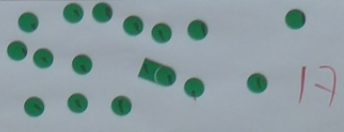
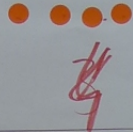
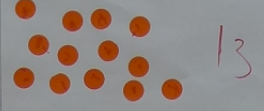
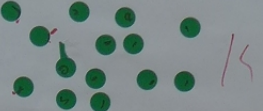
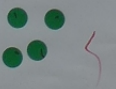
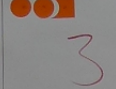
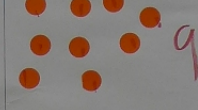
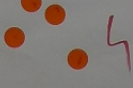
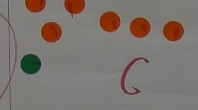
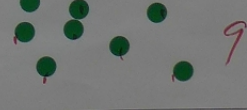
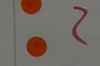
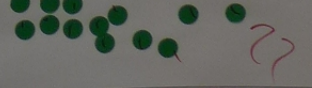


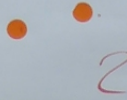
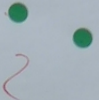
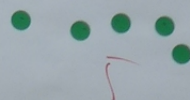
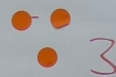
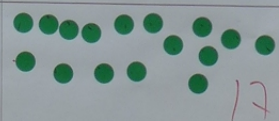
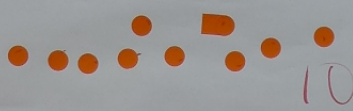
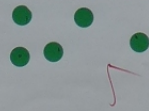
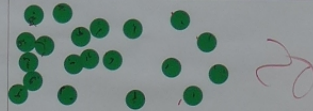
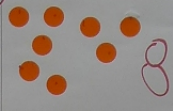
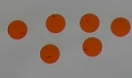
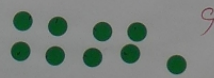
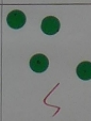
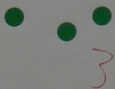
I WARSZTATY URBANISTYCZNE (GDAŃSK, 6 MAJA 2015) – „WYZWANIA”

L.p.	GŁÓWNE PROBLEMY ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA	W	P
1.	Dyktat deweloperów. (35)		
2.	Ograniczenia wynikające z warunków geograficznych. 4		
3.	Przyrost komunikacji samochodowej. (15)		
4.	Tworzenie barier przestrzennych (przez główne arterie komunikacyjne). (24)		
5.	Stygmatyzacja przestrzenna i stereotypy. 5		
6.	Weryfikacja podstawowego układu komunikacyjnego. 6		
7.	Zagospodarowanie pasa nadmorskiego. 10		
8.	Kompaktowość miasta – jak to zrobić? 4		
9.	Dostępność i sprawność komunikacji publicznej. (15)		
10.	Tożsamość lokalna a metropolitalna. 1		
11.	Problem migracji zewnętrznej – jak stworzyć warunki, by młodzi przyjeżdżali do miasta i w nim pozostawali? 4		
12.	Problem suburbiów. (34)		

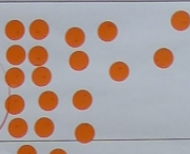
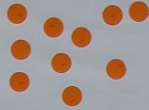
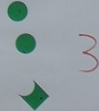
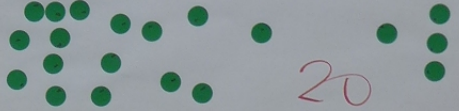
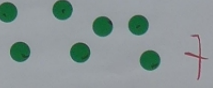
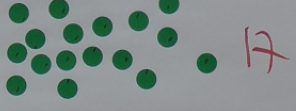
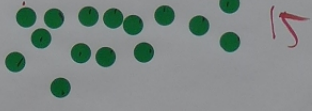
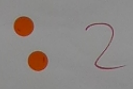
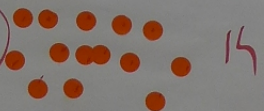
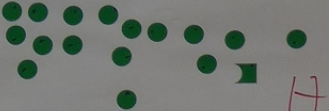
I WARSZTATY URBANISTYCZNE (GDAŃSK, 6 MAJA 2015) – „WYZWANIA”

