

**DR MAŁGORZATA PACUK**  
KATEDRA GEOGRAFII ROZWOJU REGIONALNEGO  
WYDZIAŁ GEOGRAFII I OCEANOLOGRAFII  
UNIwersytet GDAŃSKI

## Zmiany funkcji terenów portowych w Gdańsku

### Wstęp

Funkcje portowe były w przeszłości ważnym czynnikiem kształtowania portowych aglomeracji miejskich. Z czasem relacje między funkcjami miejskimi i portowymi przeszły głęboką, metamorfozę. W ostatnich dziesięcioleciach, wskutek przekształceń gospodarczych i rozwoju innych środków transportu, rola portów morskich uległa fundamentalnym zmianom. Wprowadzenie nowych technik transportu (głównie kontenerów), wzrost wielkości statków, zwiększone zapotrzebowanie na rozległe tereny zaplecza lądowego, wymusiły nowe lokalizacje portowych terminali przeładunkowo—składowych, z dala od centrów miast, bliżej otwartego morza. Przekształceniom przestrzeni portowej w systemie miejskim zaczęło towarzyszyć zjawisko gospodarczego oddzielenia miasta i portu<sup>1</sup>.

Wraz ze spadkiem znaczenia dotychczasowych form wytwórczości masowej, opartej na tzw. paradygmacie fordowskim, na rzecz nowych rodzajów produkcji przemysłowej, realizowanej w małych i średnich przedsiębiorstwach, oraz malejącą rolą obszarów dotychczas wysoko uprzemysłowionych, również przestrzeń miejska podlega daleko idącym transformacjom<sup>2</sup>. W miastach portowych czynnikiem sprawczym przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych stały się zmiany w technologii transportu morskiego i przeładunku towarów, a przede wszystkim głęboki kryzys przemysłu związanego z gospodarką morską, głównie stoczniowego. Szczególnie silnie proces ten zaznaczył się w miastach Europy, gdzie ograniczenie produkcji przemysłu stoczniowego doprowadziło w wielu przypadkach do upadku i likwidacji stoczni.

Zmiany w strukturze lądowych środków transportu również nie pozostały bez wpływu na zagospodarowanie terenów portowych i kształtowanie przestrzeni miast portowych. Ograniczenie roli transportu kolejowego i wzrost znaczenia transportu

<sup>1</sup> B. Jałowicki, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej* [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn KPZK 1999, z. 186.

<sup>2</sup> Ibidem.

samochodowego wymusił zmianę form użytkowania terenów w porcie i w mieście (np. redukcja powierzchni bocznic kolejowych, wzrost zapotrzebowania na drogi i place postojowe)<sup>3</sup>.

Efektom zmian strukturalnych w gospodarce i transporcie stała się utrata dotychczasowych funkcji wielu dzielnic (lub ich fragmentów) portowo—przemysłowych, z ich nabrzeżami, dokami, terenami produkcyjnymi i zapleczem składowym. Te rozległe tereny nadwodne, określane jako *waterfronty*, o znacznej— a przez lata niedocenianej — atrakcyjności lokalizacyjnej, pozostające przez długi czas niezagospodarowane, znalazły się w centrum zainteresowania władz miejskich i inwestorów. Stare, zdegradowane tereny portowe, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieść stały się atrakcyjne dla nowych funkcji i działalności gospodarczych, często niezwiązanych z charakterem wcześniejszego użytkowania, a ich walory krajobrazowe, architektoniczne i turystyczne są obecnie wysoko cenione.

Proces ożywiania starych terenów portowych zapoczątkowany został w latach 60. i 70. — najwcześniej w Stanach Zjednoczonych, następnie w miastach portowych Zachodniej Europy. W ostatnich latach coraz więcej ośrodków miejskich, niezależnie od rangi i wielkości, koncentruje wysiłki na odbudowie swoich waterfrontów, ich przekształcaniu i integrowaniu z terenami śródmiejskimi.

