

STRATEGIA ROZWOJU GDAŃSKA 2030 PLUS PODSUMOWANIE 5. WARSZTATU Z MIESZKAŃCAMI

Miejsce: Gdańsk Śródmieście, Szkoła Podstawowa nr 50, im. Emilii Plater, ul. Grobla IV 8, Gdańsk

Data: 08/10/13

Godzina: 17:00-19:00

Moderator: Piotr Wołkowiński

Liczba uczestników: 36

W tym:

Kobiet: 18

Mężczyzn: 18

PRZEBIEG SPOTKANIA

Założenia do dokumentu Strategii Rozwoju Gdańska 2030 Plus powstają we współpracy z różnorodnymi środowiskami opiniotwórczymi, w tym przede wszystkim z mieszkańcami - ekspertami w dziedzinach życia dnia codziennego. Spotkanie we Śródmieściu było piątym z cyklu spotkań z mieszkańcami i radnymi jednostek pomocniczych.

Warsztaty składały się z dwóch części. W części wstępnej, uczestnicy spotkania wspólnie określali najważniejsze bolączki i potrzeby swojej dzielnicy, jak i całego miasta. Następnie w podgrupach dyskutowali o sposobach, w jakie powinien zostać zmieniony obecny stan rzeczy poprzez wskazanie zagadnień inspirujących do refleksji nad pożądanymi kierunkami zmian warunków funkcjonowania miasta w następujących obszarach: *Miasto edukacji, Miasto kultury, Nowoczesne miasto informacji, Miasto bezpieczne, Mieszkalnictwo, Miasto łatwej mobilności, Współdziałanie na rzecz Gdańska, Miasto o wysokiej jakości życia, Miasto portowe i innowacji technologicznych, Miasto zdrowych ludzi, Miasto dobry start w życie.*

Niniejsze podsumowanie zawiera refleksje dotyczące wizji mieszkańców oraz ich oczekiwania wobec Gdańska w 2030 roku.

Wszystkie zebrane kwestie i przedstawione komentarze odzwierciedlają postrzeganie miasta z perspektywy mieszkańców, którzy uczestniczyli w warsztatach.

KWESTIE BIEŻĄCE ZGŁOSZONE PRZEZ MIESZKAŃCÓW W PIERWSZEJ CZĘŚCI SPOTKANIA

Słowo/pojęcie	Komentarz dodatkowy
Specyficzne położenie miasta	Gdańsk i morze = otwartość.
Czy grozi nam chaos?	Dzisiejsze rozwiązania komunikacyjne i bezład urbanistyczny mogą doprowadzić do chaosu komunikacyjnego w 2030 r.
Przestrzeń publiczna	Brak przestrzeni miejskich o wysokim poziomie organizacji i estetyki, szczególnie w Śródmieściu; Zły stan infrastruktury - szczególnie w zewnętrznych kwartałach; utrudnione poruszanie się po chodnikach.
Organizacja ruchu w Śródmieściu	Organizacja ruchu ulicznego dostosowana do potrzeb i bezpieczeństwa wszystkich użytkowników. Zapewnienie miejsc parkingowych dla jednośladów.
Turystyka	Znaczenie ruchu turystycznego w tej części miasta z racji przychodu dla lokalnych przedsiębiorców obsługujących turystów, a co za tym idzie, wpływu z podatków do kasy miejskiej. Problem osób żebrzących na ulicy Długiej.
Harmonijne funkcjonowanie turystów i mieszkańców	Historyczne centrum miasta to przestrzeń oddana pod eksplorację turystyczną, co skutkuje znikomym zainteresowaniem zakupu nieruchomości i idącą za tym perspektywą wyludnienia się tej części miasta; Cisza nocna wydaje się zbyt restrykcyjnym ograniczeniem tam, gdzie jest miejsce zabawy i relaksu dla turystów.
Relacja z Radą Dzielnicy	Nie wiadomo do kogo się zwrócić, gdyż Rada Dzielnicy jest mało aktywna i słabo reaguje na zgłoszenia i postulaty mieszkańców.
Miejsca parkingowe	Mieszkańcy Śródmieścia postulowali o to, by strefa, którą zamieszkują dawała przyzwolenie parkowania tylko mieszkańcom. Negacja zamierzeń Miasta na wprowadzenie opłat parkingowych.
Podwórka	Na podwórkach znajdują się boksy garażowe, które są bardzo zaniedbane - podwórka powinny być oazami zieleni. Dlaczego miasto nie inwestuje w zieleni na podwórkach? Czy istnieje możliwość narzucenia wykupu podwórek?
Wzbogacenie roli budynków szkolnych	Obiekty szkolne służące edukacji powszechnej powinny stać się również miejscami życia społecznego, funkcjonować na podstawie partnerskiego działania.
Wysokie ceny działek	Spadek liczby mieszkańców spowodowany jest wygórowanymi cenami gruntów do wykupu. Restrykcyjne przepisy i brak planów wobec poszczególnych parceli uniemożliwiają realizację planu zagęszczenia Śródmieścia.
Dzielnice a jednostki kultury	Nie wszystkie instytucje kulturalne uczestniczą w życiu dzielnic. W dzielnicach powinny bardziej aktywnie zaznaczyć swoją działalność instytucje kultury.
Zagospodarowanie miasta	Przedmieście i Dolne Miasto są oddzielone od reszty miasta - należy miasto zespolić.
Kwestia miasta i ograniczonej mobilności	Infrastruktura Głównego Miasta nie jest dostosowana dla osób o ograniczonej mobilności, np. matek z dziećmi w wózku. Śródmieście nie jest w zadowalającym stopniu dostosowane do potrzeb mieszkańców, np. brakuje wind itp.