L.p.	GŁÓWNE PROBLEMY ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA	W	P
13.	Problem utrzymania portu.	2	0
14.	Problem komunikacyjny - integracja komunikacji, tworzenie komunikacji.	3	3
15.	Problem z urządzeniem przestrzeni publicznych, zielonych, z pasem nadmorskim.	17	13
16.	Problem z kompaktowym, inteligentnym projektowaniem (myślenie przyszłościowe, rezerwy).	1	0
17.	Wydłużanie przeciętnych odległości codziennych podróży.	1	0
18.	Migracja mieszkańców na tereny podmiejskie i pozamiejskie.	9	4
19.	Konfukcyjny rozproszony charakter dzielnic.	1	0
20.	Grodzenie osiedli / pogarszanie warunków lokalnej mobilności.	21	3
21.	Brak atrakcyjnych, dostępnych, bezpiecznych dla starszych / niepełnosprawnych przestrzeni publicznych w dzielnicach.	2	0
22.	Niskiej jakości węzły integracyjne.	19	6
23.	Degradacja przyrody / niewłaściwa dbałość o przyrodę w mieście.	8	5
24.	Zróżnicowane ukształtowania terenu.	3	3

I WARSZTATY URBANISTYCZNE (GDAŃSK, 6 MAJA 2015) – „WYZWANIA”

L.p.	GŁÓWNE PROBLEMY ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA	W	P
25.	Bariery środowiskowe (Żuławy, TPK, morze). 4		
26.	Konflikty interesów poszczególnych dzielnic (droga rowerowa – Osowa, Nowa Politechniczna). 7		
27.	Historyczny charakter miasta i związane z nim ograniczenia. 4		
28.	Prawo nie sprzyjające planowaniu w interesie publicznym (polityka pro-deweloperska). 30		
29.	Nieużytki w centrum miasta. 15		
30.	Nowe arterie niszczące tkankę miasta. np. „bryga zikonu” 26		
31.	Wyspa Spichrzów i okolice starówki. Okolice starówki powinny tętnić życiem – tawerny, muzeum, „Zejman”, wystawy. Motława dla żeglarzy, kajakarzy itp. 8		
32.	Określenie roli zabytkowej starówki: określenie roli turystycznej, społecznej, wyludnienie, zamieranie zimą. Lekarstwo: centrum na Wyspie Spichrzów. 2		
33.	Bezpieczeństwo infrastrukturalne (prace nad Motławą, tereny zalewowe, kanalizacja burzowa, zbiorniki retencyjne). 15		
34.	Nowoczesna, skierowana do morza dzielnica na terenach postoczniowych, miejsce dla modernistycznych architektów, by rozwijali skrzydła inwencji, wygonić ich ze starówki. 7		
35.	Osiedla dla osób starszych (przychodnie itp.), rodzin wielopokoleniowych (górny taras). 4		
36.	Dialog !!! PARTYCYPACJA MIESZKAŃCÓW 10		

I WARSZTATY URBANISTYCZNE (GDAŃSK, 6 MAJA 2015) – „WYZWANIA”

L.p.	GŁÓWNE PROBLEMY ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA	W	P
37.	Miejskość ulic – tworzenie przestrzeni publicznych. 26	 18	 8
38.	Dostępność mieszkań dla młodych. 7	 4	 3
39.	Praca. Stworzyć miejsca pracy. 13	 10	 3
40.	System komunikacyjny / intermodalność / integracja. 25	 5	 20
41.	System zieleni / połączenia między przestrzeniami zielonymi. 14	 7	 7
42.	Wykorzystanie wody / zbiorniki retencyjne (zagospodarowanie przestrzeni wokół). 22	 5	 17
43.	Komunikacja (za duży nacisk na samochody, za mały na transport publiczny). 20	 5	 15
44.	Maksymalne zachowanie atrakcyjnych terenów zielonych w procesie projektowania osiedli. 3	 3	 0
45.	Atrakcyjna oferta usługowa wzbogacona o wszystkie niezbędne funkcje na nowych osiedlach mieszkaniowych. 5	 2	 3
46.	Postulujemy dostosowanie charakteru nowej zabudowy do istniejącej (zachowanie charakteru urbanistycznego dzielnicy). 2	 2	 0
47.	Zachowanie pasa nadmorskiego (bezcenna wartość wspólna) – potraktowany jako atrakcja wspólna. 31	 14	 17
48.	Ograniczać zabudowę wysoką do centrum administracyjnego i biznesowego. 5	 4	 1