

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Gospodarcza.**

Rozwój funkcji portowych (wyznaczenie terenów rozwojowych).

Dostępność transportowa i infrastrukturalna do koncentracji działalności gospodarczej.

Nowe koncentracje usług turystycznych.

Nowa strefa ekonomiczna (w rejonie lotniska).

Wspieranie rolnictwa: nieprzekształcanie terenów rolnych, wspieranie eko-produkcji poprzez zapewnienie dobrego sąsiedztwa.

Przekształcenia ogrodów działkowych w rejonie CPU – na tereny inwestycyjne.

Ochrona funkcji oświatowych i racjonalne przekształcenia.

Wskazanie miejsc do rozwoju sportów – nieobecnych dzisiaj w Gdańsku – np. wodnych.

*Rozwój funkcji stoczniowych.*

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Gospodarcza.**

### **kierunki rozwoju**

Rozwój funkcji portowych (wyznaczenie terenów rozwojowych).

Rozwój funkcji stoczniowych.

Wspieranie rolnictwa: nieprzekształcanie terenów rolnych, wspieranie eko-produkcji poprzez zapewnienie dobrego sąsiedztwa.

Ochrona funkcji oświatowych i racjonalne przekształcenia.

### **nowe lokalizacje funkcji gospodarczych**

Wskazanie miejsc do rozwoju sportów – nieobecnych dzisiaj w Gdańsku – np. wodnych.

Nowe koncentracje usług turystycznych.

Nowa strefa ekonomiczna (w rejonie lotniska).

Przekształcenia ogrodów działkowych w rejonie CPU – na tereny inwestycyjne.

### **pozostałe**

Dostępność transportowa i infrastrukturalna do koncentracji działalności gospodarczej.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Infrastruktura.**

Remonty dróg i chodników.

Rozwój połączeń pieszo-rowerowych w dzielnicach, dostęp do zieleni.

Lepszy transport publiczny z suburbiów.

Miasto zabezpieczone przed powodzią.

Zwiększona liczba stref ruchu pieszego.

Zwiększenie stref uspokojonego ruchu.

Minimalizacja tranzytu w dzielnicach historycznych.

Cieki wodne dla transportu i rekreacji.

Linie energetyczne podziemne.

Miejskie centrum sportu.

**UWAGA!** Stworzenie warunków przestrzennych do kompleksowego rozwiązania problemu usuwania odpadów komunalnych – zbieranie, selekcja, utylizacja, składowanie.

**Przyjęcie zasady, że posiadanie samochodu nie stwarza automatycznie prawa do parkowania (za darmo) w dowolnym miejscu miasta.**

**Tworzenie spójnego, ciągłego dla niezmotywowanych przestrzeni publicznych.**

**Zwiększanie udziału stref wolnych od ruchu, parkowania samochodów w ogólnej powierzchni przestrzeni publicznych w centrum i w dzielnicach.**

**Rozwój systemu zintegrowanych alternatyw dojazdów samochodem (Miód dla alternatyw – ocet dla automobilistów).**

**Odejście od wizji rozwoju dużej ramy komunikacyjnej – dokończenie małej.**

**Hierarchia piramidy mobilności. Ruch pieszy przede wszystkim, rowery drugie, komunikacja publiczna jako trzecia, motoryzacja indywidualna na ostatnim miejscu.**

**Przy przekraczaniu barier liniowych preferować skróty dla pieszych, rowerzystów.**

**Tramwaj z Moreny do Wrzeszcza bez ulicy obok.**

**W rezerwach terenu utworzyć velostrady e-mobilności (nie blokować zabudowy).**

**Rozwój systemu rower + SKM + rower miejski.**

**Likwidacja rezerwy pod Drogę Czerwoną.**

Skablowanie podziemne linii energetycznych.

Zwiększona liczba stref ruchu pieszego.

Minimalizacja tranzytu w dzielnicach historycznych.

Rozwój połączeń pieszo-rowerowych w dzielnicach, dostęp do zieleni.

Rowery miejskie.

Lepszy transport publiczny z suburbiów.

Tunel pod Pachołkiem.

Pełna rama komunikacyjna + Nowa Kielnieńska + Nowa Politechniczna.

