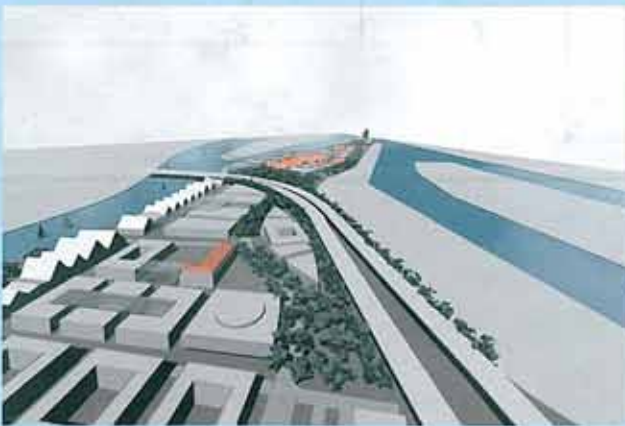
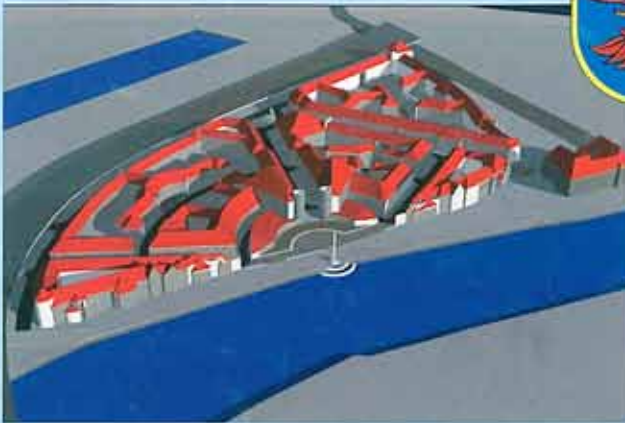


ŁASZTOWNIA

ROZWÓJ STREF NADWODNYCH – SIĘĆ MIAST
W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO



FOLDER III

W III FOLDERZE projektu "WATERFRONT" znajdziecie państwo opis wizji wynikowej, która powstała w oparciu o pięć niezależnych wizji opracowanych przez ekspertów uczestniczących w projekcie.

I. Powiązania komunikacyjne

1. Układ drogowy

Przyjęto zasadę kształtowanie przebiegu ulic w sposób umożliwiający obustronną ich zabudowę (za wyjątkiem bulwarów nadrzecznych). Generalna konstrukcja układu drogowego oparta została na zachowaniu lub przywróceniu historycznego układu ulic. W niezmiennym przebiegu zachowuje się ciąg ulic Celnej i Zbożowej wzdłuż Nabrzeża Gdyńskiego, a także inż. Tadeusza Wendy wzdłuż Nabrzeża Starówka. Uznano potrzebę nieznacznej korekty przebiegu ul. Św. Floriana w kierunku ul. Władysława IV (z utrzymaniem miejsca istniejącego wlotu), a także przywrócenie przebiegu ulicy Spichrzowej w miarę możliwości. Wśród ważnych elementów nowo projektowanych należy wyróżnić rondo (jako proponowaną formę skrzyżowania) na przecięciu osi ul. Energetyków i św. Floriana jako głównego węzła drogowego łączącego obszar opracowania z miejską siecią drogową. Do innych rozstrzygniętych elementów projektowanych należą parkingi wraz z ulicami dojazdowymi pod Trasą Zamkową, a także ulica równoległa do ul. Spichrzowej, po drugiej stronie terenu fabryki czekolady "Gryf".

2. Układ kolejowy

Zachowano układ bocznic kolejowych biegnących wzdłuż Nabrzeża Starówka jako elementu stanowiącego wartość kulturową obszaru. Na pozostałym odcinku założono likwidację torów w celu zapewnienia pełnej swobody kształtowania kwartałów i nowej zabudowy przez przyszłych inwestorów.

3. Komunikacja zbiorowa

Przyjęto założenie obsługi terenu komunikacją autobusową wprowadzoną w układ ulic Władysława IV, inż. Tadeusza Wendy i Zbożowej.

4. Komunikacja wodna

Ustalono wykorzystanie Odry dla celów komunikacji wodnej, w tym potrzebę lokalizacji na nabrzeżach pasażerskiego terminalu promowego, a także przystani żeglugi pasażerskiej. Dopuszcza się możliwość wyznaczania, wzdłuż całego nabrzeża, miejsc do cumowania różnych jednostek pływających (jachtów motorówek, statków zabytkowych itp.).

5. Przestrzeń ruchu pieszego

System ruchu pieszego oparto głównie na ciągu nabrzeża Gdyńskiego i nabrzeża Starówka z możliwością włączenia do niego rozmaitych przestrzeni zielonych, w tym ciągów alejowych tworzonych w ciągach ulicznych i parku osiedlowego w rejonie Trasy Zamkowej. Układ ciągów pieszych będzie rozbudowywany o przyszłe place miejskie, które zostaną ukształtowane przy obiektach użyteczności publicznej.

6. Parkingi

Generalnie przyjęto zasadę rozwiązywania potrzeb parkingowych przez poszczególnych inwestorów na terenach własnych działek, a także parkowania wzdłuż ulic oraz w ciągach przyulicznych np. w rozwiniętych zatokach parkingowych ulic inż. Tadeusza Wendy oraz Zbożowej. Dla celów zwiększonego zapotrzebowania np. organizacji imprez założono dodatkowe parkingi pod jezdnią Trasy Zamkowej. Przy lokalizacji mocno rozbudowanych programów usługowych uznano także możliwość realizacji odrębnych wielokondygnacyjnych obiektów parkingowych w pierzejach kwartałów ulicznych.

