczenie jednostki, która poprzez skoncentrowanie się na aspekcie miejskich innowacji będzie w stanie wyznaczać kierunki i priorytety w obszarze rozwiązań smart city.





# Rekomendacje wynikające z diagnozy obszaru Dostępne Miasto

## 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście

- + 1.1. Kontynuacja działań na rzecz uspokojenia ruchu drogowego w mieście
- + 1.2. Audyt warunków ruchu pieszego i rowerowego w skali miasta
- + 1.3. Realizacja programów edukacyjnych dla dzieci i młodzieży z zakresu zasad i bezpieczeństwa ruchu drogowego
- + 1.4. Wzmocnienie miejskiego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

## 2. Zwiększenie udziału mobilności aktywnej w ogóle podróży odbywanych po mieście

- + 2.1. Realizacja koncepcji miasta krótkich odległości
- + 2.2. Poprawa jakości przestrzeni publicznych
- + 2.3. Poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego

- + 2.4. Poprawa warunków integracji ruchu pieszego i rowerowego z transportem publicznym
- + 2.5. Kampanie promujące aktywny styl życia, w tym dojazdy do pracy i szkoły rowerem

## 3. Budowa zintegrowanego systemu transportu miejskiego

- + 3.1. Poprawa oferty połączeń autobusowych i tramwajowych w celu zapewnienia ich komplementarności
- + 3.2. Poprawa dostępności i funkcjonalności dróg pieszych i rowerowych w kontekście połączeń z przystankami komunikacji publicznej
- + 3.3. Wdrożenie wspólnego biletu metropolitalnego
- + 3.4. Wdrożenie publicznego roweru metropolitalnego

## 4. Ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w mieście

- + 4.1. Poprawa jakości systemu komunikacji publicznej
- + 4.2. Restrykcyjna polityka parkingowa
- + 4.3. Realizacja koncepcji miasta krótkich odległości



- + 4.4. Poprawa warunków i dostępności ruchu pieszego i rowerowego
  - + 4.5. Kampanie promujące zrównoważoną mobilność miejską i ekonomię współdzielenia
- 

## 5. Osiągnięcie przez Gdańsk – jako pierwsze miasto w Polsce – samowystarczalności energetycznej

- + 5.1. Opracowanie drogi transformacji energetycznej miasta
- + 5.2. Powołanie jednego miejskiego podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie budynkami użyteczności publicznej
- + 5.3. Ukierunkowanie własnej produkcji na wewnętrzne potrzeby
- + 5.4. Powołanie jednego miejskiego podmiotu odpowiedzialnego za obrót energią
- + 5.5. Przeprowadzenie inwentaryzacji miejskich budynków użyteczności publicznej w zakresie potrzeb związanych z transformacją energetyczną i instalacją OZE oraz wypracowanie standardów w zakresie modernizacji miejskiej infrastruktury
- + 5.6. Inwentaryzacja eksploatowanych oraz obecnie budowanych instalacji OZE w aspekcie możliwości wykorzystania ich potencjału produkcyjnego i magazynowania energii, a także jako źródeł wiodących w kształtowanych społecznościach energetycznych
- + 5.7. Inwentaryzacja miejskich gruntów i wyznaczenie terenów przeznaczonych pod instalację OZE

- + 5.8. Dążenie do uwspólnotowienia celów miasta i partnerów z otoczenia społeczno-gospodarczego w zakresie transformacji energetycznej i energetyki odnawialnej
  - + 5.9. Wykorzystanie potencjału wdrożeniowego inicjatyw partnerów spoza sektora publicznego do osiągnięcia celów miasta
  - + 5.10. Tworzenie społeczności energetycznych
- 

## 6. Transformacja energetyczna

- + 6.1. Zwiększenie udziału OZE w strukturze zużycia energii w mieście
  - + 6.2. Podniesienie efektywności energetycznej budownictwa i transportu
  - + 6.3. Decentralizacja systemu dystrybucji i magazynowania energii (energetyka obywatelska, prosumenci i wspólnoty: klastry, spółdzielnie oraz wyspy energetyczne)
- 

## 7. Cyfryzacja usług publicznych

- + 7.1. Zwiększanie liczby procedur urzędowych oraz ich zakresu obsługiwanych zdalnie
- + 7.2. Integracja systemów informatycznych administracji publicznej
- + 7.3. Rozbudowa repozytoriów otwartych danych
- + 7.4. Doskonalenie standardów i procedur cyberbezpieczeństwa



## 8. Wykorzystanie narzędzi z zakresu rozwiązań smart city w działaniach na rzecz podnoszenia jakości życia w mieście

- + 8.1. Powołanie koordynatora ds. wdrażania narzędzi inteligentnego zarządzania miastem
- + 8.2. Ewaluacja używanych w mieście narzędzi smart city
- + 8.3. Ewaluacja narzędzi polityki informacyjnej miasta pod kątem ich komplementarności i przyjazności użytkownikom i użytkowniczkom
- + 8.4. Identyfikacja potrzeb i możliwości zastosowania rozwiązań smart city w poszczególnych politykach miejskich
- + 8.5. Opracowanie planu rozwiązań smart city wdrażanych w mieście





# Cele szczegółowe, priorytety celów, kierunki interwencji i wskaźniki

## 🕒 Cel szczegółowy III.1.

### → Poprawa warunków ruchu pieszego, z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami

#### Opis celu szczegółowego

Poruszanie się pieszo jest podstawową formą przemieszczania się. Ruch pieszy dotyczy w praktyce wszystkich mieszkańców, a swoboda poruszania się pieszo, komfort oraz bezpieczeństwo pieszych ma istotny wpływ na organizację i dostępność przestrzeni publicznych. Zgodnie z przyjętą odwróconą piramidą mobilności ruch pieszy jest priorytetowy, a jego poprawne funkcjonowanie to warunek konieczny dla skutecznego wdrażania idei zrównoważonego transportu. To także ważny czynnik jakości życia w mieście.