KWESTIE STRATEGICZNE

PORUSZANE ZAGADNIENIA

SYNTEZA WYPOWIEDZI MIESZKAŃCÓW

MIASTO KULTURY I SZTUKI

1. Wspólnie działamy	- Gdańsk powinien częściej gościć artystów z innych miast, co owocuje wymianą idei i inspiracjami; - potrzeba większej współpracy miasta ze wspólnotami inicjującymi działania kulturalne, tj. stowarzyszenia lokalne i studenckie.
2. Wsparcie inicjatyw i zaangażowania	- organizacja i dofinansowywanie imprez lokalnych dla mieszkańców; - potrzeba wsparcia (nie tylko finansowego) oddolnych inicjatyw przez Miasto.
3. Miejsca dla kultury	- zaangażowanie mieszkańców dzielnicy w lokalne życie kulturalne (oferta uwzględniająca potrzeby różnych grup wiekowych); - dostępność miejsc na realizację przedstawiń i urzeczywistnianie indywidualnych inicjatyw (kulturalnych, artystycznych) mieszkańców; - brak centrów/klubów lokalnych, dzielnicowych; - więcej lokali i kawiarenek z muzyką na żywo (<i>live music</i>) - nowe miejsca pracy dla muzyków (dobrze byłoby wprowadzić dla tego typu lokali ulgi podatkowe); - uczestnictwo w wydarzeniach kulturalnych osób z innych dzielnic.
MIASTO EDUKACJI	
1. Zapewnienie potrzeb wszystkich	- zagwarantowanie miejsc w przedszkolach i żłobkach dla najmłodszych mieszkańców Gdańska; - „Edukacja przez całe życie” - szeroka oferta również dla ludzi dojrzałych i seniorów.
2. Edukacja a praca	- rozwój edukacji zawodowej - współpraca szkół z pracodawcami.
3. Szkoła centrum życia dzielnicy	- szkoła otwarta przez 24 godziny na dobę, która może zapewnić edukację nieformalną, jak też wirtualną, stając się liderem społeczności lokalnych. - infrastruktura w szkołach zgodna z systemem edukacji (place zabaw, boiska, biblioteki, pomoc socjalna); - zwrócenie większej uwagi na rozwój przestrzeni miejskiej (np. ogródki działkowe przy Uniwersytecie Gdańskim); - Gdańsk miastem akademickim z infrastrukturą sprzyjającą studentom; - zlokalizowanie w Śródmieściu, wydziałów wyższych uczelni - sprowadzenie młodych ludzi do centrum - zaktywizowanie na rzecz danej dzielnicy tych, którzy już w niej mieszkają.
4. Czego chcemy uczyć?	- edukacja ekologiczna i energooszczędna; - edukacja antydyskryminacyjna; - edukacja lokalna/regionalna/gdańska.
NOWOCZESNE MIASTO INFORMACJI	
1. Dialog i partycypacja społeczna	- potrzeba dialogu: urząd - mieszkańcy, mieszkańcy - urząd; - potrzeba wzmocnienia dialogu sąsiedzkiego (kontakty między mieszkańcami); - wzmocnienie procesów rzeczywistego udziału mieszkańców w podejmowaniu decyzji o mieście; przeformułowanie nieefektywnych konsultacji i wykorzystywanie możliwości głosowania przez Internet.
2. Informacja dla wszystkich. Znaczenie nowych technologii	- zwiększenie przekazu informacji o mieście poprzez wykorzystanie nowoczesnych technologii; - usprawnienie komunikacji z ludźmi niepotrafiącymi korzystać lub nieprzekonanymi do nowych technologii; - szerszy dostęp do informacji dotyczącej np. kultury; - sposoby przekazu informacji dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością o różnym podłożu; - dbałość o estetykę reklam;
MIASTO ZDROWYCH LUDZI	
1. Do zdrowia przez sport	- budowa parków i terenów rekreacji; - wspieranie rewitalizacji podwórek; - stworzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich; - ustanowienie miejsc wolnych od hałasu; - zwiększenie dostępności istniejącej infrastruktury sportowej.
2. Weryfikacja stanu zdrowia	- badania profilaktyczne - dla osób wymagających specjalnej opieki medycznej; - przychodnie w dzielnicach - zapewnienie pomocy medycznej blisko domu; - rozwój telemedycyny.
3. Zdrowe życie	- więcej uśmiechu; - promocja ekologicznego lokalnego jedzenia, np. z Żuław, Kaszub; - podniesienie znaczenia problematyki zdrowego trybu życia w edukacji szkolnej.
MIASTO ŁATWEJ MOBILNOŚCI	
1. Transport	- zainstalowanie kolejki linowej na Grodzisku; - instalacja wind zewnętrznych od wewnętrznej strony kwaterałów ; - budowa parkingów podziemnych pod Targiem Węglowym.
2. Zagospodarowanie miasta	- likwidacja tuneli dla pieszych; - rewitalizacja Podwala Przedmiejskiego (skrzyżowania na ulicach: Żabi Kruk,