IN THE THIRD FOLDER OF "WATERFRONT" project you will find the description of final version, constructed on the base of five independent visions elaborated by the experts dealing with the project.

I. Transportation links

1. Road system

The roads will be built in a way enabling the construction of buildings on their both sides (except river-bank boulevards). General construction of the road system is based on the preserved or restored historical system of streets. Celna and Zbożowa Streets will not be changed on their stretch along Gdyński Boulevard, as well as inż. Tadeusza Wendy Street along Old Town Quay. It was decided to slightly alter the route of St. Florian Street towards Władysława IV Street (while maintaining the current location of the crossroads), and to restore the route of Spichrzowa Street as much as possible. The major newly designed elements include a roundabout (as a proposed form of a crossroads) at the junction of the axes of Energetyków and St. Florian Streets. The roundabout will constitute a main transportation mode linking the project area with the system of streets of the city. Other final solutions stipulated in the design include the car parks with access roads located under the Castle Route, as well as a street parallel to Spichrzowa Street, on the other side of the Chocolate Factory "Gryf".

2. Railway system

The system of railway sidings passing along the Old Town Quay was preserved as an element of a cultural significance. On the remaining stretch, the railway track will be dismantled in order to provide future investors with full freedom concerning a new design of blocks of buildings.

3. Public transport

An assumption was made to provide bus service to the area involving Władysława IV, inż. Tadeusza Wendy and Zbożowa Streets.

4. Water transportation

The Odra River will be used for waterway transportation. There is also a need to build a passenger ferry terminal on the quays, as well as a landing pier for passenger navigation. The vision foresees the possibility to designate mooring posts for various vessels along the whole quay (yachts, motorboats, historical vessels, etc.).

5. Areas of pedestrian traffic

The system of pedestrian traffic is mainly based on the route of the Gdyńskie and Old Town Quays. It foresees the possibility to develop various green areas, including alleys formed along streets, local park in the vicinity of the Castle Route. The system of pavements will be further supplemented with squares, developed in front of the public houses.

6. Car parks

Generally, as a rule, parking needs will be met by particular investors individually on their own lots. By-street parking places have also been foreseen along the streets, for example in parking bays of inż. Tadeusza Wendy and Zbożowa Streets. In case of increased needs for parking places, for instance during events, the design envisages the construction of additional car parks under the Castle Route. It is also foreseen to build multi-storey car parks built in frontages of blocks of buildings with intensive commercial activity.

II. Struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru projektu

Założono przekształcanie funkcjonalne całego obszaru prowadzące do budowania tkanki wielkomiejskiej poprzez lokowanie różnego typu obiektów administracyjnych i usługowych powiązanych z funkcją mieszkalną. Programowana funkcja mieszkalna powinna stanowić czynnik ożywiający obszar i stymulujący procesy inwestycyjne.

W kwartale pomiędzy przy ul. Energetyków i fabryką czekolady "Gryf" proponuje się lokalizację obiektów użyteczności publicznej o prestiżowym charakterze np. budynków administracyjnych na potrzeby NSA i Urzędu Marszałkowskiego oraz innych urzędów i biur (najlepiej związanych z gospodarką morską).

W pozostałej części obszaru (do Trasy Zamkowej) zakłada się sytuowanie głównie obiektów mieszkalno-usługowych ze znaczącymi powierzchniami dla handlu, biur, banków, hoteli z salami konferencyjnymi itp. Partery tej zabudowy powinny być niemieszkalne, co zdecydowanie ożywi i nada cechy publiczne tej przestrzeni. Jako główne ciągi usługowo-handlowe lansuje się ulice: Celna - Zbożową, Spichrzową i Władysława IV.

W części północnej terenu (powyżej Trasy Zamkowej) zakłada się adaptację istniejącej zabudowy historycznej, a także nowe uzupełnienia. Funkcje tu proponowane to między innymi: muzeum techniki morskiej, centrum kongresowo-wystawiennicze, sale wystawowe, hale targowe, warsztaty rzemieślnicze (np. szkutnicze), centrum szkoleniowe, pensjonaty, pracownie artystyczne i mieszkania artystów, pomieszczenia na sprzęt pływający. Nie wyklucza się również funkcji mieszkalnej, jeżeli wystąpi takie zapotrzebowanie inwestorskie.

W rejonie nabrzeży założono lokalizację terminalu promowego lub przystani żeglugi pasażerskiej.

Przyjęto stopniową alokację funkcji portowych i gospodarczych z obszaru objętego opracowaniem projektu. Ze względów kulturowych dopuszczono możliwość pozostawienia relikwów dawnych urządzeń na nabrzeżu Starówka takich jak dźwigi portowe, kotwice, elementy masztów, kadłubów jachtów i małych statków.

Generalnie przyjęto, że zieleni będzie związana z obiektami budowlanymi w formie ogrodów usytuowanych we wnętrzach kwartałów zabudowy lub bezpośrednio przy obiektach wolno stojących, które występują w północnej części terenu opracowania. Zakłada się także możliwość kształtowania zabudowy z tzw. przedogródkami. W zakresie zieleni publicznej założono potrzebę stworzenia parku osiedlowego po północnej stronie Trasy Zamkowej, ciągów alejowych wzdłuż głównych ulic (np. Władysława IV), skwerów i szpalerów drzew przy placach parkingowych, a także ciągów zielonych odgradzających teren opracowania od części portowej utrzymującej się na Nabrzeżu Bułgarskim.

