

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Gospodarcze.

Cel ogólny:

Atrakcyjne gospodarczo miasto.

Podniesienie rangi Gdańska jako ośrodka akademickiego.

Podniesienie rangi Gdańska jako miasta portowego.

Cele szczegółowe:

Zwiększenie liczby miejsc pracy.

Zwiększenie wpływów do budżetu miasta.

Dokończenie ramy komunikacyjnej miasta.

Zwiększenie wpływów z turystyki.

Utrzymanie liczby mieszkańców.

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Infrastruktura.

Cel ogólny:

Względnie intensywnie/gęsto zabudowane dzielnice połączone sprawną komunikacją szynową (SKM i PKM).

Poprawa struktury transportu miejskiego.

Zabezpieczenie miasta przed powodzią wraz z budową infrastruktury sportu i turystyki wodnej.

Stworzenie warunków przestrzennych do kompleksowego rozwiązania odpadów komunalnych.

Miasto łatwo dostępne dla każdego.

Cele szczegółowe:

Miasto krótkich odległości bez barier dla niezmotoryzowanych (udział przejazdów rowerem co najmniej 15 % ogółu podróży codziennych).

Brak samochodów parkujących na chodnikach i pasach dla rowerów do 2020 roku.

Udział przestrzeni publicznych wolnych od parkujących samochodów co najmniej zwiększony trzykrotnie w stosunku do stanu z 2015 r.

Parkingi planowane wyłącznie w pasie drogowym, bez parkingów i pasów serwisowych.

Tramwaj z Moreny do Wrzeszcza do 2022.

Sieć bezkolizyjnych велоstrad dla e-mobilności wzdłuż cieków wodnych/linii kolejowych/tramwajowych.

Skablowanie wszystkich linii energetycznych podziemia >/ 15 KW.

Uspokojenie ruchu na Grunwaldzkiej, Wałach Jagiellońskich i Podwalu Przedmiejskim jednocześnie z uruchomieniem tunelu pod Martwą Wisłą.

Likwidacja rezerwy pod Drogę Czerwoną (por. punkt 6) ????

Tworzenie 5 skrótów pieszo-rowerowych rocznie (typu kładka na Ołowiankę).

Waterfronty dostępne dla ludzi a nie parkujących samochodów – rekreacja, sport i turystyka.

Realizacja remontów dróg i chodników (poprawa infrastruktury).

Lepszy transport publiczny.

Rozwój połączeń pieszo-rowerowych w dzielnicach.

Minimalizacja tranzytu w dzielnicach.

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (bezkolizyjne przejazdy kolejowe w mieście).

Budowa infrastruktury wodnej przeciwpowodziowej oraz sportu i rekreacji (Motława).

Stworzenie warunków do rozwoju transportu śródlądowego.

Linie energetyczne podziemne.

Decentralizacja usuwania odpadów komunalnych (stworzenie powiatowych składowisk i spalarni).

Budowa lokalnych ośrodków sportu i rekreacji wraz z dostępem do zieleni.

Ułatwienie komunikacji pomiędzy Dolnym a Górnym Tarasem i suburbiami (domknięcia układu komunikacyjnego i rozwój komunikacji zbiorowej).

Rozwój przestrzeni publicznych w dzielnicach historycznych (wyższa jakość, eliminacja ruchu tranzytowego).

Usprawnienie korzystania z terenów zieleni i nadwodnych poprzez rozwój sieci połączeń, w tym pieszo-rowerowych.

Wykorzystanie cieków wodnych dla sportu i rekreacji.

Wzrost bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

Realizacja parkingów strategicznych w sąsiedztwie stref śródmiejskich i terenów rekreacyjnych.

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Infrastruktura.

Cel ogólny:

Miasto łatwo dostępne dla każdego.

Względnie intensywnie/gęsto zabudowane dzielnice połączone sprawną komunikacją szynową (SKM i PKM).

Poprawa struktury transportu miejskiego.

Zabezpieczenie miasta przed powodzią wraz z budową infrastruktury sportu i turystyki wodnej.

Stworzenie warunków przestrzennych do kompleksowego rozwiązania odpadów komunalnych.

Cele szczegółowe:

rozwój infrastruktury dla transportu zbiorowego, rowerowego, pieszego

Miasto krótkich odległości bez barier dla niezmotoryzowanych (udział przejazdów rowerem co najmniej 15 % ogółu podróży codziennych).

Tramwaj z Moreny do Wrzeszcza do 2022.

Sieć bezkolizyjnych велоstrad dla e-mobilności wzdłuż cieków wodnych/linii kolejowych/tramwajowych.