### **Restrukturyzacja terenów portowych**

Początków procesów restrukturyzacyjnych na terenach śródmiejskich należy poszukiwać w upadku tradycyjnych branż przemysłowych, a w konsekwencji zmianie struktury bazy ekonomicznej wielu miast, oraz pojawieniu się znacznej ilości zdegradowanych terenów poprzemysłowych, wymagających ponownego zagospodarowania<sup>4</sup>. Działania związane z ponownym ożywieniem zdegradowanych obszarów pod względem społecznym i gospodarczym, czyli rewitalizacja, prowadzą do zmiany struktury funkcjonalnej i przestrzennej przekształcanych terenów poprzemysłowych.

Rewitalizacja to sekwencja planowanych działań mających na celu ożywienie gospodarcze oraz zmianę struktury przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miasta. Jako proces naprawczy przestrzeni miejskiej, polega przede wszystkim na wprowadzeniu do zniszczonego obszaru miasta nowych funkcji, innych niż tradycyjnie tu występujące, a także przekształceniu istniejącej formy przestrzennej poprzez wznoszenie nowej zabudowy oraz modernizację i adaptację części znajdujących się tu obiektów na potrzeby nowego sposobu użytkowania. We fragmentach miasta poddawanych opisanym działaniom uzyskuje się nowy sposób organizacji funkcjonowania przestrzeni miejskiej<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> M. Kochanowski, *Miasto i port. Relacje historyczne i współczesne jako problem strategii rozwoju miasta* [w:] J. Kołodziejki, T. Parteka (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn KPZK 1999, z. 186.

<sup>4</sup> J. Słodczyk, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Studia i monografie nr 298, Uniwersytet Opolski, Opole 2001.

<sup>5</sup> S. Kaczmarek, *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2001.

Zmiany struktury funkcjonalnej obszarów przemysłowych sprowadzają się na ogół do wprowadzenia na dużą skalę funkcji usługowej (administracja, banki i inne instytucje obsługi biznesu, placówki kulturalne, etc.)<sup>6</sup>. Przemysł, zwykle w bardzo ograniczonej formie, reprezentowany jest przez jednostki produkcyjne zaawansowanej technologii. Z uwagi na atrakcyjne położenie w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia, na rewitalizowane tereny wprowadza się funkcję mieszkaniową o wysokim standardzie, której często towarzyszą kompleksy hotelowe. Zachowanie najciekawszych i najcenniejszych fragmentów starej zabudowy przemysłowej, traktowanej jako dziedzictwo kultury materialnej, sprawia, że rewitalizowane tereny są chętnie odwiedzane atrakcją turystyczną. Podejmuje się wiele inwestycji w sferze rekreacji, takich jak: parki, obiekty sportowe, hale widowiskowe, ośrodki sportów wodnych, przystanie jachtowe<sup>7</sup>.

Dzielnice portowe zalicza się do obszarów, na których proces rewitalizacji, jako nowej formy organizacji przestrzeni miejskiej jest najbardziej czytelny. Zagospodarowywanie terenów opuszczanych przez tradycyjne funkcje portowe, w tym przede wszystkim funkcję przemysłową, jest nierozzerwalnie związane z przebudową struktury przestrzennej miasta. Sposób powiązania nowych elementów tej struktury z istniejącą tkanką, rodzaje wprowadzanego użytkowania, realizowane tam programy miejskie, decyzje dotyczące tych obszarów, powinny uwzględniać zarówno bieżące potrzeby i impulsy rozwojowe miasta oraz odpowiadające im formy użytkowania budujące przyszłość miasta, jak i wyjątkowe wartości, jakimi dla omawianych terenów są możliwości kontaktu z akwenami, łącznie z relikami form tego kontaktu i funkcji portowych (nadającymi się do adaptacji i wykorzystania dla współczesnych potrzeb)<sup>8</sup>.

Związek z linią brzegową i akwenem (światowa kariera waterfrontów) pozostaje najważniejszą wartością rewitalizowanych obszarów, mimo wprowadzania tam daleko idących zmian form użytkowania. Popyt na rewitalizowaną przestrzeń miejską rośnie, a dzielnice śródmiejskie zyskują w restrukturyzowanych terenach portowych nadzwyczaj dogodnie zlokalizowane i atrakcyjne obszary inwestycyjne.