III. Kompozycja urbanistyczna

Główne zasady kompozycji przestrzennej oparto na potrzebie stworzenia jedności kompozycyjnej w obrębie dwóch zróżnicowanych obszarów tj. południowej i północnej części terenu, przegrodzonego ciągiem Trasy Zamkowej. Osie łączące te obszary to ciąg ulic Zbożowej i inż. Wendy i rozbudowany ciąg ul. Władysława IV. Istotnym aspektem działań jest odbudowa przestrzeni publicznych w oparciu o uwarunkowania historyczne.

W części południowej główny nacisk położono na odtworzenie pierzei przywodnej wzdłuż Bulwaru Gdyńskiego oraz zabudowy wzdłuż ul. Energetyków jako próby odbudowania dawnych wnętrz urbanistycznych - rzeki i głównej ulicy łączącej obszary miasta położone po obu stronach Odry. Dla zabudowy tego rejonu linie zabudowy ustalono w sposób sztywny.

II. Functional and spatial structure of project area

The vision stipulates the transformation of the whole area and furnishing it with urban functions. This will be achieved by placing various administrative and service facilities in combination with a housing function. The housing function planned should provide revival of the area and stimulate investment processes.

In the block of buildings between Energetyków Street and Chocolate Factory "Gryf", it is proposed to construct prestigious public utility buildings, for example administrative buildings of the Supreme Administrative Court, the Marshal's Office and other offices (preferable linked with the maritime economy).

In the remainder of the area (from the Castle Route), the vision stipulates the location of buildings with housing and retail functions and significant space provided for shops, offices, banks, hotels with conference halls, etc. The first floor of the buildings should not have the housing function. This will definitely contribute to the revival of the area and give it a public quality. The main service and retail corridors are planned along: Celna - Zbożowa, Spichrzowa and Władysława IV Streets.

In the northern part of the area (above the Castle Route) it is stipulated to adapt the existing historical buildings, as well as to construct new buildings filling gaps. The functions proposed for the area include: museum of maritime technology, congress and exhibition centre, exhibition halls, fair halls, workshops (e.g. producing equipment for boats), training centre, guest houses, art studios and apartments for artists, facilities to store sailing equipment. It is not excluded to develop the housing function if required by investors.

The vision stipulates that a ferry terminal or a marina for passenger vessels will be located near the quays.

It is stipulated to gradually shift the port and economic functions from the project area. For cultural reasons, it is possible to leave the relics of former port facilities at the Old Town quay, such as port cranes, anchor, elements of masts, hulls of yachts and small boats.

Generally, green areas will be attached to buildings and developed in the form of gardens located in the interiors of blocks of buildings of directly adjacent to the individual, separate buildings that can be seen in the northern part of the project area.

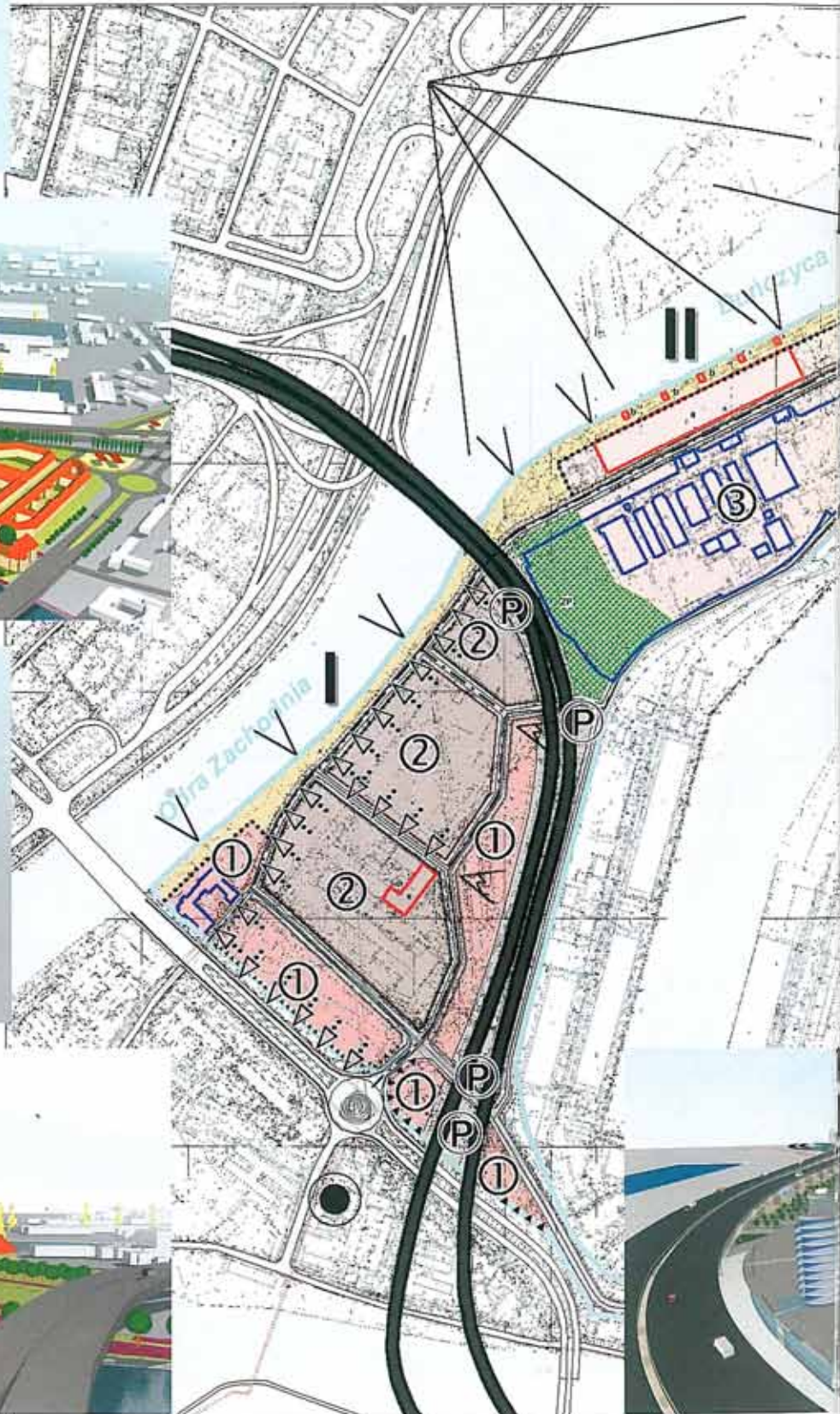
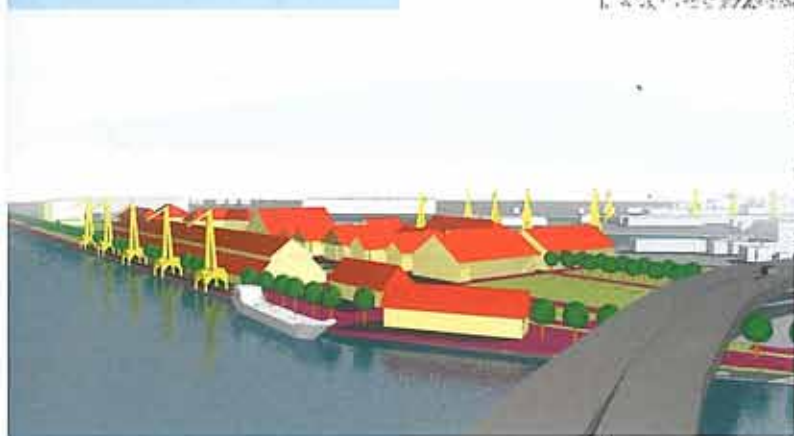
The vision also stipulates the development of gardens in front of buildings. Concerning public green areas, it is stipulated to create a local park on the northern side of the Castle Route, with alleys along main streets (e.g. Władysława IV Street), squares and lines of trees at car parks, as well as green belts dividing the project area from port facilities at the Bulgarian Quay