	Chmielna, Łąkowa - bez tuneli, a z przejściami); - likwidacja barier dla osób z niepełnosprawnościami; - poprawienie infrastruktury pieszej, drogowej i rowerowej; - węzły integracyjne w systemie komunikacji; - zagęszczenie sieci komunikacji publicznej - nowe linie autobusowe i tramwajowe w Śródmieściu; - rozwiązanie problemu korków na Hucisku; - komunikacja miejska dla Starego Miasta, np. nocne połączenia z innymi dzielnicami.
3. Transport wodny	- wykorzystanie infrastruktury wodnej (kanałów i rzek) do transportu osobowego, towarowego i turystycznego; - wprowadzenie zorganizowanego ruchu wodnego (promy); - połączenie nabrzeży wokół Motławy szlakami pieszymi.
BEZPIECZNE MIASTO	
1. Zagospodarowanie miasta	- poprawa stanu nawierzchni traktów komunikacyjnych, chodników dla pieszych (potrzeba budowy nowych chodników) na Starym i Dolnym Mieście (zły stan chodników, np. wybrakowany bruk, zagraża zdrowiu i życiu); - likwidacja przejść podziemnych dla pieszych; skierowanie ruchu samochodowego do tuneli; - poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach ulicznych; - likwidacja zagrożenia kolizją pieszych z samochodami, np. Nowa Wałowa; - uporządkowanie dróg komunikacyjnych (wyodrębnienie dróg rowerowych, samochodowych i pieszych); - dbanie o czystość - skuteczne sprzątanie, np. mycie pod ciśnieniem płytek chodnikowych i fragmentów pod filarami - kontrolowanie jakości pracy firm sprzątających; - system monitoringu na ulicach, podwórkach kontrolowany przez Policję lub Straż Miejską; - oświetlenie podwórek; - zagospodarowanie wyludnionych terenów Dolnego Miasta i Śródmieścia.
2. Jakość życia w dzielnicy	- silniejsze więzi sąsiedzkie - wzajemne informowanie się o zagrożeniach - potrzeba stworzenia miejsc i okoliczności sprzyjających wzajemnemu poznaniu się; - Dzielnicowy - przyjacielem mieszkańca.
MIASTO O WYSOKIEJ JAKOŚCI ŻYCIA	
1. Zagospodarowanie miasta	- organizacja ruchu, m.in. budowa podziemnych parkingów oraz zakaz ruchu aut przyjeżdżających spoza miasta; - poprawa estetyki przestrzeni publicznej poprzez uporządkowanie strefy reklam i poprawę estetyki małej architektury; - uzupełnienie zabudowy starych kwartałów miasta; - utworzenie atrakcyjnych podwórek; - stworzenie przestrzeni publicznej: parków, placów miejskich, placów zabaw; - utworzenie atrakcyjnych i „żyjących” nabrzeży - budowa kładki nad Motławą. - utworzenie miejsc spotkań dla lokalnych grup (nieformalnych i NGO); - zapewnienie bezpiecznego przemieszczania się pieszych.
2. Osiedlowi przedsiębiorcy	- wspieranie lokalnego rzemiosła (szklarz, piekarz, szewc); - ograniczenie pustych lokali w centrum - wykorzystanie na rzecz potrzebnych usług; - stawki czynszów miejskich sprzyjające nowym inicjatywom handlowym, służącym powstaniu przestrzeni handlowej; - różnorodne miejsca pracy w centrum - wspieranie nowo powstających miejsc pracy w mikro i małych firmach (niekoniecznie w korporacjach).
3. Zdrowie	- zdrowa żywność z miejscowych upraw na Żuławach i Kaszubach; - budowa basenu we Śródmieściu.
4. Zielono	- zielone podwórka - miejsca wypoczynku, a nie miejsca garażowania; - zielone (maskowane zielenią) altany śmietnikowe; - pełna segregacja śmieci; - zielone targowiska na Oruni i w innych dzielnicach.
MIASTO PORTOWE I INNOWACJI TECHNOLOGICZNYCH	
1. Biznes, uczelnie, inkubatory	- współpraca biznesu i wyższych uczelni; - wsparcie inkubatorów przedsiębiorczości, parków naukowo-technologicznych.
2. Porty - współpraca zamiast konkurowania	- zaprzestanie bezsensownej konkurencji portów Gdyni i Gdańska.
3. Miasto z dostępem do Wi-Fi	- wprowadzenie bezpłatnego Wi-Fi w całym mieście.
4. Gdańsk - woda - prestiż	- wykorzystanie potencjału dróg wodnych (kanałów) w mieście (transport