### **Koncepcja rewitalizacji terenów postoczniowych w Gdańsku**

W Gdańsku opracowano koncepcję rewitalizacji terenów zajmowanych wcześniej przez Stocznnię Gdańską. Obszar ten, określany jako historyczna jednostka urbanistyczna Młode Miasto, stanowić będzie przedłużenie historycznego centrum miasta wzdłuż rzeki Motławy aż po Martwą Wisłę. W przeszłości był to najbardziej na północ wysunięty bastion miasta, w XIX w. przekształcony w główny ośrodek stoczniowy Gdańska.

<sup>6</sup> W centra handlowo—usługowe i gastronomię inwestuje na ogół sektor prywatny, współfinansujący działania rewitalizacyjne.

<sup>7</sup> J. Słodczyk, op. cit.

<sup>8</sup> *Zasady i metody przekształcania struktur portowo—miejskich*, [w:] M. Kochanowski (red.) *Współczesne metamorfozy miastportowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998.

Młode Miasto było jednym z czterech ośrodków, które — obok Głównego i Starego Miasta oraz Osieka — ukształtowały zespół miejski czternastowiecznego Gdańska. Zostało założone w 1380 r. przez władze krzyżackie, które utworzyły nową osadę miejską nad Wisłą w celu przeciwdziałania nadmiernemu rozrostowi i znaczeniu Głównego Miasta. Lokowane na północ od Starego Miasta i zamku krzyżackiego, dochodziło północno-wschodnią stroną do Wisły, poniżej ujścia do niej Motławy. Miasto otrzymało prawo do własnych obwarowań, które nie były przewidywane tylko od strony Wisły. Znajdowały się tu nabrzeża portowe i spichlerze. Na przełomie XIV i XV w. Młode Miasto wyrosło na ośrodek handlowy i rzemieślniczy, konkurujący, zwłaszcza w handlu drewnem, z Głównym Miastem<sup>9</sup>. W 1454 r., w toku wydarzeń wojny 13-letniej, Młode Miasto zostało wyburzone ze względów taktycznych.

Tereny zajmowane przez Stocznnię Gdańską wykorzystywane były do celów stoczniowych od 1844 r. Na zakupionych od miasta gruntach, m.in. na terenie dawnych składów drewna Młodego Miasta, założono wówczas Bazę Budowy Korwet. W 1850 r., po nabyciu nowych terenów, rozpoczęto budowę pierwszej pochylni, a następnie okrętów wojennych. Zakład nosił nazwę Stoczni Królewskiej, a od 1871 r. Cesarskiej. Stocznia Cesarska, rozbudowana do wielkich rozmiarów, produkowała i remontowała dla pruskiej, a następnie niemieckiej floty wojennej, różne typy okrętów, od pocz. XX w. także podwodne. W 1889 r., tuż za Stocznją Cesarską i na terenach wyspy Ostrów powstała Stocznia Schichaua. Od 1923 r. Stocznją Cesarską, przemianowaną na Gdańską, zarządzało międzynarodowe towarzystwo akcyjne, w którym Polska miała 20% udziału. Rozwijano tu w skromnym zakresie budowę statków dla armatorów zagranicznych. Większą produkcję niż Stocznia Gdańska rozwijała w okresie międzywojennym Stocznia Schichaua (budowano tu m.in. transadantyki i największe pogłębiarki świata). Podczas II wojny światowej obie stocznie pracowały głównie dla niemieckiej marynarki wojennej. Po wojnie, w zdewastowanych, wypalonych stocznjach, zachowała się niewielka część wyposażenia. Równocześnie z odbudową stoczni, rozpoczętą już w 1945 r., podjęto działalność produkcyjną — budowę drewnianych, a następnie stalowych kutrów rybackich, montaż ciągników, samochodów i parowozów oraz remonty statków. W 1947 r. obie stocznie połączono w jedno przedsiębiorstwo, nadając mu nazwę Stocznia Gdańska. W 1948 r. rozpoczęto budowę pierwszego statku pełnomorskiego - rudowęglowca „Sołdek”.<sup>10</sup>

Na terenie stoczni w końcu lat 70. i na początku 80. narodził się ruch Solidarności, który odegrał znaczącą rolę w obaleniu systemu totalitarnego w Europie Środkowej. Miejsca oraz pamiątki związane z tym wydarzeniem nadal znajdują się na terenie stoczni. Nagromadzone w ciągu długiej i bogatej historii budynki, baseny portowe, dźwigi mogą stać się głównymi obiektami rewitalizowanego obszaru określonego w planach jako Młode Miasto Gdańsk.