Tworzenie 5 skrótów pieszo-rowerowych rocznie (typu kładka na Ołowiankę).

Lepszy transport publiczny.

Rozwój połączeń pieszo-rowerowych w dzielnicach.

Usprawnienie korzystania z terenów zieleni i nadwodnych poprzez rozwój sieci połączeń, w tym pieszo-rowerowych.

polityka parkingowa

Brak samochodów parkujących na chodnikach i pasach dla rowerów do 2020 roku.

Udział przestrzeni publicznych wolnych od parkujących samochodów co najmniej zwiększony trzykrotnie w stosunku do stanu z 2015 r.

Parkingi planowane wyłącznie w pasie drogowym, bez parkingów i pasów serwisowych.

Realizacja parkingów strategicznych w sąsiedztwie stref śródmiejskich i terenów rekreacyjnych.

infrastruktura drogowa

Uspokojenie ruchu na Grunwaldzkiej, Wałach Jagiellońskich i Podwalu Przedmiejskim jednocześnie z uruchomieniem tunelu pod Martwą Wisłą.

Likwidacja rezerwy pod Drogę Czerwoną (por. punkt 6)

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (bezkolizyjne przejazdy kolejowe w mieście).

Ułatwienie komunikacji pomiędzy Dolnym a Górnym Tarasem i suburbiami (domknięcia układu komunikacyjnego i rozwój komunikacji zbiorowej).

Realizacja remontów dróg i chodników (poprawa infrastruktury).

Minimalizacja tranzytu w dzielnicach.

przestrzenie publiczne

Waterfronty dostępne dla ludzi a nie parkujących samochodów – rekreacja, sport i turystyka.

Rozwój przestrzeni publicznych w dzielnicach historycznych (wyższa jakość, eliminacja ruchu tranzytowego).

infrastruktura sportowa i rekreacyjna

Budowa infrastruktury wodnej przeciwpowodziowej oraz sportu i rekreacji (Motława).

Budowa lokalnych ośrodków sportu i rekreacji wraz z dostępem do zieleni.

Wykorzystanie cieków wodnych dla sportu i rekreacji.

infrastruktura przeciwpowodziowa

Budowa infrastruktury wodnej przeciwpowodziowej oraz sportu i rekreacji (Motława).

Wzrost bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

infrastruktura energetyczna

Skablowanie wszystkich linii energetycznych podziemia >/ 15 KW.

Linie energetyczne podziemne.

pozostałe

Stworzenie warunków do rozwoju transportu śródlądowego.

Decentralizacja usuwania odpadów komunalnych (stworzenie powiatowych składowisk i spalarni).

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Środowisko.

Cel ogólny:

Mieszkańcy w zdrowej przyrodzie.

Zdrowa przyroda w mieście.

Cele szczegółowe:

Wszelkie inwestycje *płynnie* wkomponować w istniejący ekosystem i krajobraz.

Ciągłość, otwartość i bliskość systemu rekreacyjno-przyrodniczego miasta z zakazem zabudowy.

Zielone mosty nad drogami dla ludzi i zwierząt.

Ograniczenie ogradzania przestrzeni.

Budowa wielopoziomowych parkingów w celu wyeliminowania parkingów *pod domami* i parkingów powstających kosztem terenów *za domem*.

Profesjonalna architektura zielona.

Otwarte tereny zielone i wodne dla mieszkańców.

Włączyć formy *roślinne* wzdłuż cieków do systemu rekreacyjno-przyrodniczego miasta.

Budowa stanowisk dla zwierząt użytecznych (jeży, nietoperzy, ptaków ???).

Zachowanie terenów [nieczyrnelne] na obrzeżach jako miejsc cennych przyrodniczo.

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Środowisko.

Cel ogólny:

Mieszkańcy w zdrowej przyrodzie.

Zdrowa przyroda w mieście.

Cele szczegółowe:

miejski system terenów przyrodniczo-rekreacyjnych

Ciągłość, otwartość i bliskość systemu rekreacyjno-przyrodniczego miasta z zakazem zabudowy.

Włączyć formy roślinne wzdłuż cieków do systemu rekreacyjno-przyrodniczego miasta.

Budowa stanowisk dla zwierząt użytecznych (jeży, nietoperzy, ptaków [nieczytelne]).

Zachowanie terenów [nieczytelne] na obrzeżach jako miejsc cennych przyrodniczo.

Otwarte tereny zielone i wodne dla mieszkańców.

infrastruktura transportowa

Zielone mosty nad drogami dla ludzi i zwierząt.