	- osobowy, towarowy i turystyczny); - rozwój sieci tramwajów wodnych i włączenie ich do regularnego systemu transportu publicznego; - terminal promowy zlokalizowany na Młodym Mieście (zamiast Westerplatte) - dostępność, atrakcyjność; - otwarcie mostów Gdańska (np. Zielonego Mostu); - harmonijny waterfront; - strefa prestiżu i interakcji różnych aspektów miasta; - transport wodny - wprowadzenie nowych kanałów tworzących lepsze środowisko i wartościowe przestrzenie publiczne; - utworzenie szlaku marin; - powszechna szkolna edukacja morska.
WSPÓŁDZIAŁANIE NA RZECZ MIASTA	
1. Urząd z ludzką twarzą; wpieranie inicjatywy lokalnej mieszkańców	- „Ludzka twarz instytucji miejskich” - wprowadzenie zasady pierwszeństwa woli rozwiązania problemu nad bezdusznym egzekwowaniem przepisów; - kategoria ryzyka obowiązkowo wpisana w wykonywanie zawodu urzędnika; - delegat urzędu miasta w każdej dzielnicy; - zwiększenie wsparcia przez Miasto rozwoju inicjatyw lokalnych, zmierzających do poprawy jakości życia.
2. Na poziomie dzielnicy	- przekazanie większego zakresu kompetencji dzielnicom, a także środków na potrzebne inwestycje; - współpraca wspólnot mieszkaniowych - wzajemna i z Miastem.
3. Na poziomie mieszkańców	- udział mieszkańców w podejmowaniu decyzji dotyczących spraw Gdańska - kluby inicjatyw obywatelskich; - zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie praw i obowiązków wynikających z prawa własności.
MIESZKALNICTWO	
1. Dostępność i cena	- dostępność mieszkań w przystępnych cenach; - zwiększenie różnorodności ofert dla potencjalnych najemców (TBS-y, akademiki, mieszkania, apartamenty); - dofinansowanie inwestycji mieszkaniowych (mieszkania socjalne); - zlikwidowanie problemu bezdomności.
2. Karta dla mieszkańców Śródmieścia	- Karta Gdańszczanina dla mieszkańców Śródmieścia, którzy borykają się z największymi utrudnieniami życia codziennego związane z ruchem turystycznym; - bonifikata sezonowa dla mieszkańców.
3. Zagospodarowanie miasta	- dostosowanie standardów obecnej zabudowy (często przestarzałej) do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych (windy itp.); - zakaz grodzenia (promowanie domykania kwartałów zabudową); - lokalizacja usług na poziomach parterowych; - zagęszczenie zabudowy na Głównym Mieście.
INFRASTRUKTURA	
1. Przestrzeń dla młodych	- budowa boisk dla dzieci i młodzieży.
2. Spójność dzielnicy	- przywrócenie integralności dzielnicy za pomocą sieci połączeń komunikacyjnych (pieszych, rowerowych, samochodowych); Motława, Podwale Przedmiejskie.
3. Zagospodarowanie miasta	- zabudowanie pierzei św. Ducha i Targu Węglowego; - zagospodarowanie luk w zabudowie (plomby) i terenów pustych (np. Błaszanka); - zlikwidowanie barier architektonicznych, głównie tuneli dla pieszych; - uporządkowanie ciągów komunikacyjnych; - wypromowanie „rajskiej strefy prestiżu” we Śródmieściu; - zagospodarowanie podwórek przez tworzenie przestrzeni sąsiedzkich; - przystosowanie dostępu do obiektów i dróg do poruszania się dla osób niepełnosprawnych (windy przy PKP, PKS itd.); - budowa piętrowych parkingów na obrzeżach Śródmieścia, a podziemnych w Śródmieściu.
4. Sprawny transport	- zapewnienie wydolnej i wysokiej jakości komunikacji miejskiej; - potrzeba dostosowania towarowych linii kolejowych do transportu osobowego.
DOMY SĄSIEDZKIE	
1. Miejsce spotkań - działań	- przestrzenie na podjęcie współpracy sąsiedzkiej; - Udostępnienie sali szkolnych na potrzeby domów sąsiedzkich; - Organizowanie spotkań na „zielonych” podwórkach.
WNIOSKI PODSUMOWUJĄCE SPOTKANIE	
Bardzo sympatyczna i pracowita grupa, wskazująca na nieco inne trudności niż pozostałe dzielnice, ze względu na silnie rozwiniętą turystykę w rejonie Śródmieścia. Liczna grupa mieszkańców jest bardzo zmęczona stałą obecnością turystów	