III. Urban setting

The main rules for spatial arrangement stemmed from the need to create a uniform composition on two different locations, that is southern and northern parts of the area, divided by the Castle Route. Axes linking the areas include Zbożowa and inż. Wendy Streets, and extended Władysława IV Street. A major element of investment is the reconstruction of public spaces on the basis of historical development.

In the southern part, main emphasis was put on the reconstruction of waterfront frontage along the Gdyński Boulevard and Energetyków Street. This is an attempt to reconstruct former urban arrangement consisting of the river and the main street linking city areas located on both banks of the Odra River. Thus the lines of buildings

ROZWÓJ STREF NADWODNYCH - SIEĆ MI



Miejska Pracownia Urbanistyczna w Szczecinie
na podstawie wizji i opracowań eksperckich
Szczecin, wrzesień 2000 r.
Municipal Urban Planning Office in Szczecin
on the base of visions and expert's opinions
Szczecin, September 2000 r.

WATERFRONT
- A NETWORK OF C

OST W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO SZCZECIN - ŁASZTOWNIA - WIZJA 06



LEGENDA / LEGEND:

USTALENIA WSTĘPNE PRELIMINARY ISSUES:

- granice opracowania
area limits
- obszary podlegające ochronie konserwatorskiej
historical protected buildings
- elementy do zachowania poza wyznaczoną konserwatorskim:
elements for saving e - budynki
b - urządzenia terenowe
field facilities

TERENY ZABUDOWANE BUILD-UP AREAS:

- funkcje ogólnowojenne, administracja,
urzędy i biura itp.
municipality functions, administration,
offices
- funkcje mieszkalno - usługowe: handel,
biura, bank/hotele itp.
residential and service functions
- funkcje rekreacyjne: muzea, hale targowe, centrum
kongresowo - wystawiennicze, sale wystawowe, warsztaty
remisłownicze, centrum szkoleniowe, pensjonaty, pracownie
i pracownie artystów, pomieszczenia na sprzęt pływacki,
terminal żeglugi pasażerskiej itp.
mixed functions

- strefy parkowe
parks
- wody
waters

TERENY KOMUNIKACJI COMMUNICATION AREAS

- Trasa Zamkowa
Castle Route
- linie regulacyjne ulic
road's borders
- place parkingowe
park places
- ścieżki rowerowe
bicycle paths
- trasy transportu publicznego - przystanki
public transport lines-stops
- bulwer
bulwark

ELEMENY KOMPZYCJI URBANISTYCZNEJ ELEMENTS OF URBAN COMPOSITION

- osie kompozycyjne
composition axes
- waśnie pierzeje
important fronts
- dominanter krajobrazowe
dominant landscape features
- zamknięta kompozycyjna
closed composition
- otwarcia widokowe
view opening
- obowiązująca linia zabudowy
lines of development
- postulowana linia zabudowy
lines of development
- nieopisane linie zabudowy
lines of development
- obszar pierwszy
first zone
- obszar drugi
second zone



Założono, że sieć uliczna będzie kształtowana jako układ ulic równoległych do ul. Energetyków, co stworzy efekt otwarcia widokowych na akwen Odry. W kształtowaniu układu południkowego ulic powinno się natomiast uwzględnić lokalną dominantę przestrzenną, jaką jest kościół Św. Gertrudy. Za ważny element komponowania przestrzeni uznano potrzebę "obudowywania", a tym samym odgradzania przestrzeni Trasy Zamkowej, która na poziomie terenu stanowi element budowli inżynierskiej, nie korespondujący z charakterem odbudowywanego miasta.