Budowa wielopoziomowych parkingów w celu wyeliminowania parkingów pod domami i parkingów powstających kosztem terenów za domem.

pozostałe

Wszelkie inwestycje płynnie wkomponować w istniejący ekosystem i krajobraz.

Ograniczenie ogradzania przestrzeni.

Profesjonalna architektura zielona.

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Urbanistyka.

Cel ogólny:

Miasto małych odległości.

Trwały wzrost jakości życia mieszkańców poprzez utrzymywanie i poprawę ładu przestrzennego.

Gdańsk miastem otwartym, rozwojowym, przyjaznym mieszkańcom.

Rozwój w kierunku zaspakajania wszelkich potrzeb mieszkańców (bezpieczeństwo + rekreacja, sport + tereny zielone + ośrodki kulturalne, *strefa kulturalna* + miejsce pracy + wielofunkcyjność usług.

Stworzenie policentrycznego charakteru miasta, przy zachowaniu tożsamości i charakteru poszczególnych dzielnic [w oparciu] sprzyjające wzmocnieniu lokalnych społeczności.

Cele szczegółowe:

Przestrzeń publiczna nad wodą, łatwy dostęp do wody.

Wykreślenie tunelu pod Pachołkiem i podobnych inwestycji w planowanym kształcie.

Priorytet komunikacji publicznej, szczególnie tramwajowej.

Ograniczenie suburbanizacji.

Lokalne centra usługowe.

Wielofunkcyjne dzielnice.

Zachowanie tożsamości urbanistycznej starych dzielnic.

Miejsca integracyjne, przestrzenie publiczne dla mieszkańców.

Stworzenie przyjaznych i powiązanych ze sobą przestrzeni publicznych.

Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic.

Wielofunkcyjność dzielnic i wyposażenie w usługi społeczne (oświata, zdrowie, kultura).

Zachowanie wartości krajobrazowych (przyrodniczych i kulturowych).

Powiązania komunikacyjne między dzielnicami siecią miejskich ulic.

Dostosowanie intensywności i wysokości zabudowy do charakteru poszczególnych dzielnic.

Kształtowanie systemu przestrzeni publicznych.

Wzmacnianie komunikacji zbiorowej i rowerowej.

Zwiększenie dostępności i atrakcyjności terenów nadwodnych.

Harmonizowanie form zabudowy.

Mieszanie funkcji, wzmacnianie funkcji komplementarnych.

Przekształcenie terenów w obszarach centralnych.

Przeciwdziałanie zagęszczaniu (mieszkalnictwo) zabudowy.

Realizacja życiowych potrzeb mieszkańców w miejscu zamieszkania (kultura + rekreacja + usługi + administracja).

Maksymalne zachowanie terenów zielonych (poszukiwać wśród zieleni miejsca pod zabudowę, a nie pośród zabudowy miejsc dla zieleni).

Rygorystyczne podejście do norm środowiskowych (poprawa na obszarach o niekorzystnych wskaźnikach).

Wykorzystywanie warunków fizjograficznych (woda, kanały, morze + wzgórza morenowe + lasy).

Zachęty do transportu publicznego, eliminacja samochodów (bezpłatne przejazdy, węzły przesiadkowe, odkorkowywanie, *wzmacnianie polityki rowerowej poza centrum*).

Główne arterie komunikacyjne – na zewnątrz, pod ziemię (integracja zamiast podziąłów).

Zmniejszenie powierzchni zajmowanej przez węzły komunikacyjne + rozważenie rozwiązań dwupoziomowych.

Zadbanie o przestrzeń wspólną (integracja różnych środowisk).

Urealnienie przepisów dotyczących norm środowiskowych (hałas, odór, odpady) ze szczególnym uwzględnieniem mieszkalnictwa.

Tworzenie lokalnych (dzielnicowych) przestrzeni publicznych w formie rynku/ulicy/agory.

Każda dzielnica wyposażona w pełen wachlarz usług społecznych.

Eliminacja barier przestrzennych dzielących społeczność.

Tworzenie miejsc pod centra społecznościowe w każdej dzielnicy (max. 10 minut dojazdu).

Stworzenie systemu połączeń przestrzeni zielonych, usługowych, publicznych.

Tworzenie ulic miejskich.

Poprawa, uzupełnienie sieci ciągów komunikacyjnych.

Wydobycie i wykorzystanie walorów krajobrazowych i stworzenie wokół nich przestrzeni rekreacyjnych, połączonych w ogólnomiejski system.

Cele rozwoju przestrzennego miasta. Urbanistyka.