Cieki wodne dla transportu i rekreacji.

Miasto zabezpieczone przed powodzią.

Pas Nadmorski dostępny dla wszystkich Gdańszczan.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Infrastruktura.**

### **uspokajanie ruchu**

Zwiększona liczba stref ruchu pieszego.

Zwiększenie stref uspokojonego ruchu.

Minimalizacja tranzytu w dzielnicach historycznych.

Zwiększanie udziału stref wolnych od ruchu, parkowania samochodów w ogólnej powierzchni przestrzeni publicznych w centrum i w dzielnicach.

Zwiększona liczba stref ruchu pieszego.

Minimalizacja tranzytu w dzielnicach historycznych.

### **infrastruktura drogowa**

Remonty dróg i chodników.

Odejście od wizji rozwoju dużej ramy komunikacyjnej – dokończenie małej.

Likwidacja rezerwy pod Drogę Czerwoną.

Tunel pod Pachołkiem.

Pełna rama komunikacyjna + Nowa Kielnieńska + Nowa Politechniczna.

Przyjęcie zasady, że posiadanie samochodu nie stwarza automatycznie prawa do parkowania (za darmo) w dowolnym miejscu miasta.

### **rozwój infrastruktury dla transportu zbiorowego, rowerowego i pieszych**

Rozwój połączeń pieszo-rowerowych w dzielnicach, dostęp do zieleni.

Lepszy transport publiczny z suburbiów.

Tworzenie spójnego, ciągłego dla niezmotywowanych przestrzeni publicznych.

Rozwój systemu zintegrowanych alternatyw dojazdów samochodem (Miód dla alternatyw – ocet dla automobilistów).

Hierarchia piramidy mobilności. Ruch pieszy przede wszystkim, rowery drugie, komunikacja publiczna jako trzecia, motoryzacja indywidualna na ostatnim miejscu.

Przy przekraczaniu barier liniowych preferować skróty dla pieszych, rowerzystów.

Tramwaj z Moreny do Wrzeszcza bez ulicy obok.

W rezerwach terenu utworzyć velostrady e-mobilności (nie blokować zabudowy).

Rozwój systemu rower + SKM + rower miejski.

Rozwój połączeń pieszo-rowerowych w dzielnicach, dostęp do zieleni.

Rowery miejskie.

Lepszy transport publiczny z suburbiów.

### **infrastruktura przeciwpowodziowa**

Miasto zabezpieczone przed powodzią.

Miasto zabezpieczone przed powodzią.

### **wykorzystanie cieków wodnych**

Cieki wodne dla transportu i rekreacji.

Cieki wodne dla transportu i rekreacji.

### **pozostałe**

Pas Nadmorski dostępny dla wszystkich Gdańszczan.

Skablowanie podziemne linii energetycznych.

Linie energetyczne podziemne.

Miejskie centrum sportu.

**UWAGA!** Stworzenie warunków przestrzennych do kompleksowego rozwiązania problemu usuwania odpadów komunalnych – zbieranie, selekcja, utylizacja, składowanie.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Środowisko.**

Wszelkie inwestycje płynnie wkomponowywać w istniejący ekosystem.

Ciągłość, otwartość i bliskość systemu przyrodniczo-parkowo-spacerowo-rowerowego Gdańska. Postulujemy zakaz zabudowy obecnych obszarów zielonych ze szczególnym uwzględnieniem wzgórz morenowych i Pasa Nadmorskiego, oraz potencjalnych obszarów zielonych, czyli: wzdłuż cieków, zbiorników retencyjnych, form dolinnych, łączników pomiędzy lasami oraz szczególnie nad drogami.

Zwiększenie populacji zwierząt, takich jak: jeże, wróble, sikory, żurawie, poprzez: spopularyzowanie budowy domków dla jeży, budek lęgowych dla ptaków i nietoperzy. Stworzyć lęgowiska dla sokołów i budek dla innych ptaków drapieżnych.

Zielone mosty dla ludzi i zwierząt nad drogami.