Poprawa warunków ruchu pieszego będzie realizowana przez zwiększenie dostępności pieszej, także dla osób ze szczególnymi potrzebami. Prowadzone działania wpłyną na poprawę jakości i funkcjonalności ciągów pieszych; piesi otrzymają priorytet w organizacji ruchu drogowego, również tymczasowej.

Działania ograniczające funkcjonowanie indywidualnego transportu samochodowego oraz likwidacja utrudnień i barier naturalnych i infrastrukturalnych, w tym tworzenie naziemnych przejść, podniosą jakość przestrzeni dla pieszych, a także pozytywnie wpłyną na poczucie komfortu i bezpieczeństwa wśród mieszkanki i mieszkańców.

#### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



3. Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt
4. Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie
11. Uczyńić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu

#### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus



##### Cel strategiczny 1. Zielone Miasto – kierunek działań:

- 1.4. Łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń, w tym hałasu



##### Cel strategiczny 2. Wspólne Miasto – kierunek działań:

- 2.5. Tworzenie warunków do prowadzenia zdrowego i aktywnego stylu życia, rozwój sportu oraz wzrost kompetencji zdrowotnych mieszkańców



##### Cel strategiczny 3. Dostępne Miasto – kierunki działań:

- 3.1. Poprawa warunków codziennej mobilności przez priorytetyzację i rozwój zrównoważonych i zintegrowanych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz publicznej
- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa, zwłaszcza komunikacyjnego
- 3.3. Likwidacja barier w przestrzeni miasta
- 3.5. Wdrażanie koncepcji rozwoju do wewnątrz oraz kompaktowego miasta krótkich odległości
- 3.6. Tworzenie estetycznych, wielofunkcyjnych i dostępnych przestrzeni publicznych przyjaznych mieszkańcom, miejsc spotkań i wypoczynku oraz rewitalizacja



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.1.1. Poprawa dostępności pieszej</b>	III.1.1.1. Budowa i modernizacja chodników o parametrach zapewniających swobodę ruchu i komfort pieszych
	III.1.1.2. Budowa naziemnych przejść dla pieszych
	III.1.1.3. Wdrożenie i poprawa dostępności pieszej węzłów przesiadkowych, przystanków transportu publicznego oraz placówek oświatowych i opiekuńczo-wychowawczych
	III.1.1.4. Niwelowanie utrudnień i barier w ruchu pieszym, zwłaszcza pod kątem poprawiania warunków poruszania się osób ze szczególnymi potrzebami
	III.1.1.5. Tworzenie nowych stref ruchu pieszego i ulic z przestrzenią współdzieloną
	III.1.1.6. Wdrożenie priorytetu ruchu pieszego podczas przygotowania projektów budowy i modernizowania miejskiej infrastruktury transportowej
<b>III.1.2. Wprowadzenie rozwiązań poprawiających komfort pieszego</b>	III.1.2.1. Optymalizacja programów sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej pod kątem priorytetu ruchu pieszego
	III.1.2.2. Zwiększenie zasięgu stref zamieszkania
	III.1.2.3. Rezygnacja z dopuszczenia możliwości parkowania samochodów na chodnikach
	III.1.2.4. Zachowanie priorytetu ruchu pieszego w tymczasowej organizacji ruchu

Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.1.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
ZM.1	Emisja gazów cieplarnianych (CO <sub>2</sub> ) [zmiana w %]	-	-30
WM.4	Odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających swój stan zdrowia [%]	66	76
DM.1	Udział podróży pieszych, rowerowych, hulajnogami i komunikacją miejską w ogólnej liczbie podróży w mieście [%]	59	65

Wskaźniki do celu szczegółowego III.1.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.1.a	Długość wybudowanych, zmodernizowanych i wyremontowanych ciągów pieszych [km]	●	87	175
III.1.b	Liczba sygnalizacji świetlnych zoptymalizowanych pod kątem priorytetu pieszego [szt.]	●	18	36

● wskaźnik liczony narastająco od 2022 r.





## Cel szczegółowy III.2. → Poprawa warunków ruchu rowerowego

### Opis celu szczegółowego

Poprawa warunków ruchu rowerowego jest niezbędnym elementem wdrażania miejskiej polityki w zakresie form transportu zrównoważonego. Na przestrzeni ostatnich lat dynamika ruchu rowerowego charakteryzowała się tendencją wzrostową, a ruch rowerowy to nie tylko rekreacyjna forma spędzania czasu wolnego, ale także – przede wszystkim – możliwości szybkiego i bezpiecznego poruszania się po mieście.

W celu poprawy warunków ruchu rowerowego, hulajnóg oraz urządzeń transportu osobistego będą podjęte działania w zakresie budowy sieci ekostrad i tworzenia nowych połączeń rowerowych – od lokalnych aż po międzygminne. Oprócz rozwoju sieci nowych połączeń, co jest ważną kwestią w zakresie rozwoju systemów hulajnóg współdzielonych oraz urządzeń transportu osobistego, zmodernizowana zostanie istniejąca infrastruktura, m.in. poprzez wyrównywanie nawierzchni. W przestrzeni miasta pojawią się również nowe parkingi rowerowe i udogodnienia dla rowerzystów w postaci podpórek przy przejazdach rowerowych. Rozwijany będzie system roweru miejskiego z flotą pojazdów elektrycznych, co podniesie komfort jazdy w terenie miejskim o zróżnicowanej wysokości i dużych nachyleniach charakteryzujących połączenia dolnego i górnego tarasu miasta.