<sup>9</sup> M. Biskup, *Pod panowaniem krzyżackim - od 1308 do 1454* [w:] E. Cieślak (red.), *Historia Gdańska*, t. 1, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1985.

<sup>10</sup> F. Mamuszka, *Port gdański*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa 1988 .

Idea wykorzystania części terenów stoczniowych dla utworzenia nowego centrum Gdańska nie jest nowa. Już w drugiej połowie lat 40. ubiegłego wieku powstała koncepcja tzw. osi na stocznę, prowadzonej z rejonu dworca głównego PKP<sup>11</sup>. Po ogłoszeniu upadłości Stoczni Gdańskiej w 1996 roku powstał plan docelowego przeniesienia produkcji statków na tereny stoczni położone na wyspie Ostrów i włączenia terenów stoczniowych na lądzie stałym do obszaru inwestycji budowlanych północnej części śródmieścia Gdańska<sup>12</sup>. Tereny te, położone nad wodą, w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego śródmieścia Gdańska, stwarzają doskonałe możliwości rozwoju.

Właścicielem terenów postocznionych stała się spółka Synergia 99, która przejęła także silnie zdekapitalizowany majątek — kilkadziesiąt obiektów produkcyjnych, magazynowych, biurowych itp. oraz drogi wewnętrzne i inne elementy infrastruktury technicznej wraz z pochylniami, nabrzeżami i urządzeniami dźwigowymi. Na terenie Synergii 99 znajduje się kilka obiektów objętych ochroną konserwatora zabytków, wśród nich brama stoczni i sala BHP, związane z upadkiem komunizmu, oraz hale produkcyjne byłej Stoczni Cesarskiej z przełomu XIX i XX w., stanowiące cenne dziedzictwo kultury materialnej Gdańska.

Elementy lokalnej tożsamości kulturowej stały się inspiracją dla pierwszych działań zmierzających do ożywienia terenów postocznionych. Zniszczone i opuszczone tereny i obiekty okazały się atrakcyjne dla trójmiejskich artystów. W 2000 r., z okazji 20-lecia utworzenia Solidarności, na terenach postocznionych powstała pierwsza ogólnodostępna przestrzeń publiczna (stanęły tu dwie symboliczne instalacje rzeźbiarskie w formie bram). Nazwana *Drogą do Wolności*, poprowadzona została od historycznej bramy przy Placu Solidarności do Sali BHP, gdzie utworzono Muzeum Solidarności. Rok 2002 przyniósł kolejne inicjatywy — na pracowni artystów zaadaptowane zostały pomieszczenia dawnej centrali telefonicznej, natomiast w XIX-wiecznej hali produkcyjnej byłej Stoczni Cesarskiej rozpoczęła działalność letnia scena Teatru Wybrzeże. Fundacja Wyspa Progress, aktywnie uczestnicząca w procesie tworzenia nowego wizerunku terenów postocznionych, założyła w roku 2002 klub Modelarnia w dawnej hali budowy modeli statków, zaś w roku 2004 Instytut Sztuki Wyspa, mający spełniać stymulującą intelektualnie i artystycznie rolę w tworzeniu nowej, dynamicznej i kreatywnej społeczności dzielnicy Młode Miasto<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> T. Palmowski, M. Pacuk, T. Michalski, *Przemiany przestrzeni miejskiej miast portowych na przykładach Gdańska i Gdyni* [w:] I. Jażdżewska (red.) *Miasto postsocjalistyczne — organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany* (cz. II), Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2001.

<sup>12</sup> J. Lipiński, *Młode Miasto Gdańsk* [w:] M. Kochanowski, P. Lorens (red.) *Miasto - wspólne dobro i zbiorony obowiązek*, Materiały I Kongresu Urbanistyki Polskiej, Urbanista, nr 2/2004r.

<sup>13</sup> R. Sebastyański, *Tożsamość lokalna w działaniach kolonii artystów na terenach postocznionych w Gdańsku* [w:] M. Czepczyński (red.), *Przestrzenie miast postsocjalistycznych. Studia społecznych przemian przestrzeni zurbanizowanej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk-Poznań 2006.