Postulujemy wprowadzenie jakiegoś uregulowania prawnego zakazującego ogradzania osiedli w taki sposób, że te ogrodzenia utrudniają lub uniemożliwiają swobodną komunikację pieszych, rowerzystów i zwierząt.

Postulujemy budowę wielopoziomowych parkingów na osiedlach. Parkingi nie powinny powiększać się kosztem terenów zielonych. Nie powinny też powstawać bezpośrednio pod budynkami mieszkalnymi.

Żeby wzmocnić kondycję terenów zielonych, należy profesjonalnie dobierać gatunki drzew i innych roślin.

Zaniechać wycinania drzew ze względów estetycznych i zdrowotnych.

Zaniechanie budowli podziemnych, jak tunele itp.

Nie niszczyć Parku Sobieskiego – zachować całość parku, istniejące aleje dębową i lipową – w projektowaniu rozwiązań komunikacyjnych uwzględniać ochronę zieleni i jej ciągłości.

Zieleń blisko mieszkańca – matki z dzieckiem, osoby starszej i niepełnosprawnej.

Zachowanie obszarów zielonych na Starówce.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Środowisko.**

### **ochrona systemu przyrodniczo-parkowo-spacerowo-rowerowego**

Wszelkie inwestycje płynnie wkomponowywać w istniejący ekosystem.

Ciągłość, otwartość i bliskość systemu przyrodniczo-parkowo-spacerowo-rowerowego Gdańska. Postulujemy zakaz zabudowy obecnych obszarów zielonych ze szczególnym uwzględnieniem wzgórz morenowych i Pasa Nadmorskiego, oraz potencjalnych obszarów zielonych, czyli: wzdłuż cieków, zbiorników retencyjnych, form dolinnych, łączników pomiędzy lasami oraz szczególnie nad drogami.

Postulujemy wprowadzenie jakiegoś uregulowania prawnego zakazującego ogradzania osiedli w taki sposób, że te ogrodzenia utrudniają lub uniemożliwiają swobodną komunikację pieszych, rowerzystów i zwierząt.

Nie niszczyć Parku Sobieskiego – zachować całość parku, istniejące aleje dębową i lipową – w projektowaniu rozwiązań komunikacyjnych uwzględniać ochronę zieleni i jej ciągłości.

Zaniechać wycinania drzew ze względów estetycznych i zdrowotnych.

Zachowanie obszarów zielonych na Starówce.

### **infrastruktura transportowa**

Zielone mosty dla ludzi i zwierząt nad drogami.

Postulujemy budowę wielopoziomowych parkingów na osiedlach. Parkingi nie powinny powiększać się kosztem terenów zielonych. Nie powinny też powstawać bezpośrednio pod budynkami mieszkalnymi.

Zaniechanie budowli podziemnych, jak tunele itp.

### **pozostałe**

Żeby wzmocnić kondycję terenów zielonych, należy profesjonalnie dobierać gatunki drzew i innych roślin.

Zieleń blisko mieszkańca – matki z dzieckiem, osoby starszej i niepełnosprawnej.

Zwiększenie populacji zwierząt, takich jak: jeże, wróble, sikory, żurawie, poprzez: spopularyzowanie budowy domków dla jeży, budek lęgowych dla ptaków i nietoperzy. Stworzyć lęgowiska dla sokołów i budek dla innych ptaków drapieżnych.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Strefa społeczna – społeczność lokalna.**

Eliminacja monofunkcyjnych struktur przestrzennych (w szczególności usługowo-przemysłowych) stanowiących barierę przestrzenną rozdzielającą społeczność lokalną (np. strefa usługowo-przemysłowa wzdłuż torów kolejowych *na południe za Śródmieściem*).

Bezpieczne przestrzenie dla dzieci w różnym wieku, kobiet, starszych osób, niepełnosprawnych itd. – dzień i noc.

Tworzenie struktur wielofunkcyjnych w oparciu o ruch pieszy i rowerowy.

Podkreślanie/szukanie indywidualnego charakteru poszczególnych dzielnic w oparciu o historię, społeczność, przyrodę.

Projektowanie na zasadzie łączenia poszczególnych dzielnic na zasadach projektowania uniwersalnego – tworzenie systemu.