we Śródmieściu. Zaznaczono, że turystom zapewnia się szczególnie przywileje kosztem swobodnego funkcjonowania mieszkańców w miejscu ich zamieszkania. Uczestnicy mocno podkreślali utożsamianie się z dzielnicą, wyrażając dumę i potrzebę utrzymywania jej w bardzo dobrym stanie, właśnie ze względu na turystów. Świadomość, że Śródmieście jest wizytówką Gdańska i nie można go pokazywać w złym świetle.

Synteza ekspercka:

Miasto dla jego mieszkańców:

Mieszkańcy dzielnicy Śródmieście żyją w miejscu, gdzie przybywa bardzo duża liczba turystów i gdzie tworzy się opinie na temat, jaki jest Gdańsk. Stąd nic dziwnego, iż podczas spotkania wprowadzono nową kategorię do konsultacji, mianowicie **infrastrukturę**. Mieszkańcom chodzi o maksymalne ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta, o budowę odpowiednich parkingów i wprowadzenie ładu w ruchu kołowym, w miejsce panującego obecnie bezładu. Ponadto jest bardzo duży nacisk na potrzebę zlikwidowania przejść podziemnych dla i umożliwienie wszystkim (ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych) swobodnego przemieszczania się poprzez znaczącą poprawę mobilności wertykalnej - ruchome schody, windy itp.

Dostosowanie przestrzeni miejskiej do wymogów turystów i mieszkańców stanowi duże wyzwanie, gdyż te dwie grupy nie żyją tym samym rytmem i mają bardzo często rozbieżne potrzeby. Kwestia parkowania i poruszania się po Śródmieściu jest bardzo ważna ze względu na estetykę - z punktu widzenia turysty, a także ze względu na komfort mieszkańców, szczególnie w czasie sezonu turystycznego. Należało by tu podjąć dialog z mieszkańcami co do tymczasowych rozwiązań, planując w tym samym czasie bardziej trwałe sposoby ułatwiające koegzystencję obu grup. Rozwój turystyki jest bardzo ważny dla Gdańska i uwolnienie Śródmieścia od korków samochodowych i poprawienie estetyki poprzez mniejszą ilość zaparkowanych samochodów wydaje się być spójnym, wspólnym celem dla mieszkańców, Urzędu Miasta oraz turystów. Niemniej budowa wizji tego nowego ładu powinna się zacząć i skończyć w silnej łączności i porozumieniu z mieszkańcami, także tymi, którzy zajmują się turystyką.