Znaczącym komponentem polityki rowerowej będą także działania promocyjno-informacyjne, które kształtują postawy mieszkańców w sferze mobilności. Kampanie promujące transport zrównoważony i mobilność aktywną skierowane zostaną do wszystkich uczestników ruchu. Prowadzona będzie także edukacja z zakresu mobilności w gdańskich szkołach, dzięki której najmłodszy uczestnicy ruchu rowerowego zapoznają się z zasadami ruchu i wezmą udział w zajęciach praktycznych.

### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



3. Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt
4. Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie
11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu

### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus



#### Cel strategiczny 1. Zielone Miasto – kierunek działań:

- 1.4. Łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń, w tym hałasu



#### Cel strategiczny 2. Wspólne Miasto – kierunek działań:

- 2.5. Tworzenie warunków do prowadzenia zdrowego i aktywnego stylu życia, rozwój sportu oraz wzrost kompetencji zdrowotnych mieszkańców



#### Cel strategiczny 3. Dostępne Miasto – kierunki działań:

- 3.1. Poprawa warunków codziennej mobilności przez priorytetyzację i rozwój zrównoważonych i zintegrowanych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz publicznej
- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa, zwłaszcza komunikacyjnego
- 3.3. Likwidacja barier w przestrzeni miasta
- 3.5. Wdrażanie koncepcji rozwoju do wewnątrz oraz kompaktowego miasta krótkich odległości
- 3.6. Tworzenie estetycznych, wielofunkcyjnych i dostępnych przestrzeni publicznych przyjaznych mieszkańcom, miejsc spotkań i wypoczynku oraz rewitalizacja

### Priorytety celu

#### III.2.1. Budowa infrastruktury ruchu rowerów, hulajnóg i urządzeń transportu osobistego

### Kierunki interwencji

- III.2.1.1. Budowa sieci ekostrad – tras szybkiego ruchu dla rowerów i hulajnóg
- III.2.1.2. Budowa połączeń międzydzielnicowych i międzygminnych
- III.2.1.3. Realizacja połączeń lokalnych, skrótów oraz innych udogodnień o charakterze punktowym
- III.2.1.4. Modernizacja istniejących dróg rowerowych w zakresie dostosowania do aktualnych standardów technicznych
- III.2.1.5. Wyrównywanie kamiennych nawierzchni ulic lub wymiana na nawierzchnie gładkie
- III.2.1.6. Rozwój systemu roweru publicznego



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.2.2.</b> <b>Budowa infrastruktury parkowania rowerów i hulajnóg</b>	III.2.2.1. Budowa parkingów w zabudowie mieszkaniowej, usługowej oraz przy obiektach kultury i oświaty
	III.2.2.2. Budowa parkingów przy węzłach przesiadkowych i przystankach komunikacji publicznej
	III.2.2.3. Porządkowanie parkowania hulajnóg współdzielonych
<b>III.2.3.</b> <b>Promowanie ruchu rowerowego</b>	III.2.3.1. Organizacja kampanii promujących mobilność aktywną, w szczególności w drodze do pracy, szkoły i na uczelnię
	III.2.3.2. Realizacja programu nauki bezpiecznej jazdy na rowerze



Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.2.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
ZM.1	Emisja gazów cieplarnianych (CO <sub>2</sub> ) [zmiana w %]	-	-30
WM.4	Odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających swój stan zdrowia [%]	66	76
DM.1	Udział podróży pieszych, rowerowych, hulajnogami i komunikacją miejską w ogólnej liczbie podróży w mieście [%]	59	65

Wskaźniki do celu szczegółowego III.2.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.2.a	Długość wybudowanej i zmodernizowanej infrastruktury rowerowej (dróg rowerowych, pasów rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych) [km]	●	18	78
III.2.b	Liczba nowych lub zmodernizowanych miejsc postojowych dla rowerów [szt.]	●	2 000	4 000
III.2.c	Liczba osób biorących udział w kampaniach promujących dojazdy rowerem do pracy i szkoły [os.]	41 662	42 000	42 000

● wskaźnik liczony narastająco od 2022 r.



## Cel szczegółowy III.3. → Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

### Opis celu szczegółowego

Publiczny transport zbiorowy odgrywa ogromną rolę w przemieszczaniu się po mieście. Dostępność i jakość transportu publicznego oraz jego sprawna organizacja mają bezpośredni wpływ na korzystanie z tej formy przemieszczania się przez mieszkańki i mieszkańców oraz na jakość ich życia. Synchronizacja poszczególnych środków publicznego transportu zbiorowego z innymi dostępnymi środkami transportu pozwoli zwiększyć udział podróży mieszkanki i mieszkańców zrównoważonymi środkami transportu.

Działania poprawiające funkcjonowanie systemu informacji pasażerskiej, zwiększenie dostępności biletów w ramach metropolii oraz przyśpieszenie tramwajów pozytywnie wpłyną na odczucia użytkowników i użytkowników transportu publicznego. Z optymalnych połączeń między kluczowymi lokalizacjami skorzystają również turyści i turyści.

Zwiększenie komfortu podróżowania, a tym samym atrakcyjności transportu publicznego, odbywać się będzie przez takie działania, jak np. poprawa wyposażenia pojazdów czy stanu infrastruktury. Przyśpieszaniu tramwajów i autobusów mają służyć: sukcesywna rozbudowa sieci transportowej, inwestycje w nowoczesny i niskoemisyjny tabor, optymalizacja sterowania ruchem, rozszerzenie sieci buspasów. Realizowane kampanie oraz działania edukacyjne promujące korzystanie z transportu publicznego zwiększą świadomość mieszkanki i mieszkańców Gdańska w zakresie zrównoważonych środków transportu i ich wykorzystywania.

### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



- 4. Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie
- 11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu

### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus



#### Cel strategiczny 1. Zielone Miasto – kierunek działań:

- 1.4. Łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń, w tym hałasu



#### Cel strategiczny 3. Dostępne Miasto – kierunki działań:

- 3.1. Poprawa warunków codziennej mobilności przez priorytetyzację i rozwój zrównoważonych i zintegrowanych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz publicznej
- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa, zwłaszcza komunikacyjnego
- 3.3. Likwidacja barier w przestrzeni miasta
- 3.4. Poprawa jakości sieci drogowej oraz uzupełnianie brakujących elementów sieci, zwłaszcza na obszarach rozwijających się
- 3.5. Wdrażanie koncepcji rozwoju do wewnątrz oraz kompaktowego miasta krótkich odległości
- 3.6. Tworzenie estetycznych, wielofunkcyjnych i dostępnych przestrzeni publicznych przyjaznych mieszkańcom, miejsc spotkań i wypoczynku oraz rewitalizacja

### Priorytety celu

#### III.3.1. Budowa, rozbudowa i remonty infrastruktury transportu publicznego

### Kierunki interwencji

- III.3.1.1. Budowa tras transportu szynowego
- III.3.1.2. Budowa buspasów oraz pasów autobusowo-tramwajowych
- III.3.1.3. Przebudowa i modernizacja istniejących torowisk oraz infrastruktury towarzyszącej umożliwiających tramwajom osiągnięcie wyższych prędkości
- III.3.1.4. Wdrożenie systemu diagnostyki infrastruktury transportu publicznego



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.3.2. Poprawa dostępności i jakości transportu publicznego</b>	III.3.2.1. Poprawa funkcjonalności przystanków, w tym poszerzanie peronów autobusowych III.3.2.2. Poprawa dostępności biletów w ramach metropolii III.3.2.3. Zakup zeroemisyjnej floty oraz modernizacja tramwajów III.3.2.4. Poprawa koordynacji rozkładów jazdy i współpracy operatorów transportu publicznego III.3.2.5. Realizacja kampanii promujących korzystanie z transportu publicznego III.3.2.6. Realizacja działań kształcących i szkoleń w zakresie transportu publicznego dla kierujących pojazdami
<b>III.3.3. Skrócenie czasu przejazdu transportem publicznym</b>	III.3.3.1. Wprowadzenie systemu priorytetu transportu publicznego względem indywidualnego transportu samochodowego III.3.3.2. Wdrożenie i modernizacja systemu wspomagającego pracę kierujących pojazdami transportu publicznego III.3.3.3. Optymalizacja połączeń, w tym w zakresie zbiorowego transportu wodnego

Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.3.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
ZM.1	Emisja gazów cieplarnianych (CO <sub>2</sub> ) [zmiana w %]	-	-30
DM.1	Udział podróży pieszych, rowerowych, hulajnogami i komunikacją miejską w ogólnej liczbie podróży w mieście [%]	59	65
DM.2	Relacja średniego czasu podróży komunikacją miejską względem podróży samochodem osobowym [%]	174	150

Wskaźniki do celu szczegółowego III.3.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.3.a	Prędkość komunikacyjna tramwajów [km/h]	17,50	18,25	19,00
III.3.b	Długość wybudowanej i zmodernizowanej infrastruktury transportu publicznego (trasy tramwajowe, kolejowe, buspasy) [km]	●	15	47
III.3.c	Odsetek autobusów zeroemisyjnych [%]	1,2	24,8	48,9

● wskaźnik liczony narastająco od 2022 r.





## Cel szczegółowy III.4. → Poprawa dostępności transportowej

### Opis celu szczegółowego

Jakość i stan techniczny infrastruktury drogowej, elementy wyposażenia ulic i ich parametry mają bezpośrednie przełożenie na codzienne decyzje komunikacyjne mieszkank i mieszkańców. Wpływa to istotnie na wielkość oraz strukturę ruchu drogowego. Sprawna wewnętrzna sieć transportowa miasta, połączona z zewnętrznym układem dróg krajowych i wojewódzkich zapewni spójność całej sieci transportowej, a także poprawi jej efektywność. Budowanie ulic w standardzie ulicy miejskiej sprzyja rozwojowi miasta oraz poprawia jakość przestrzeni publicznej.

Poprawa dostępności transportowej miasta będzie realizowana poprzez modernizację ulic, budowę zintegrowanych węzłów transportowych i kształtowanie układów drogowych mających pozytywny wpływ na warunki poruszania się uczestników ruchu. Wprowadzanie takich rozwiązań, jak Strefa Czystego Transportu czy Strefa Ograniczonego Dostępu, pozwoli na ograniczenie liczby pojazdów w ścisłym centrum miasta, co wpłynie na zmniejszenie hałasu oraz poprawę jakości powietrza. Także rozwój zrównoważonej mobilności zapewni sprawne i bezpieczne przemieszczanie się mając na względzie zmniejszanie negatywnego wpływu na przestrzeń miejską, jakość powietrza oraz klimat. Do uwalniania przestrzeni publicznych od zaparkowanych pojazdów, hałasu czy zanieczyszczeń – a w rezultacie do poprawy zdrowia mieszkank i mieszkańców – przyczyni się całościowe kształtowanie miejskiej polityki transportowej, w tym zrównoważonej logistyki miejskiej zachęcającej do mobilności aktywnej oraz użytkowania nisko- i zeroemisyjnych pojazdów lub alternatywnych form transportu.

### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



- 4. Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie
- 11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu

### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus



#### Cel strategiczny 1. Zielone Miasto – kierunek działań:

- 1.4. Łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń, w tym hałasu



#### Cel strategiczny 3. Dostępne Miasto – kierunki działań:

- 3.1. Poprawa warunków codziennej mobilności przez priorytetyzację i rozwój zrównoważonych i zintegrowanych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz publicznej
- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa, zwłaszcza komunikacyjnego
- 3.3. Likwidacja barier w przestrzeni miasta
- 3.4. Poprawa jakości sieci drogowej oraz uzupełnianie brakujących elementów sieci, zwłaszcza na obszarach rozwijających się
- 3.5. Wdrażanie koncepcji rozwoju do wewnątrz oraz kompaktowego miasta krótkich odległości
- 3.6. Tworzenie estetycznych, wielofunkcyjnych i dostępnych przestrzeni publicznych przyjaznych mieszkańcom, miejsc spotkań i wypoczynku oraz rewitalizacja



#### Cel strategiczny 4. Innowacyjne Miasto – kierunek działań:

- 4.4. Wzmacnianie konkurencyjności portu morskiego i lotniczego oraz poprawa zewnętrznej dostępności transportowej

Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.4.1.</b> <b>Optymalizacja warunków ruchu drogowego</b>	III.4.1.1. Budowa nowych dróg wraz z infrastrukturą techniczną III.4.1.2. Budowa i rozbudowa zintegrowanych węzłów transportowych III.4.1.3. Niwelowanie barier drogowych, kolejowych i wodnych III.4.1.4. Kreowanie dostępności opartej na zrównoważonych formach mobilności przy generatorach ruchu, w tym uczelniach, szpitalach
<b>III.4.2.</b> <b>Poprawa stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich</b>	III.4.2.1. Przebudowa i modernizacja ulic III.4.2.2. Przebudowa i budowa obiektów inżynierskich III.4.2.3. Podnoszenie standardu utrzymania pasa drogowego



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.4.3. Kształtowanie ulic przyjaznych mieszkańcom i mieszkańcom</b>	III.4.3.1. Kształtowanie układów drogowych mających pozytywny wpływ na warunki poruszania się przez uczestników ruchu III.4.3.2. Budowa infrastruktury drogowej z zachowaniem priorytetu dla zrównoważonych form mobilności III.4.3.3. Redukcja ruchu tranzytowego w obszarach zabudowy mieszkaniowej
<b>III.4.4. Realizacja polityk mających wpływ na ograniczenie emisji spalin</b>	III.4.4.1. Optymalizacja polityki parkingowej, m.in. w zakresie cen i obszarów funkcjonowania III.4.4.2. Rozwój sieci „park&ride”, w tym zasad jej funkcjonowania III.4.4.3. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu III.4.4.4. Promowanie elektromobilności III.4.4.5. Wprowadzanie rozwiązań na rzecz zrównoważonej logistyki miejskiej

Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.4.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
ZM.1	Emisja gazów cieplarnianych (CO <sub>2</sub> ) [zmiana w %]	-	-30
DM.2	Relacja średniego czasu podróży komunikacją miejską względem podróży samochodem osobowym [%]	174	150
DM.4	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych [os.]	12	0

Wskaźniki do celu szczegółowego III.4.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.4.a	Długość wybudowanych, zmodernizowanych i wyremontowanych ulic [km]	●	40	80
III.4.b	Odsetek ulic objętych Strefami Płatnego Parkowania (SPP) i Strefami Ograniczonego Dostępu (SOD) [%]	7,2	9,5	10,0
III.4.c	Powstanie Strefy Czystego Transportu [szt.]	0	0	1

● wskaźnik liczony narastająco od 2022 r.





## Cel szczegółowy III.5. → Bezpieczeństwo na drogach i w przestrzeni publicznej

### Opis celu szczegółowego

W kwestii bezpieczeństwa na drogach i w przestrzeni publicznej podstawowym założeniem jest tzw. „wizja ZERO” – zero wypadków śmiertelnych. Bezpieczeństwo mieszkank i mieszkańców jest nadrzędną wartością, która wpływa bezpośrednio na poczucie komfortu oraz jakość życia. Rozwój i funkcjonowanie miasta nierozdzielnie wiąże się z dbaniem o bezpieczeństwo jego użytkowników i użytkowników – w wymiarze horyzontalnym – bez względu na sferę życia.

W zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach sukcesywnie będą rozszerzane i udoskonalane strefy uspokojonego ruchu. W celu zadbania o najmłodszych, niechronionych uczestników ruchu zastosowane będą dedykowane rozwiązania przestrzenne i infrastrukturalne, w szczególności w sąsiedztwie szkół. Realizowane będą działania mające na celu poprawę widoczności oraz doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych. W przestrzeni miasta działania będą skupiać się na rozwoju monitoringu miejskiego, kształtowaniu architektonicznym atrakcyjnych i bezpiecznych przestrzeni oraz fizycznym zabezpieczeniu obszarów o dużym udziale ruchu pieszego.

Wszystkie działania podejmowane na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa komunikacyjnego są bardzo istotne w kontekście zwiększania mobilności aktywnej mieszkank i mieszkańców oraz podnoszenia ich jakości życia. Nowoczesne wychowanie komunikacyjne realizowane poprzez naukę najmłodszych gdańszczanek i gdańszczan w zakresie zasad bezpiecznego poruszania się po drogach pozwoli na przygotowanie do uczestnictwa i samodzielności w ruchu drogowym. Realizacja odpowiednich kampanii społecznych pozwoli na promowanie dobrych praktyk nie tylko wśród uczestników ruchu, ale także wszystkich użytkowników przestrzeni miejskich.

### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



3. Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt
4. Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie
11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu

### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus



#### Cel strategiczny 3. Dostępne Miasto – kierunki działań:

- 3.1. Poprawa warunków codziennej mobilności przez priorytetyzację i rozwój zrównoważonych i zintegrowanych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz publicznej
- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa, zwłaszcza komunikacyjnego
- 3.3. Likwidacja barier w przestrzeni miasta
- 3.6. Tworzenie estetycznych, wielofunkcyjnych i dostępnych przestrzeni publicznych przyjaznych mieszkańcom, miejsc spotkań i wypoczynku oraz rewitalizacja

### Priorytety celu

### Kierunki interwencji

#### III.5.1. Realizacja założeń wizji ZERO wypadków śmiertelnych

- III.5.1.1. Wprowadzanie i wyposażanie stref uspokojonego ruchu
- III.5.1.2. Poprawa widoczności oraz oświetlenia w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych
- III.5.1.3. Uspokojenie ruchu na drogach w sąsiedztwie szkół
- III.5.1.4. Kontynuacja nowoczesnego wychowania komunikacyjnego w szkołach
- III.5.1.5. Prowadzenie kampanii społecznych i działań edukacyjnych ukierunkowanych na przestrzeganie prawa o ruchu drogowym i wzajemnego poszanowania wszystkich uczestników ruchu

#### III.5.2. Poprawa bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej

- III.5.2.1. Kształtowanie atrakcyjnych i bezpiecznych przestrzeni publicznych
- III.5.2.2. Optymalizacja oświetlenia miejskiego
- III.5.2.3. Rozwój monitoringu wizyjnego w kluczowych lokalizacjach
- III.5.2.4. Ograniczanie dostępu dla samochodów w obrębie Śródmieścia i stref o dużym natężeniu ruchu pieszego



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.5.3. Podnoszenie świadomości w zakresie bezpieczeństwa i zrównoważonego transportu</b>	III.5.3.1. Popularyzacja transportu zrównoważonego w szczególności w obrębie dużych generatorów ruchu III.5.3.2. Wsparcie wymiany wiedzy w ramach organizacji konferencji i wydarzeń tematycznych III.5.3.3. Realizacja szkoleń i warsztatów dla urzędników i osób mających wpływ na kształtowanie mobilności miejskiej

**Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.5.**

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
DM.1	Udział podróży pieszych, rowerowych, hulajnogami i komunikacją miejską w ogólnej liczbie podróży w mieście [%]	59	65
DM.3	Liczba przestrzeni publicznych, które zostaną zrealizowane, przebudowane, wyremontowane lub odnowione [szt.]	●	40
DM.4	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych [os.]	12	0

● wskaźnik liczony narastająco od 2022 r.

**Wskaźniki do celu szczegółowego III.5.**

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.5.a	Liczba ciężko rannych niechronionych uczestników ruchu w wypadkach drogowych w Gdańsku [os.]	43	0	0
III.5.b	Liczba szkół objętych strefą uspokojonego ruchu [szt.]	7	20	40





## Cel szczegółowy III.6. → Rozwój energetyki miejskiej

### Opis celu szczegółowego

Jakość infrastruktury technicznej definiuje jej efektywność oraz wpływa na warunki i jakość życia ludzi. Infrastruktura energetyczna w zasobach Gminy Miasta Gdańska i jej efektywne wykorzystywanie zapewni miastu, tak ważną w ostatnich latach, niezależność energetyczną. Poprawa efektywności energetycznej wpłynie na zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza, poprawę komfortu i dobrostanu mieszkańek i mieszkańców, co przełoży się również na ich zdrowie. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu energetycznego Gdańska będzie miało bezpośredni wpływ na wzmocnienie ochrony przed ubóstwem energetycznym oraz pozwoli na optymalizację zużycia energii i związanych z tym kosztów.

W celu zapewnienia samowystarczalności energetycznej zasobów miejskich zostanie zidentyfikowany ich potencjał energetyczny i potencjał miasta, co pozwoli na ukierunkowanie działań. Prowadzone będą działania zmierzające do inwestycji w OZE i nowe technologie, które wspomogą proces zarządzania energią w mieście. Rozwój miejskich systemów energetycznych będzie realizowany m.in. przez rozwój mechanizmów magazynowania energii, gospodarowanie nadwyżek ciepła sieciowego i odpadowego. Stworzone zostaną również tzw. wyspy energetyczne, czyli obszary samowystarczalne energetycznie.

Ważną kwestią jest również zapewnienie mieszkankom i mieszkańcom warunków do rozwoju w zakresie energetyki, np. poprzez tworzenie narzędzi do funkcjonowania i rozwoju społeczności energetycznych – porozumienia członków w zakresie wytwarzania, zapotrzebowania, dystrybucji i obrotu energią. W ramach punktu „one stop shop” mieszkanki i mieszkańcy będą wspierani w zakresie doradztwa energetycznego oraz promowania dobrych praktyk na rzecz celów klimatycznych.

### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



- 3. Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt
- 7. Zapewnić wszystkim dostęp do źródeł stabilnej, zrównoważonej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie

### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus

- 9. Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność
- 12. Zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji
- 13. Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom



#### Cel strategiczny 1. Zielone Miasto – kierunki działań:

- 1.1. Wzmocnienie systemu przyrodniczego i odpowiedzialny rozwój zrównoważony
- 1.3. Adaptacja do zmian klimatu oraz zabezpieczanie przed ich negatywnymi skutkami, zwłaszcza powodzią i suszami
- 1.4. Łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń, w tym hałasu



#### Cel strategiczny 2. Wspólne Miasto – kierunki działań:

- 2.3. Budowanie trwałych partnerstw i wspólnot lokalnych, integracja oraz odpowiedzialne uczestnictwo w życiu społecznym, wspieranie aktywności obywatelskiej oraz włączanie mieszkańców
- 2.5. Tworzenie warunków do prowadzenia zdrowego i aktywnego stylu życia, rozwój sportu oraz wzrost kompetencji zdrowotnych mieszkańców



#### Cel strategiczny 3. Dostępne Miasto – kierunek działań:

- 3.2. Poprawa bezpieczeństwa, zwłaszcza komunikacyjnego



#### Cel strategiczny 4. Innowacyjne miasto – kierunki działań:

- 4.1. Wzmacnianie zdywersyfikowanej, inteligentnej i konkurencyjnej gospodarki, odpowiedzialnej społecznie i środowiskowo, w tym niskoemisyjnej produkcji, zaawansowanych usług oraz prowadzenia badań i rozwoju
- 4.2. Transformacja energetyczna i modernizacja sieci infrastruktury technicznej
- 4.3. Wspieranie transformacji cyfrowej oraz cyfryzacja usług publicznych



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.6.1. Ocena techniczno-energetyczna budynków miejskich oraz identyfikacja potencjałów energetycznych</b>	III.6.1.1. Zewidencjonowanie wszystkich obiektów miejskich pod kątem techniczno-energetycznym – opracowanie paszportów energetycznych III.6.1.2. Opracowanie i wdrożenie standardu modernizacji obiektów miejskich oraz standardu budynków pasywnych III.6.1.3. Opracowanie audytów energetycznych, efektywności energetycznej i dokumentacji technicznej III.6.1.4. Ocena potencjału zagospodarowania energetycznego zasobów komunalnych, ścieków, odpadów, biomasy oraz wykorzystania energii słońca, wiatru i wody
<b>III.6.2. Poprawa efektywności energetycznej w przestrzeni miejskiej</b>	III.6.2.1. Kompleksowa modernizacja energetyczna obiektów oraz uzupełnianie ich o elementy OZE i System Zarządzania Budynkiem i Energią (BEMS) III.6.2.2. Wdrożenie scentralizowanego systemu zarządzania zużyciem i produkcją mediów energetycznych III.6.2.3. Modernizacja oświetlenia ulicznego i zewnętrznego przy budynkach użyteczności publicznej i obiektach miejskich III.6.2.4. Wprowadzenie narzędzi do śledzenia emisji CO <sub>2</sub> oraz śladu węglowego
<b>III.6.3. Rozwój miejskiej sieci ciepłowniczej</b>	III.6.3.1. Kontynuacja modernizacji i rozbudowy miejskiej sieci ciepłowniczej III.6.3.2. Przyłączanie kolejnych odbiorców do miejskiej sieci ciepłowniczej, w tym rozszerzania funkcji o ciepłą wodę użytkową III.6.3.3. Likwidacja wyeksploatowanych lub nieefektywnych kotłowni olejowych i gazowych
<b>III.6.4. Rozwój potencjału miasta dla osiągnięcia samowystarczalności energetycznej</b>	III.6.4.1. Włączenie miejskich źródeł wytwórczych w celu zaspokojenia potrzeb własnych miasta III.6.4.2. Inwestycje w OZE III.6.4.3. Rozwój mechanizmów magazynowania energii III.6.4.4. Rozwój elektromobilności z udziałem OZE i paliw alternatywnych III.6.4.5. Zagospodarowanie nadwyżek ciepła sieciowego i odpadowego
<b>III.6.5. Wsparcie mieszkańców w zakresie efektywności energetycznej</b>	III.6.5.1. Komunikowanie mieszkańcom dobrych praktyk w zakresie poprawy efektywności energetycznej III.6.5.2. Zapewnienie doradztwa technicznego w zakresie efektywności energetycznej oraz przestrzeni do wymiany wiedzy i dobrych praktyk III.6.5.3. Wsparcie dotacyjne w celu likwidacji tzw. kopciuchów i podnoszenia efektywności energetycznej

III.6.5.4. Stworzenie programu dotacji celowych dla przedsięwzięć podnoszących efektywność energetyczną i wspierających rozwój OZE
III.6.5.5. Powołanie klastra energii oraz zapewnienie narzędzi dla jego funkcjonowania i rozwoju
III.6.5.6. Tworzenie „wysp energetycznych” – obszarów samowystarczalnych energetycznie

**Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.6.**

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
ZM.1	Emisja gazów cieplarnianych (CO <sub>2</sub> ) [zmiana w %]	-	-30
ZM.4	Moc instalacji OZE [MW]	16	90
WM.4	Odsetek mieszkańców pozytywnie oceniających swój stan zdrowia [%]	66	76

**Wskaźniki do celu szczegółowego III.6.**

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.6.a	Udział własnej produkcji energii elektrycznej względem zużycia w zasobach GMG [%]	4	30	100
III.6.b	Liczba instalacji odnawialnych źródeł energii w zasobach miejskich [szt.]	3	10	100
III.6.c	Liczba zmodernizowanych nieefektywnych źródeł ciepła [szt.]	●	3 500	5 000
III.6.d	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków [szt.]	●	20	90

● wskaźnik liczony narastająco od 2022 r.