Depolaryzacja/decentralizacja kampusów akademickich – „Uniwersytet” w każdej dzielnicy.

Planowanie traktów komunikacyjnych, które nie dzielą społeczności ale łączą – są miejskimi ulicami.

Równy dostęp do oświaty, służby zdrowia dla każdego, w szczególności na suburbiach.

Tworzenie połączeń „poprzecznych” pomiędzy dzielnicami (lokalnymi społecznościami), nie tylko przez centrum.

Dostęp do przestrzeni rekreacyjnych – zielonych parków, lasów, jezior, plaż - we wszystkich dzielnicach nie tylko w wyszczególnionych i mają one tworzyć spójny system między dzielnicami.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Strefa społeczna – społeczność lokalna.**

### **przestrzenie wielofunkcyjne**

Eliminacja monofunkcyjnych struktur przestrzennych (w szczególności usługowo-przemysłowych) stanowiących barierę przestrzenną rozdzielającą społeczność lokalną (np. strefa usługowo-przemysłowa wzdłuż torów kolejowych na południe za Śródmieściem).

Tworzenie struktur wielofunkcyjnych w oparciu o ruch pieszki i rowerowy.

### **system połączeń między dzielnicami**

Planowanie traktów komunikacyjnych, które nie dzielą społeczności ale łączą – są miejskimi ulicami.

Projektowanie na zasadzie łączenia poszczególnych dzielnic na zasadach projektowania uniwersalnego – tworzenie systemu.

Tworzenie połączeń „poprzecznych” pomiędzy dzielnicami (lokalnymi społecznościami), nie tylko przez centrum.

Dostęp do przestrzeni rekreacyjnych – zielonych parków, lasów, jezior, plaż - we wszystkich dzielnicach nie tylko w wyszczególnionych i mają one tworzyć spójny system między dzielnicami.

### **pozostałe**

Bezpieczne przestrzenie dla dzieci w różnym wieku, kobiet, starszych osób, niepełnosprawnych itd. – dzień i noc.

Podkreślanie/szukanie indywidualnego charakteru poszczególnych dzielnic w oparciu o historię, społeczność, przyrodę.

Depolaryzacja/decentralizacja kampusów akademickich – „Uniwersytet” w każdej dzielnicy.

Równy dostęp do oświaty, służby zdrowia dla każdego, w szczególności na suburbiach.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Urbanistyka.**

Nie wprowadzanie wysokiej zabudowy w dzielnicach rekreacyjnych (dzielnice rekreacyjne – wizytówka miasta).

Wysoka zabudowa skumulowana w jednym miejscu (odejście od budowy pojedynczych dominant wysokościowych!).

Sieć drogowa dla ludzi w pierwszej kolejności, w drugiej dla transportu publicznego i samochodów (nie dzielić tkanki miejskiej).

Komplementarne/kompleksowe patrzenie na estetykę miasta.

Dbłość o krajobraz miejski (zachowywanie otwarć widokowych, panoram, nie ingerowanie dominantami).

Nie zaśmiecanie reklamami, szyldami, billboardami (estetyka ponad wszystko).

Nie zabudowywanie wszystkiego, nie zabetonowywanie.

Logiczna przestrzeń pomiędzy budynkami (nie zagłądanie sobie w okna).

Niegrodzenie osiedli.

Zrewitalizować stare dzielnice (równe traktowanie dzielnic, postulat bezpieczeństwa).

Miasto małych odległości.

Miasto 8-80 (bezpieczne).

Rozwój miasta do wewnątrz.

Obligatoryjne linie zabudowy.

Niegrodzone osiedla.

Niewprowadzanie wysokiej zabudowy w dzielnicach rekreacyjnych.

Otwarcie miasta na wodę.

Funkcjonalne i przyjazne przestrzenie wspólne bez reklam.

Zrewitalizowane stare dzielnice.

Drogi łączą a nie dzielą.

Otwarcie miasta na wodę (najważniejsze!).

Rozwój miasta do wewnątrz.

Funkcjonalne i przyjazne przestrzenie publiczne.

Zrewitalizowane stare dzielnice.

Miasto małych odległości.

Dbanie o krajobraz miejski (*reklamy*, wysoka zabudowa).