W części północnej przyjęto dominację charakteru istniejącej, rozproszonej zabudowy historycznej. Przy sytuowaniu nowych obiektów lansuje się tworzenie ciągów widokowych z otwarciem na wodę i wyraźną dominantę przestrzenną ulokowaną na cyplu nabrzeża Starówka.

IV. Sposób zagospodarowania i formy zabudowy

1. Wysokość i gabaryty zabudowy

Założono limitowanie wysokości zabudowy ze względu na potrzebę zachowania, głównie z przeciwległego brzegu skarpy zamkowej, "głębokiego widoku" na obszar całego Międzyodrza, a w szczególności na dawne obiekty zabudowy portowej.

W części południowej gabaryty zabudowy dostosowano do obiektów istniejących. W efekcie oznacza to zabudowę 4 kondygnacyjną (ze stromym dachem).

W części północnej, także w oparciu o wzorzec stanu istniejącego, przyjęto wysokość 1-2 kondygnacji (ze stromym dachem).

Zabudowę historyczną podlegającą ochronie konserwatorskiej pozostawia się w formach niezmiennych.

2. Kształt dachu

Na całym obszarze przyjęto jako dominującą formę dachu stromego. Taka decyzja wynika z uwarunkowań ukształtowanych przez istniejącą zabudowę historyczną, a także z potrzeby kształtowania tzw. piątej elewacji oglądanej zarówno z Trasy Zamkowej, przeciwległego tarasu widokowego na Wałach Chrobrego czy z Zamku Książąt Pomorskich.

3. Parcelacja

Generalnie założono, że w przypadku rekonstrukcji obiektów dawnej zabudowy nowe podziały parcelacyjne powinny w miarę możliwości nawiązywać do parcelacji historycznej. Jedynie w przypadku działek dawnej rzeźni i Urzędu Celnego przyjęto, że nie powinny one ulegać przekształceniom. Dopuszczono także niezbędne korekty granic ulic Św. Floriana i Władysława IV.

4. Sposób kształtowania zabudowy

Przyjęto zasadę odmiennego kształtowania zabudowy w części południowej i północnej opracowywanego terenu.

W części południowej (poniżej Trasy Zamkowej), ze względu na istotne braki zabudowy historycznej, określono szkielet dawnej i projektowanej od nowa sieci ulic z potrzebą wypełniania tak powstałych kwartałów ulicznych zwartą zabudową obrzeżną, ściśle wyznaczającą ramy zabudowy ulicznej. W szczególności tego typu zabudowę ustalono wzdłuż całego pasa nabrzeża bulwaru Gdyńskiego celem odtworzenia charakteru dawnej, zwartej pierzei przywodnej.

W części północnej natomiast (powyżej Trasy Zamkowej), przyjęto adaptację istniejącego układu zabudowy wolno stojącej (głównie obiekty dawnej rzeźni) z możliwością rozbudowy całego obszaru w podobnej konwencji. Luźny sposób kształtowania zabudowy ma - w tym przypadku - tworzyć liczne wgłady w przestrzeń wody.

5. Mała architektura

Założono potrzebę wyposażania terenu w obiekty małej architektury, szczególnie związane ze specyfiką portową

in the area are fixed.

The vision stipulates that the network of streets parallel to Energetyków Street will be developed. This will create opening towards the Odra River. The meridian system should include such a determining feature as St. Gertrude Church. A major element of the development of the spatial composition is "reconstruction", which will lead, at the same time, to the separation of the Castle Route. It is stipulated because the Route constitutes a civil engineering structure which does not correspond with the character of the city being reconstructed.

In the northern part, the vision stipulates the domination of the existing, dispersed historical buildings. With regard to the location of new buildings, it is suggested to create lines of buildings open towards the river with a clear determining feature located at the headland of the Old Town Quay.

IV. Ways and forms of development

1. Height of development

The vision stipulates to limit the height of buildings to preserve a broad view on the Międzyodrza area, especially on the port facilities, from the castle hill located on the opposite side of the river.

In the southern part of the area the size of new buildings will be adjusted to the existing ones. This means that buildings constructed will have 4 floors and inclined roofs.

In the northern part, also on the basis of the existing buildings, the height was limited to 1-2 floors (with inclined roofs).

Historical buildings that are protected will be left unchanged.

2. Shape of roof

On the whole area inclined roofs will prevail. This stems from the conditions created by the existing buildings and a need to develop a so called fifth elevation seen from the Castle Route and the look-on terrace located on the Waly Chrobrego hill or the Castle of Pomeranian Dukes located on the opposite side of the river.

3. Division into lots

Generally, the vision stipulates that in case of the reconstruction of historical buildings a new division into lots should reflect the historical one inasmuch as possible. Only in case of lots of the former slaughterhouse and Customs Office the division should not be changed. It is also allowed to provide necessary changes concerning the boundaries of St. Florian and Władysława IV Streets.

4. Pattern of buildings

The rule of different pattern of buildings in the southern and northern parts of the project area was assumed.

In the southern part (below the Castle Route), due to significant gaps in lines of historical buildings, the framework of old and newly designed network of streets was defined. There is a need to fill the gaps in the blocks of buildings. The clustered buildings will clearly define the boundaries of blocks. This type of buildings will be located especially along the whole belt of Gdyński Boulevard in order to restore the character of the former waterfront frontage.

In the northern part (above the Castle Route), the existing system of individual buildings will be adopted (mainly the buildings of the former slaughterhouse) with the possibility to extend the development of the whole area according to a similar pattern. The construction of separate buildings on that area, in this case, aims at providing views on the river.