## Cel szczegółowy III.7. → Cyfrowa gmina i smart city

### Opis celu szczegółowego

Dynamiczny rozwój technologiczny, wpływa bezpośrednio na codzienne funkcjonowanie mieszkańek i mieszkańców miasta, ich potrzeby, a także jakość życia. Cyfryzacja i inteligentne zarządzanie miastem (smart city) nie ograniczają się do ram tematycznych technologii informacyjnych (IT). Ich horyzontalność wpływa na każdą dziedzinę funkcjonowania miasta.

Cyfryzacja oraz inteligentne zarządzanie miastem usprawni komunikację w lokalnym społeczeństwie, a także między mieszkańkami i mieszkańcami a urzędem. Pozwoli także na rozszerzenie wachlarza e-usług. Procesy wewnątrz urzędu i jednostek miejskich będą poddawane sukcesywnemu udoskonalaniu, co przełoży się bezpośrednio na komfort mieszkańek i mieszkańców oraz na efektywniejsze wykorzystywanie zasobów, w tym kapitału ludzkiego gminy.

Zarządzanie miastem na podstawie dostępnych danych przyniesie wymierne korzyści w postaci trafnego identyfikowania potrzeb mieszkańek i mieszkańców oraz adekwatnych rozwiązań. Ważne będzie wykorzystywanie potencjału miasta i potencjału ludzkiego do tworzenia nowoczesnych rozwiązań ułatwiających codzienne funkcjonowanie, podnoszących jakość życia mieszkańek i mieszkańców oraz rozwijających kompetencje cyfrowe lokalnej społeczności.

### Powiązanie z celami zrównoważonego rozwoju ONZ



- 9. Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone przemysłowanie oraz wspierać innowacyjność
- 16. Promować pokojowe i inkluzywne społeczeństwa, zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wymiaru sprawiedliwości oraz budować na wszystkich szczeblach skuteczne i odpowiedzialne instytucje, sprzyjające włączeniu społecznemu
- 17. Wzmocnić środki wdrażania i ożywić globalne partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju

### Powiązanie z celami i kierunkami działań wyznaczonymi w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus



#### Cel strategiczny 1. Zielone Miasto – kierunek działań:

- 1.4. Łagodzenie negatywnego wpływu na środowisko i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń, w tym hałasu



#### Cel strategiczny 2. Wspólne Miasto – kierunki działań:

- 2.1. Rozwój systemu edukacji na każdym etapie życia, z naciskiem na kompetencje przyszłości i cyfryzację oraz rozwój talentów
- 2.3. Budowanie trwałych partnerstw i wspólnot lokalnych, integracja oraz odpowiedzialne uczestnictwo w życiu społecznym, wspieranie aktywności obywatelskiej oraz włączanie mieszkańców



#### Cel strategiczny 4. Innowacyjne miasto – kierunek działań:

- 4.3. Wspieranie transformacji cyfrowej oraz cyfryzacja usług publicznych

Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.7.1. Wdrażanie cyfrowych usług dla mieszkańców</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>III.7.1.1. Wdrożenie elektronicznego biura obsługi mieszkańca</li> <li>III.7.1.2. Zapewnianie kompleksowej informacji dla mieszkańca dopasowanej do jego potrzeb</li> <li>III.7.1.3. Rozwój narzędzi współpracy: uczeń – szkoła – rodzice</li> <li>III.7.1.4. Popularyzacja korzystania z cyfrowych usług publicznych</li> </ul>
<b>III.7.2. Cyfrowa transformacja procedur urzędowych</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>III.7.2.1. Cyfryzacja i automatyzacja obiegu informacji, obiegu dokumentów oraz czynności urzędowych w Gminie Miasta Gdańska</li> <li>III.7.2.2. Włączanie kolejnych jednostek gminy do jednolitego ekosystemu IT oraz do systemu cyberbezpieczeństwa</li> <li>III.7.2.3. Rozwój umiejętności pracowników gminy w zakresie wykorzystywania danych oraz narzędzi wspierających pracę</li> </ul>
<b>III.7.3. Zarządzanie miastem na podstawie danych</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>III.7.3.1. Rozwój systemów zarządzania (gromadzenia, przechowywania oraz udostępniania) wysokiej jakości danymi miejskimi</li> <li>III.7.3.2. Rozwój miejskiego ekosystemu pozyskiwania danych</li> <li>III.7.3.3. Wykorzystywanie danych na potrzeby podnoszenia trafności i efektywności podejmowanych decyzji, świadczonych usług oraz realizowanych inwestycji</li> </ul>



Priorytety celu	Kierunki interwencji
<b>III.7.4. Podnoszenie jakości życia mieszkańców dzięki inteligentnemu wykorzystaniu technologii cyfrowych (smart city)</b>	III.7.4.1. Rozwój narzędzi komunikacji między gminą a mieszkańcami oraz narzędzi partycypacji społecznej
	III.7.4.2. Rozwój narzędzi budujących lokalne wspólnoty oraz zwiększających zaangażowanie mieszkańców w działania na rzecz wspólnego dobra
	III.7.4.3. Rozwój cyfrowych umiejętności mieszkańców

Wskaźniki rezultatu przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, które realizuje cel szczegółowy III.7.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w 2030 r.
WM.1	Liczba mieszkańców Gdańska [tys. os.]	471	500
WM.3	Odsetek mieszkańców angażujących się w działania na rzecz rozwoju miasta [%]	20	30
IM.4	Udział usług realizowanych przez Urząd Miejski w Gdańsku i jednostki budżetowe miasta Gdańska dostępnych w formie cyfrowej [%]	30	85

Wskaźniki do celu szczegółowego III.7.

Nr	Nazwa wskaźnika	Wartość w 2022 r.	Wartość w 2026 r.	Wartość w 2030 r.
III.7.a	Liczba użyc cyfrowych usług publicznych przez mieszkańców [szt.]	100 000	110 000	130 000