Jednoznaczne określenie stanu przekształceń przestrzeni Młodego Miasta jest utrudnione z powodu dużej niejednorodności stopnia przekształcenia poszczególnych terenów. Są to:<sup>14</sup>

- tereny o utrzymywanej produkcji stoczniowej (w tym hale adaptowane na inne cele produkcyjne, także o charakterze tymczasowym);
- tereny podlegające rekultywacji;
- tereny odłogowane (czekające na przyjęcie nowych inwestycji);
- tereny tymczasowo użytkowane (większość dawnych hal stoczniowych wykorzystywanych obecnie na potrzeby różnych funkcji).

Według wstępnej koncepcji przestrzennej rozwoju [*vision masterplan*) obszaru Stoczni Gdańskiej analizowany teren został podzielony na szereg obszarów o odmiennej specyfice i predyspozycjach dla przyjęcia określonego typu funkcji i nowego programu miejskiego . Są to:

- obszar o koncentracji funkcji publicznych szczególnego znaczenia (np. ratusz, Centrum Solidarności) oraz funkcji komercyjnych;
- obszar historycznej Stoczni Cesarskiej i tereny sąsiednie z przeznaczeniem na centrum komercyjne (funkcja handlowo—usługowa z uzupełnieniem funkcjami mieszkaniową i biurową);
- obszar sąsiadujący ze Starym Miastem, obok programu komercyjnego i rekreacyjnego (wzdłuż brzegu Motławy) powinien zawierać alternatywnie funkcje mieszkaniowe lub wystawienniczo—konferencyjne; najbardziej znaczące obiekty komercyjne to planowany kwartał handlowy o pojemności centrum regionalnego, obiekty biurowo—finansowe i instytucjonalne z Domem Bałtyckim, obiekty o charakterze wystawienniczo—handlowym (Targi Morskie), rozrywkowym i turystycznym (Centrum Jachtowe);
- obszar obejmujący głównie zespół pochylni i przyległych zabudowań, jest predestynowany do przyjęcia funkcji związanych z przedsiębiorczością w połączeniu z funkcjami przemysłowymi wysokiej technologii.

W zakresie infrastruktury komunikacyjnej najistotniejszym elementem koncepcji jest zbudowanie nowej drogi przez tereny postoczniowe — Nowej Wałowej. Droga ta będzie główną ulicą tworzonej dzielnicy.

Wprowadzenie funkcji śródmiejskich na terenach postoczniowych oraz określenie zasad kształtowania przestrzeni stało się celem nowego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z 2004 r. W programie Młodego Miasta podzielono cały teren na dwa obszary funkcjonalne — centralny, który ma się stać nowym gdańskim (trójmiejskim) centrum finansowym i handlowym oraz północny, który będzie

<sup>14</sup> P. Lorens, *Rewitalizacja terenów po stoczniowych w Gdańsku — projekt Młode Miasto jako centrum kształtującej się metropolii trójmiejskiej (studium przypadku)* [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, Biuletyn KPZK 2005r., s. 223.

<sup>15</sup> M. Kochanowski, D. Kochanowska, P. Lorens, *Wstępne określenie uwarunkowań programowych rozwoju terenu stoczni gdańskiej*, Synergia 99, Gdańsk 2000.

przekształcony w strefę przedsiębiorczości (park technologiczny). Zaplanowano tu działalność produkcyjną i usługową, dopuszczając aktywność gospodarczą nieuciążliwą dla otoczenia. Przewidziano także ochronę najbardziej wartościowych obiektów zabytkowych i włączenie do programu elementów związanych z historią Stoczni Gdańskiej oraz podkreślenie nadwodnego charakteru terenu<sup>16</sup>.

W 2006 r. duński fundusz Balic Property Trust (BPT) odkupił od Synergii 99 i został użytkownikiem wieczystym ponad 20 ha terenów postoczniowych. Na 5 ha za historyczną bramą stoczni, odkupionych od BPT, firma TK Development planuje budowę kompleksu handlowo-usługowego o nazwie Centrum Doki lub Centrum Stocznia, na który składać się będzie największe w Trójmieście centrum handlowe oraz dwie wieże biurowe i jedna mieszkalna o wysokości ponad 90 m. Po północnej stronie placu Solidarności powstanie Europejskie Centrum Solidarności, placówka muzealno-edukacyjna, której inwestorem jest miasto.