5. Small architecture

The vision stipulates the need to furnish the area with small architecture facilities, especially those related to the specific

obszaru, takie jak rekwizyty i urządzenia dawnego wyposażenia portu i statków. Generalnie przyjęto zasadność lokalizacji tego typu obiektów w przestrzeniach publicznych jako nieodzownych elementów kompozycji przestrzennej tj. wzdłuż w ciągów pieszych, na nabrzeżach, placach miejskich, zieleńcach i w zespołach parkowych.

port character of the area. They include elements and equipment of the former port and ships. Generally, it is assumed that objects of this type should be placed in public spaces as indispensable elements of spatial composition, that is along pedestrian corridors, on quays, squares, green areas and park complexes.

AUTORZY / AUTHORS :

ZESPÓŁ ZADANIOWY DS. PROJEKTU / TASK FORCE FOR THE PROJECT

- 1) PIOTR ZAREMBA Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej jako koordynator polityczny projektu / Director of the City Urban Planning Unit, a political coordinator of the project,
- 2) ANNA SMENTEK Projektant w "Zespole Zachód-Północ" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej jako koordynator merytoryczny projektu / Designer in the "West-North Team" of the City Urban Planning Unit, a content coordinator of the project,
- 3) ELŻBIETA GERULA Projektant w "Zespole Zachód-Północ" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Designer in the "West-North Team" of the City Urban Planning Unit,
- 4) KRYSZYNA KOHLER Główny specjalista ds. planowania w Biurze Planowania Rozwoju Miasta / Chief specialist for planning in the City Development Planning Office of the City Authorities,
- 5) ELŻBIETA APTOWICZ Starszy projektant w "Zespole Śródmieście" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Senior designer in the "Śródmieście Team" of the City Urban Planning Unit,
- 6) DANUTA KAMIŃSKA Projektant w "Zespole Infrastruktury i Ochrony Środowiska" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Designer in the "Team of Infrastructure and Environmental Protection" of the City Urban Planning Unit,
- 7) DARIUSZ DOŁGOSZYJA Pełnomocnik ds. informatyki w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Plenipotentiary for IT in the City Urban Planning Unit,
- 8) WIOLETTA LISIECKA Asystent w "Zespole Prawobrzeże" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Assistant in the "Right Bank Team" of the City Urban Planning Unit,
- 9) NGU ALOYSIUS BONGWA Doradca ds. procedur formalnych funduszu Phare i strategii rozwoju przestrzennego, jako ekspert zewnętrzny / Advisor for formal procedures of the Phare Fund and spatial development strategy, an external expert
- 10) LECHOSŁAW CZERNIK Prodziekan Instytutu Architektury i Planowania Przestrzennego jako ekspert zewnętrzny / Deputy Dean of the Institute of Architecture and Spatial Planning, external expert,
- 11) KAZIMIERA FRITSCH Główna Księgową Miejskiej Pracowni Urbanistycznej jako koordynator finansowy projektu / Chief accountant of the City Urban Planning Unit, a financial coordinator of the project,
- 12) EWA PEŚKA Kierownik "Zespołu Śródmieście" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Head of the "City Centre Team" of the City Urban Planning Unit,
- 13) EDWARD BARTOSIŃSKI Kierownik "Zespołu Infrastruktury i Ochrony Środowiska" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Head of the "Team of Infrastructure and Environmental Protection" of the City Urban Planning Unit,
- 14) WIESŁAW MAKAY Kierownik "Zespołu Komunikacji" Miejskiej Pracowni Urbanistycznej / Head of the "Transportation Team" of the City Urban Planning Unit.