Cel ogólny:

Trwały wzrost jakości życia mieszkańców poprzez utrzymywanie i poprawę ładu przestrzennego.

Rozwój w kierunku zaspakajania wszelkich potrzeb mieszkańców (bezpieczeństwo + rekreacja, sport + tereny zielone + ośrodki kulturalne, *strefa kulturalna* + miejsca pracy + wielofunkcyjność usług.

Stworzenie policentrycznego charakteru miasta, przy zachowaniu tożsamości i charakteru poszczególnych dzielnic [*w oparciu*] sprzyjające wzmocnieniu lokalnych społeczności.

Gdańsk miastem otwartym, rozwojowym, przyjaznym mieszkańcom.

Miasto małych odległości.

Cele szczegółowe:

tworzenie przestrzeni publicznych

Przestrzeń publiczna nad wodą, łatwy dostęp do wody.

Miejsca integracyjne, przestrzenie publiczne dla mieszkańców.

Stworzenie przyjaznych i powiązanych ze sobą przestrzeni publicznych.

Kształtowanie systemu przestrzeni publicznych.

Zwiększenie dostępności i atrakcyjności terenów nadwodnych.

Zadbanie o przestrzeń wspólną (integracja różnych środowisk).

Tworzenie lokalnych (dzielnicowych) przestrzeni publicznych w formie rynku/ulicy/agory.

Wydobycie i wykorzystanie walorów krajobrazowych i stworzenie wokół nich przestrzeni rekreacyjnych, połączonych w ogólnomiejski system.

tworzenie przestrzeni wielofunkcyjnych

Lokalne centra usługowe.

Wielofunkcyjne dzielnice.

Wielofunkcjonalność dzielnic i wyposażenie w usługi społeczne (oświata, zdrowie, kultura).

Mieszanie funkcji, wzmocnianie funkcji komplementarnych.

Realizacja życiowych potrzeb mieszkańców w miejscu zamieszkania (kultura + rekreacja + usługi + administracja).

Każda dzielnica wyposażona w pełen wachlarz usług społecznych.

Tworzenie miejsc pod centra społecznościowe w każdej dzielnicy (max. 10 minut dojazdu).

tworzenie systemu powiązań komunikacyjnych (sieć ulic miejskich)

Powiązania komunikacyjne między dzielnicami siecią miejskich ulic.

Tworzenie ulic miejskich.

Poprawa, uzupełnienie sieci ciągów komunikacyjnych.

Stworzenie systemu połączeń przestrzeni zielonych, usługowych, publicznych.

Główne arterie komunikacyjne – na zewnątrz, pod ziemię (integracja zamiast podziałów).

rozwijanie sieci transportu zbiorowego i rowerowego

Priorytet komunikacji publicznej, szczególnie tramwajowej

Wzmacnianie komunikacji zbiorowej i rowerowej.

Zachęty do transportu publicznego, eliminacja samochodów (bezpłatne przejazdy, węzły przesiadkowe, odkorkowywanie, *wzmacnianie polityki rowerowej poza centrum*).

ograniczanie roli transportu samochodowego

Wykreślenie tunelu pod Pachołkiem i podobnych inwestycji w planowanym kształcie.

Zmniejszenie powierzchni zajmowanej przez węzły komunikacyjne + rozważenie rozwiązań dwupoziomowych.

ochrona charakteru poszczególnych dzielnic

Zachowanie tożsamości urbanistycznej starych dzielnic.

Zachowanie wartości krajobrazowych (przyrodniczych i kulturowych).

Dostosowanie intensywności i wysokości zabudowy do charakteru poszczególnych dzielnic.

Harmonizowanie form zabudowy.

rozwój miasta do wewnątrz

Ograniczenie suburbanizacji.

Przekształcenie terenów w obszarach centralnych.

Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic.

stosowanie i egzekucja norm środowiskowych

Rygorystyczne podejście do norm środowiskowych (poprawa na obszarach o niekorzystnych wskaźnikach).

Urealnienie przepisów dotyczących norm środowiskowych (hałas, odór, odpady) ze szczególnym uwzględnieniem mieszkalnictwa.

pozostałe

Eliminacja barier przestrzennych dzielących społeczność.

Przeciwdziałanie zagęszczaniu (mieszkalnictwo) zabudowy.

Maksymalne zachowanie terenów zielonych (poszukiwać wśród zieleni miejsca pod zabudowę, a nie pośród zabudowy miejsc dla zieleni).

Wykorzystywanie warunków fizjograficznych (woda, kanały, morze + wzgórza morenowe + lasy).