### **Podsumowanie**

W wyniku transformacji ustrojowo-gospodarczej, w miastach polskich zaistniały nowe zjawiska o wyraźnych konsekwencjach przestrzennych, do których zaliczyć można m.in.: powrót znaczenia renty gruntowej, zmiany struktury własnościowej ziemi, przejście kontroli nad przestrzenią miasta przez władze lokalne czy wzrost liczby podmiotów rywalizujących o konkretne lokalizacje w mieście. W efekcie w miastach polskich przemianom ulega krajobraz miejski i architektura, wzrasta intensywność użytkowania ziemi, następuje zmiana funkcji, zwłaszcza w centralnych częściach miasta<sup>17</sup>.

Tereny poprzemysłowe stały się w latach 90. istotnym problemem gospodarki przestrzennej wielu polskich miast. Według badań ankietowych niewykorzystane tereny poprzemysłowe występowały w 1998 roku w ponad 75% miast ponad 50-tysięcznych oraz w ponad 50% miast średniej wielkości<sup>18</sup>.

Wprowadzanie nowych funkcji do dzielnic portowo-przemysłowych wiąże się z licznymi problemami, wśród których często eksponowana jest konieczność ponoszenia dużych nakładów kapitałowych. Wydaje się, że szczególnie trudnym problemem jest rozstrzygnięcie, jakie formy zagospodarowania terenu należy na tych obszarach dopuszczać i wspierać, a jakie ograniczać, czy wręcz ich zakazywać. Zwłaszcza, jeśli weźmiemy pod uwagę, że opuszczone przez dotychczasowe funkcje tereny portowe — niezależnie od ich obecnego zagospodarowania, stanu prawnego i sytuacji własnościowej — stanowią przedmiot wyjątkowego zainteresowania władz

<sup>16</sup> J. Lipiński, op. cit.

<sup>17</sup> G. Węclawowicz, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*, PWN, Warszawa 2002.

<sup>18</sup> B. Domański, *Tereny poprzemysłowe w miastach polskich — kierunki i bariery przekształceń* [w:] *Miasto post-socjalistyczne. Organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*, XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź 2000.

municipalnych, inwestorów prywatnych i publicznych, a także dotychczasowych użytkowników i właścicieli tych terenów<sup>19</sup>.

Restrukturyzacja portów stała się ważnym elementem rozwoju miast na całym świecie, jednak miasta polskie w niewielkim stopniu uczestniczą w tym procesie, o czym zadecydowały przede wszystkim powojenne uwarunkowania ustrojowe oraz regulacje prawne, izolujące porty od miast na zasadzie dwóch niezależnych od siebie organizmów<sup>20</sup>. Wejście w życie nowej ustawy o portach i przystaniach morskich stwarza nadzieje na poprawę sytuacji. Istotne znaczenie ma również konsekwentna realizacja strategii rozwoju miast portowych, postrzegających przyszłość portów i miast portowych w ich integracji i wskazujących odpowiednie działania o charakterze ekonomicznym, prawnym i przestrzennym. System regulacji sfery gospodarki przestrzennej powinien w wielu względach narzucać nowe formy zachowań i użytkowania przestrzeni wzorując się na pozytywnych rozwiązaniach innych państw<sup>21</sup>.

Młode Miasto jest jedynym obszarem w Gdańsku dającym możliwości powstania złożonej i wielofunkcyjnej struktury śródmiejskiej, podporządkowanej jednej, generalnej koncepcji. Jest to jedyny, tak rozległy teren, przeznaczony pod nowe inwestycje, który posiada *master plan*, syntetyzujący opracowania wielu zespołów urbanistów. Procesy restrukturyzacyjne terenów przemysłowych w obrębie Młodego Miasta mogą się stać impulsem rozwoju Gdańska i ożywienia jego śródmieścia<sup>22</sup>. Nowe centrum Gdańska, zlokalizowane na 73 hektarach terenów postindustrialnych, stanie się docelowo wielkim kompleksem komercyjnym dla południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku.