ZESPÓŁ DORADCZY DS. PROJEKTU / ADVISORY TEAM OF THE PROJECT

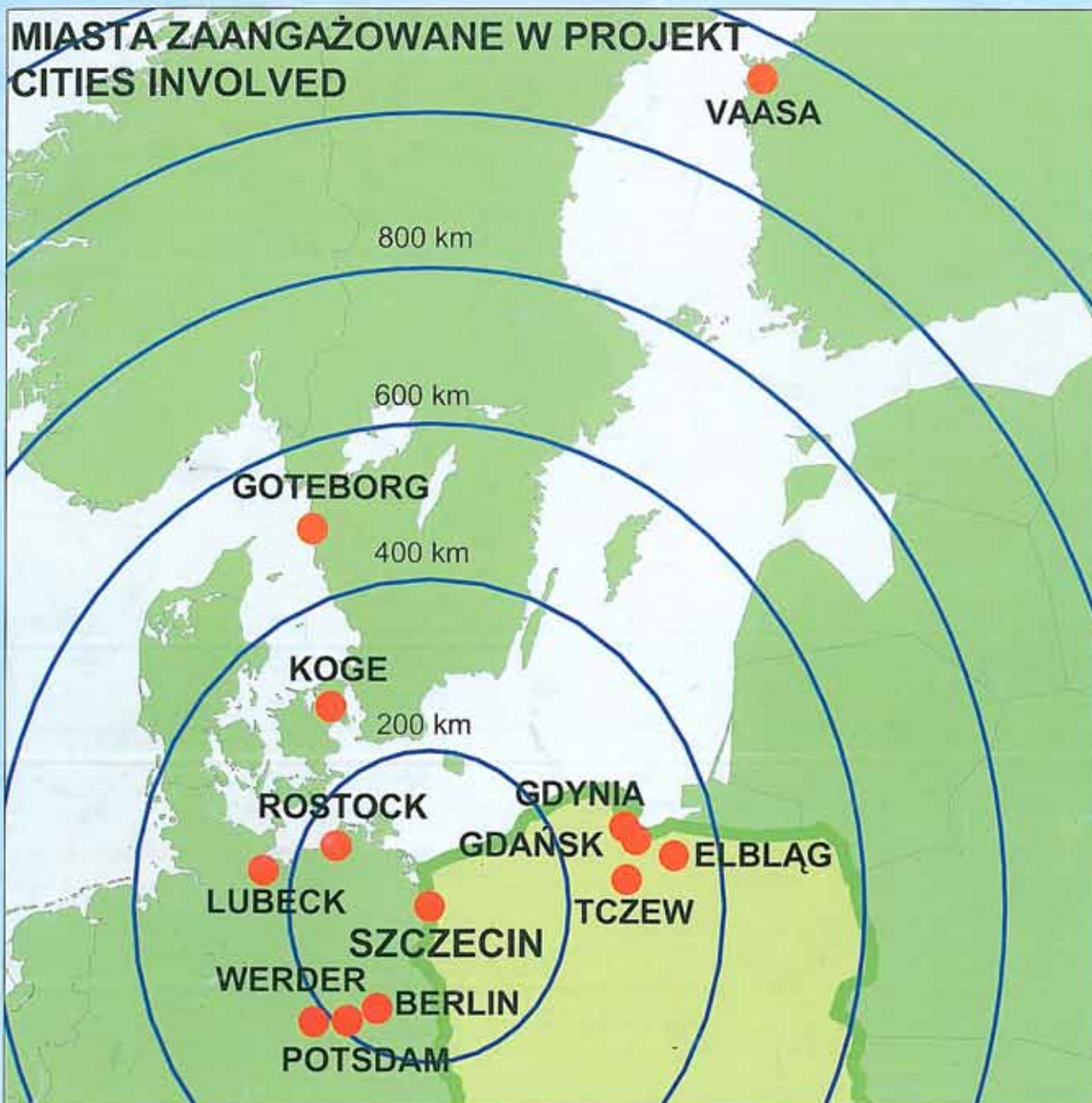
- 1) ARKADIUSZ LITWIŃSKI Wiceprzewodniczący Rady Miasta Szczecina, Członek Komisji ds. Budownictwa Planowania Przestrzennego i Mieszkalnictwa, Członek Komisji ds. Bezpieczeństwa Publicznego i Samorządności / Deputy-chairman of the City Council of Szczecin, Member of the Committee for Construction, Spatial Planning and Housing, Member of the Committee for Public Safety and Self-governance,
- 2) JERZY KOSIŃSKI Radny Miasta Szczecina, Przewodniczący Komisji ds. Rozwoju, Promocji i Gospodarki Morskiej, Członek Komisji ds. Budownictwa, Planowania Przestrzennego i Mieszkalnictwa / Councilor of the City Council of Szczecin, Chairman of the Committee for Development, Promotion and Maritime Economy, Member of the Committee for Construction, Spatial Planning and Housing,
- 3) ELŻBIETA BUSZYŃSKA Zastępca Naczelnika Wydziału Gospodarki Przestrzennej Urzędu Morskiego w Szczecinie / Deputy Director of the Department of Spatial Development at the Maritime Office in Szczecin,
- 4) MAREK TROJNAR Kierownik Działu Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście S.A. / Head of the Division of Development at the Szczecin-Świnoujście Maritime Port Authorities S.A.,
- 5) ZBIGNIEW PASZKOWSKI Dyrektor Instytutu Architektury i Planowania Przestrzennego Wydziału Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej, Członek Stowarzyszenia Architektów Polskich w Szczecinie, Członek Kolegium Sędziów Konkursowych SARP w Szczecinie / Director of the Institute of Architecture and Spatial Planning Faculty of Building and Architecture of the Technical University in Szczecin, Member of the Association of Polish Architects in Szczecin, Member of the College of Jurors for the SARP Competition in Szczecin,
- 6) STANISŁAW LATOUR Profesor zwyczajny, Członek Stowarzyszenia Architektów Polskich w Szczecinie, Członek Głównej Komisji Rewizyjnej Zarządu Głównego Towarzystwa Urbanistów Polskich / Professor ordinary, Member of the Association of Polish Architects in Szczecin, Member of the Main Revision Committee of the Board of the Association of Polish Urban Planners,

EKSPERCI / EXPERTS

- 1) EWA STANECKA Mgr, Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków / MA, Conservator for the Westpomeranian Province,
- 2) ANTONII NOWAKOWSKI Prof. zw. dr hab., Uniwersytet Szczeciński, Wydział Ekonomii / Professor ordinary dr hab., Szczecin University, Faculty of Economics,
- 3) KRZYSZTOF BORÓWKA Dr hab., Uniwersytet Szczeciński Wydział Geologii / Dr hab., Szczecin University, Faculty of Geology,

WSPÓŁPRACA / COOPERATION

- 1) MAREK KOĆMIEL Prezydent Miasta Szczecina. / Mayor of City of Szczecin,
- 2) JAN DUŻYŃSKI Wiceprezydent Miasta Szczecina / Deputy Mayor of City of Szczecin,
- 3) BOGDAN TROCHA Zarządca - Dyrektor Przedsiębiorstwa Produkcyjno-Usługowego "Port Rybacki Gryf" w Szczecinie / Administrator - Director of "Fishing Port Gryf" in Szczecin,
- 4) PAWEŁ ZIMECKI Tłumacz / Translation