Rewitalizacja i estetyka:

Kwestia zaniedbanych podwórek i znajdujących się w ich obrębie nieestetycznych garaży samochodowych została szeroko omówiona. Symbolizuje ona wyżej wspomniany bezład. W tej kwestii wiedza mieszkańców co do możliwości działania jest ograniczona. Wyobrażają oni sobie, iż należałoby wprowadzić miejskie przepisy, określające, jak te podwórka mają wyglądać. Mieszkańcy zdają sobie sprawę, że jeśli podwórka stanowią własność prywatną, może być trudno cokolwiek osiągnąć w tej mierze. Niektórzy mieszkańcy uznali jednak, iż sytuacja jest tak zła, że podwórka te należałoby wykupić, aby móc zadbać o ich estetykę i poprawić wizerunek miasta w oczach turystów. W wielu miastach samorządy dopłacają prywatnym właścicielom do działań poprawiających stan i wygląd fasad budynków, bowiem stanowią one część publicznego wizerunku miasta. Gwarantuje to utrzymanie wysokich walorów turystycznych a także polepsza jakość życia mieszkańcom, wpływa w bardzo silny sposób na wzrost ich poczucia dumy i tożsamości. Może coś podobnego byłoby możliwe także w Gdańsku.

Partycypacja społeczna:

Mieszkańcy mają silnie rozwinięte poczucie odpowiedzialności za dzielnicę i uważają, iż mogliby wspólnie z Urzędem Miejskim w Gdańsku dobrze nią zarządzać. Urzędnicy musieliby jednak nieco zmienić podejście do osób przejawiających inicjatywę w tym kierunku. Ponadto dobrze by było, aby wśród urzędników znalazły się osoby dobrze znające dzielnicę i byłby chętni do konstruktywnej współpracy. Współzarządzanie to najwyższy poziom partycypacji demokratycznej. Nie oznacza ono, iż władza jest całkowicie podzielona, lecz pewien poziom decyzyjności jest pozostawiony, w oparciu o zasadę pomocniczości, tym którym dana sprawa jest najbliższa. Mieszkańcy dali silny wyraz temu, iż chcieliby móc komunikować się w sposób pozytywny i konstruktywny z urzędnikami, którzy dobrze znają dzielnicę. Byliby oni jednostką wyspecjalizowaną, sami pochodzący z różnych wydziałów, której funkcjonowanie umożliwiłoby płynne kontakty z mieszkańcami i budowanie ich zaufania oraz skuteczne wykonywanie swojej pracy, także dzięki takiej partnerskiej relacji. Instalacja takich „delegatów urzędu”, np. w szkołach, lub innych otwartych na społeczeństwo miejscach zbliżyłoby urzędnika do mieszkańca, ułatwiłoby im współdziałanie na rzecz dzielnicy (włącznie z Radą Dzielnicy), a więc i miasta. Łączność między mieszkańcami, w sensie wspólnej aktywności społecznej, stanowi trudność w dzielnicy Śródmieście. Należałoby, według mieszkańców, zintensyfikować więzi sąsiedzkie, poprzez różne wspólne działania organizowane w ogólnodostępnych miejscach. Zebrani wysunęli propozycję stworzenia modelu szkoły, jako lidera społeczności lokalnej.

Nowe polskie społeczeństwo obywatelskie, powstające od 1989 roku, przeżywa kolejne etapy swojego rozwoju. Co jest charakterystyczne w 2013 r. to fakt, iż społeczeństwa państw zachodnich, znajdujące się wolnych krajach od II Wojny Światowej, zachowują się bardzo podobnie. Istnieje brak zaufania zarówno do klasy politycznej i do urzędników. Próby nawiązania dialogu są trudne a rozwój organizacji pozarządowych przyjmuje nowy obraz, poprzez rozwijające się ruchy miejskie i inne inicjatywy, które działają głównie oddolnie i niestandardowo, często współpracując między sobą, wzmacniając własne stanowisko. Poszerzenie roli szkoły (gdzie w wielu wypadkach odczuwa się skutki niżu demokratycznego, więc do dyspozycji jest więcej niewykorzystanej przestrzeni) jako miejsca spotkań mieszkańców z otwartymi, przyjaźnie nastawionymi urzędnikami mogło by znieść wyczuwalne obecnie napięcie w relacji urządmieszkaniec i stworzyć wspólną siłę działającą na rzecz wspólnoty.

Przygotował: Piotr Wołkowiński