#### Literatura:

M. Biskup, *Podpanowaniem krzyżackim — od 1308 do 1454* [w:] E. Cieślak (red.), *Historia Gdańska*, t. 1, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1985, s. 338-627; B. Domański, , *Tereny przemysłowe w miastach polskich — kierunki i bariery przekształceń* [w:] *Miasto postsocjalistyczne. Organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*, XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź 2000, s. 139—143; M. Dutkowski, *Przybrzeżne strefy miejskie (waterfronty) w wizjach i strategiach regionu pomorskiego* [w:] W. Toczyski (red.), *Wizje gdyńskiej strefy brzegowej w roku 2000*, Gdynia 2000, [ekspertyza]; B. Jałowiecki, , *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej* [w:] J. Kołodziejcki, T. Parteka (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn KPZK 1999, z. 186, s. 27—76; S. Kaczmarek, *Rewitalizacja terenów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2001; M. Kochanowski,

<sup>19</sup> M. Dutkowski, *Przybrzeżne strefy miejskie (waterfronty) w wizjach i strategiach regionu pomorskiego* [w:] W. Toczyski (red.), *Wizje gdyńskiej strefy brzegowej w roku 2000*, Gdynia [ekspertyza] 2000.

<sup>20</sup> M. Kochanowski, op. cit.

<sup>21</sup> T. Markowski, op. cit.

<sup>22</sup> M. Kochanowski, D. Kochanowska D, *Młode Miasto jako kluczowy obszar rozwojowy Śródmieścia Gdańska*, Urbanista, nr 12/2004r.



*Zmiany funkcji terenów postoczniowych w Gdańsku*

*Miasto i port. Relacje historyczne i współczesne jako problem strategii rozwoju miasta* [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn KPZK 1999, z. 186, s. 285—293; M. Kochanowski, D. Kochanowska, , *Młode Miasto jako kluczowy obszar rozwojowy Śródmieścia Gdańska*, Urbanista 2004, nr 12, s. I—III; M. Kochanowski, D. Kochanowska, P. Lorens, *Wstępne określenie uwarunkowań programowych rozwoju terenu stoczni gdańskiej*, Synergia 99, Gdańsk 2000; J. Lipiński, , *Młode Miasto Gdańsk* [w:] M. Kochanowski, P. Lorens (red.) *Miasto — wspólne dobro i zbiorowy obowiązek*, Materiały I Kongresu Urbanistyki Polskiej, Urbanista 2004, nr 2, s. 146—151; P. Lorens, *Rewitalizacja terenów po stoczniowych w Gdańsku — projekt Młode Miasto jako centrum kształtującej się metropolii trójmiejskiej (studium przypadku)* [w:] T. Parteka (red.), *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, Biuletyn KPZK 2005, z. 223, s. 270—289; F. Mamuszka, *Tort gdański*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa 1988; T. Markowski, *Miasto polskie w procesie transformacji. Bilans z<sup>TM</sup>ian w zagospodarowaniu przestrzennym — szanse i zagrożenia wynikające z Integracji z Unią Europejską* [w:] M. Kochanowski, P. Lorens (red.) *Miasto — wspólne dobro i zbiorowy obowiązek*, Materiały I Kongresu Urbanistyki Polskiej, Urbanista 2004, nr 2, s. 29-39; T. Palmowski, M. Pacuk, T. Michalski, *Przemiany przestrzeni miejskiej miast portowych na przykładach Gdańska i Gdyni* [w:] I. Jażdżewska (red.) *Miasto postsocjalistycznie — organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany* (cz. II), Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2001, s. 33-46; R. Sebastyański, *Tożsamość lokalna w działaniach kolonii artystów na terenach postoczniowych w Gdańsku* [w:] M. Czepczyński (red.), *Przestrzenie miast postsocjalistycznych. Studia społecznych przemian przestrzeni zurbanizowanej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk-Poznań 2006, s. 99-108; J. Słodczyk, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Studia i monografie nr 298, Uniwersytet Opolski, Opole 2001; G. Węclawowicz, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*, PWN, Warszawa 2002; *Zasady i metody przekształcania struktur portowo—miejskich*, [w:] M. Kochanowski (red.) *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998, s. 69-84.