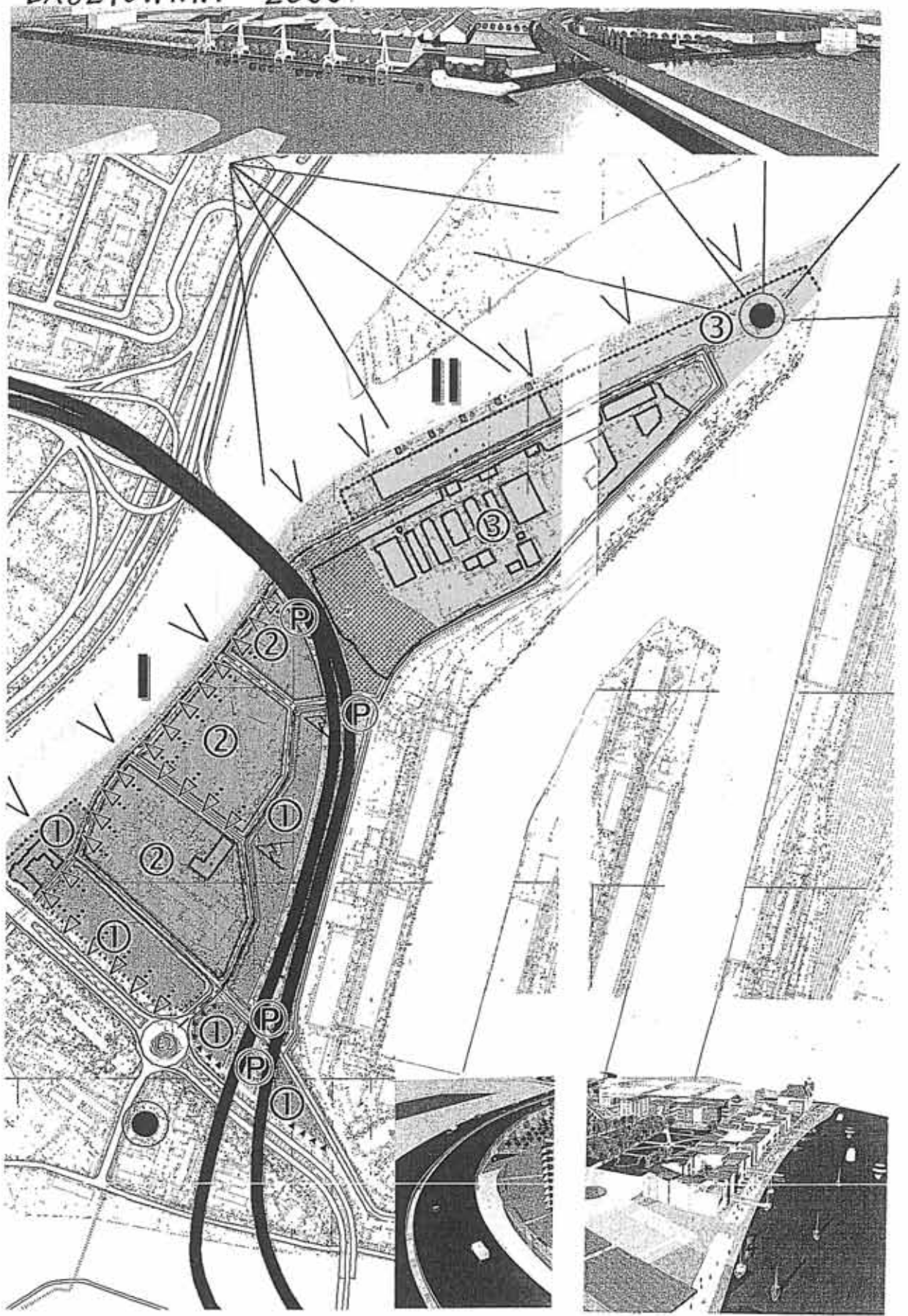
WATERFRONT URBAN DEVELOPMENT – A NETWORK OF CITIES IN THE BALTIC SEA REGION



**Składamy podziękowanie wszystkim osobom, które dotąd wzięły udział w projekcie Waterfront.
We declare thanks to all persons engaged up- till-now in the Waterfront project.**

Projekt "Rozwój stref nadwodnych - sieć miast w regionie Morza Bałtyckiego" finansowany przez Miasto Szczecin i Unię Europejską.
Developed by: Task Group and Advisory Team
Opracowanie: Zespół Zadaniowy i Zespół Doradczy ds. projektu "Rozwój stref nadwodnych - sieć miast w regionie Morza Bałtyckiego" oraz indywidualni eksperci
For "Waterfront Urban Development - a Network of cities in the Baltic Sea Region" Project and individual experts
Koordynacja: Miejska Pracownia Urbanistyczna w Szczecinie
Szczecin, wrzesień 2000
<http://www.szczecin.pl/waterfront/default.htm>
Druk: ZAPOL

"ŁASZTOWNIA - 2000"





**"PROJEKT PLANU " MIĘDZYDRZE
WYSPA GRODZKA - LASZTOWNIA"
LEGENDA**

	Obiekt budowlany
	Linia granic działki
	Planowana sieć dróg
	Linia granic działki z powierzchnią
	Linia granic działki z powierzchnią i siecią dróg
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg i liniami technicznymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi i zielenią
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią i wodą

	Linia granic działki z powierzchnią
	Linia granic działki z powierzchnią i siecią dróg
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg i liniami technicznymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi i zielenią
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią i wodą

	Linia granic działki z powierzchnią
	Linia granic działki z powierzchnią i siecią dróg
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg i liniami technicznymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi i zielenią
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią i wodą
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą i obiektami budowlanymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg i obiektami budowlanymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg i obiektami budowlanymi i obiektami budowlanymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg i obiektami budowlanymi i obiektami budowlanymi i obiektami budowlanymi

	Linia granic działki z powierzchnią
	Linia granic działki z powierzchnią i siecią dróg
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg i liniami technicznymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi i zielenią
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią i wodą
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą i obiektami budowlanymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg i obiektami budowlanymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg i obiektami budowlanymi i obiektami budowlanymi
	Linia granic działki z powierzchnią, siecią dróg, liniami technicznymi, zielenią, wodą, obiektami budowlanymi i siecią dróg i obiektami budowlanymi i obiektami budowlanymi i obiektami budowlanymi