Niegrodzone osiedla.

Mieszanie funkcji.

Drogi łączą a nie dzielą.

Miasto zrównoważonego rozwoju.

Zagęszczenie zabudowy – rozwój do wewnątrz.

Funkcjonalne i przyjazne przestrzenie wspólne.

Rewitalizacja zdegradowanych starych dzielnic.

Przyjazne dla pieszych rozwiązania komunikacyjne (drogi łączą a nie dzielą).

Otwarcie miasta na wodę.

Zachowanie ekspozycji wzgórz morenowych jako charakterystycznego elementu krajobrazowego.

Miasto małych odległości – wielofunkcyjność dzielnic.

Wprowadzanie wysokiej zabudowy jedynie w wybranych i sprawdzonych krajobrazowo lokalizacjach.

Ograniczanie ilości reklam, w szczególności wielkoformatowych.

Wyspa Spichrzów o wysokości historycznej zabudowy.

## **Wizja rozwoju przestrzennego miasta. Urbanistyka.**

### **rozwój miasta do wewnątrz**

Rozwój miasta do wewnątrz.

Zrewitalizowane stare dzielnice.

Rozwój miasta do wewnątrz.

Zrewitalizowane stare dzielnice.

Zagęszczenie zabudowy – rozwój do wewnątrz.

Rewitalizacja zdegradowanych starych dzielnic.

Zrewitalizować stare dzielnice (równe traktowanie dzielnic, postulat bezpieczeństwa).

### **wysokość zabudowy**

Nie wprowadzanie wysokiej zabudowy w dzielnicach rekreacyjnych (dzielnice rekreacyjne – wizytówka miasta).

Wysoka zabudowa skumulowana w jednym miejscu (odejście od budowy pojedynczych dominant wysokościowych!).

Niewprowadzanie wysokiej zabudowy w dzielnicach rekreacyjnych.

Wprowadzanie wysokiej zabudowy jedynie w wybranych i sprawdzonych krajobrazowo lokalizacjach.

Niewprowadzanie wysokiej zabudowy w dzielnicach rekreacyjnych.

Wyspa Spichrzów o wysokości historycznej zabudowy.

### **przestrzenie publiczne**

Niegrodzone osiedla.

Otwarcie miasta na wodę.

Funkcjonalne i przyjazne przestrzenie wspólne bez reklam.

Otwarcie miasta na wodę (najważniejsze!).

Funkcjonalne i przyjazne przestrzenie publiczne.

Niegrodzenie osiedli.

Funkcjonalne i przyjazne przestrzenie wspólne.

Niegrodzone osiedla.

Otwarcie miasta na wodę.

### **estetyka, krajobraz**

Komplementarne/kompleksowe patrzyenie na estetykę miasta.

Dbalosc o krajobraz miejski (zachowywanie otwarci widokowych, panoram, nie ingerowanie dominantami).

Nie zaśmiecanie reklamami, szyldami, billboardami (estetyka ponad wszystko).

Dbanie o krajobraz miejski (*reklamy*, wysoka zabudowa).

Zachowanie ekspozycji wzgórz morenowych jako charakterystycznego elementu krajobrazowego.

Ograniczanie ilosci reklam, w szczegolnosc wielkoformatowych.

### **miasto malych odleglosci**

Miasto malych odleglosci.

Miasto malych odleglosci.

Miasto malych odleglosci – wielofunkcjonalnosc dzielnic.

### **infrastruktura drogowa**

Siec drogowa dla ludzi w pierwszej kolejnosc, w drugiej dla transportu publicznego i samochodow (nie dzielic tkanki miejskiej).

Drogi lacza a nie dzielą.

Drogi lacza a nie dzielą.

Przyjazne dla pieszych rozwiazania komunikacyjne (drogi lacza a nie dzielą).

### **pozostale**

Nie zabudowywanie wszystkiego, nie zabetonowywanie.

Logiczna przestrzen pomiedzy budynkami (nie zagladanie sobie w okna).

Miasto 8-80 (bezpieczne).

Obligatoryjne linie zabudowy.

Mieszanie funkcji.

Miasto zrównoważonego rozwoju.