

PIOTR LORENS

Politechnika Gdańska

**REWITALIZACJA TERENÓW POSTOCZNIOWYCH
W GDAŃSKU – PROJEKT MŁODE MIASTO
JAKO CENTRUM KSZTAŁTUJĄCEJ SIĘ
METROPOLII TRÓJMIEJSKIEJ
(STUDIUM PRZYPADKU)**

Abstract: Regeneration of the Post-Shipyard Areas in Gdańsk – Young City Project as the New Center of Developing Tri-City Metropolitan Area. (Case Study). Regeneration of the former Gdańsk Shipyards, located in the heart of the City of Gdańsk, is one of the most interesting cases in urban regeneration nowadays in Poland. This is due to the scale of the project, its location, historical associations of the site as well as its future, potential importance for the developing Tri-City Metropolitan Area. The so-called Young City Project involves about 73 hectares of land and will create the diversified urban environment. Various parts of the quite diversified site suffer from different types of urban degradation, and therefore have to face individually crafted development models.

**1. Przesłanki wyboru –
potencjał metropolitalny miasta**

Współczesny Gdańsk – a także i cała metropolia – nie mają jednego, wyraźnie wykształconego obszaru centralnego. Należy pamiętać, że przez wiele dziesięcioleci planiści i urbaniści szukali rozwiązania tego problemu m.in. w tworzeniu tzw. Centralnego Pasma Usługowego lub też zupełnie nowego ośrodka usługowego – poza granicami ówczesnego za-inwestowania miejskiego (Kochanowski, Kochanowska, Lorens 1996). Szansą na zmianę tego stanu jest transformacja terenów dawnej Stoczni Gdańskiej, określanych jako historyczna jednostka urbanistyczna Młode Miasto – w odróżnieniu od dwóch dzielnic historycznych Gdańska: Głównego Miasta (z osią ul. Długiej i Długiego Targu) oraz Starego Miasta.

Młode Miasto jest położone w bezpośredniej bliskości ścisłego centrum Gdańska, bardzo blisko dworca Głównego PKP oraz w sąsiedztwie największej atrakcji turystycznej Gdańska, a także historycznego jego serca – Głównego Miasta (ryc. 1). Jednocześnie leży na naturalnym kierunku rozwoju obszaru śródmieścia miasta. Oznacza to, że (uwzględniając skalę przestrzenną obszaru) jest ono **jedynym fragmentem śródmieścia – a zapewne i całego Gdańska – zdolnego przyjąć ważny w skali całej kształtującej się metropolii, program śródmiejski**. Istotne są tu także doskonałe powiązania komunikacyjne – zarówno istniejące, jak



Ryc. 1. Lokalizacja Młodego Miasta w strukturze śródmieścia Gdańska
 Źródło: P. Lorens, A. Kicki, S. Ledwoń.

i planowane do realizacji w najbliższych latach (Kochanowski, Kochanowska 2004).

Projekt Młode Miasto jest przykładem kompleksowego programu rewitalizacji zdegradowanej strefy przemysłowo-portowej, typowej dla miast portowych opuszczanych przez swoje dotychczasowe funkcje (Lorens 2004a). Jako takie, ma liczne odpowiedniki w miastach zachodnioeuropejskich i północnoamerykańskich, gdzie tego typu programy podejmowane są od wczesnych lat 70. Wiążą się one nie tylko z fizyczną sanacją przestrzeni, ale – przede wszystkim – z nadaniem miastom portowym nowego impulsu rozwoju, a także – przywrócenia im morskiej tożsamości (Bruttomesso 2001). Podobnie będzie w przypadku Młodego Miasta, którego znaczny potencjał przestrzenny (ok. 140 ha) oraz wyjaśniona sytuacja planistyczna i własnościowa dają szansę na sprawne przeprowadzenie całego procesu (Lipiński 2004). Z tego powodu może stanowić interesujące studium przypadku, z którego można wywieść wiele konkluzji dotyczących sposobów rewitalizacji zdegradowanych struktur poprzemysłowych. Jest to przypadek ciekawy także i dlatego, że stanowi potencjalną lokalizację nowego centrum dla całej kształtującej się obecnie Metropolii Trójmiejskiej.

Obszar Młodego Miasta jest położony na północnych obrzeżach obecnego śródmieścia Gdańska, i obejmuje tereny położone między ciągami ul. Jana z Kolna i Wałowej a korytem Martwej Wisły. Z wyjątkiem niewielkich enklaw zabudowy mieszkaniowej prawie w całości składa się ze zdegradowanych obszarów poportowych i poprzemysłowych, a w tym:

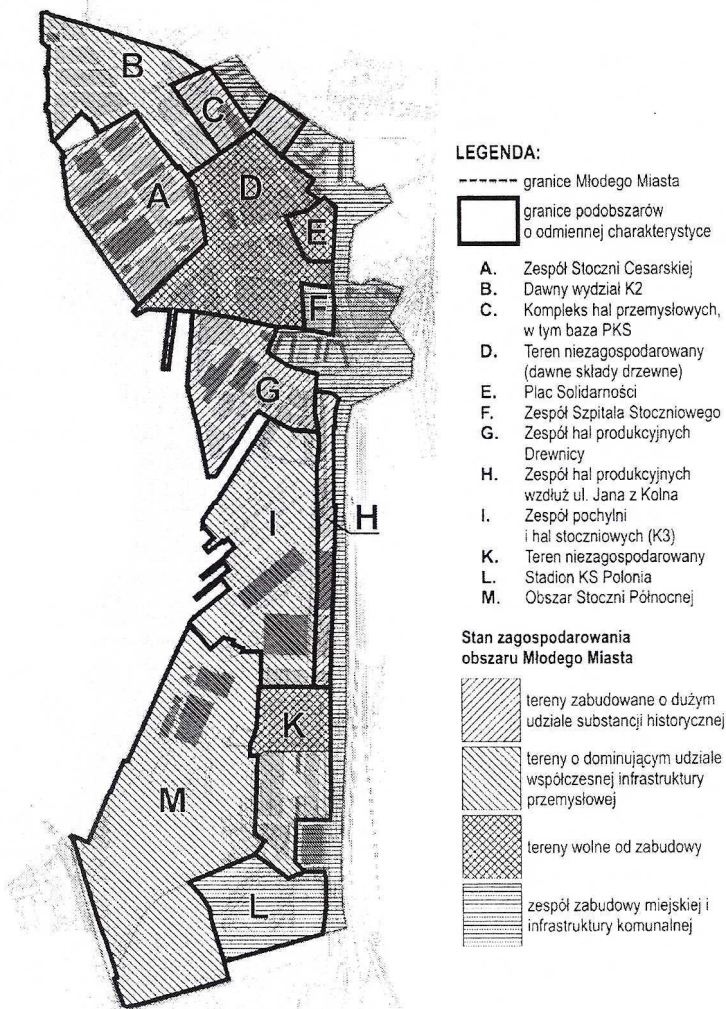
- terenów dawnej Fabryki Wagonów, w okresie powojennym zaanektowanych przez Stocznę Północną;
- terenów prywatnej stoczni, założonej w drugiej połowie XIX w. przez Ferdynanda Schichaua, i funkcjonującej do 1945 r., a po wojnie włączonej w skład Stoczni Gdańskiej im. Lenina;
- terenów dawnej pruskiej Stoczni Cesarskiej, w okresie po I Wojnie Światowej przejętej przez konsorcjum międzynarodowe *The International Shipbuilding and Engineering Company*, również po ostatniej wojnie włączonej w skład Stoczni im. Lenina;
- dawnej Gazowni Miejskiej, zlikwidowanej w połowie lat 90. XX w.;
- fabryki urządzeń elektrycznych „Elmor”, obecnie przenoszącej swą działalność na inne miejsce.

Należy także pamiętać, że Stocznia Gdańska im. Lenina stała się sławna w Polsce i na świecie dzięki protestom robotniczym w 1970 i 1980 r., a także – dzięki powstaniu „Solidarności” i porozumieniom sierpniowym, podpisanym w historycznej Sali BHP.

2. Opis procesu degradacyjnego

Obszar Młodego Miasta ma dość niezwykłą historię. Sięga ona – w odróżnieniu od wielu podobnych obszarów na świecie – do czasów średniowiecza, kiedy to w 1380 r. Krzyżacy założyli nową dzielnicę miasta pod tą właśnie nazwą (Januszajtis 2001). Od tego czasu aż do początku XIX w. teren pozostał niezabudowany, co wynikało m.in. z ograniczeń w zabudowie przedpoła nowożytnych fortyfikacji Gdańska. Sytuacja ta uległa zmianie dopiero wtedy, kiedy dostrzeżono walory obszaru jako miejsca potencjalnej lokalizacji nowej stoczni marynarki wojennej (zwanej później Stoczną Cesarską). Natomiast likwidacja obwałowań miasta pod koniec XIX w. umożliwiła jego trwałe połączenie z resztą historycznego śródmieścia Gdańska (Lorens 2004b). Stan ten utrzymał się aż do końca II wojny światowej, kiedy to połączono obie ówczesne stocznie i uformowano znaną w okresie powojennym Stocznnię Gdańską im. Lenina. Zakład nieustannie się rozrastał, choć możliwości jego ekspansji terytorialnej na południe od Martwej Wisły – a więc od strony obszaru śródmieścia Gdańska – były znacznie ograniczone. Powstał tylko nowy kompleks pochylni (tzw. Wydział K2), próbowano także zagospodarować na cele budowy nowych hal tereny stykowe między obu dawnymi zakładami – położone bezpośrednio na zapleczu obecnego Placu Solidarności. Jednak z różnych względów – w szczególności komunikacyjnych – było to rozwiązanie nie do końca przemyślane. Dlatego rozpoczęto rozbudowę nowoczesnych urządzeń na Wyspie Ostrów, które docelowo przejęły dużą część produkcji elementów wielkowymiarowych sekcji kadłubów, transportowanych później na pochylnię.

Mimo prób wprowadzania nowej organizacji produkcji budowa statków z wykorzystaniem ponad 100-letnich urządzeń stawała się coraz mniej opłacalna. Dlatego stocznia już w połowie lat 80. zaczęła popadać w trudności finansowe, które ostatecznie doprowadziły ówczesne władze państwowe do podjęcia decyzji o jej upadłości. Zapewne decyzja ta wynikała także z przesłanek politycznych – o czym może świadczyć późniejsze wycofanie się z niej. Nie mniej jednak był to pierwszy objaw poważnych trudności dla zakładu. Po przełomie 1989 r. podejmowano różne próby odzyskania przez Stocznnię Gdańską jej dawnej świetności ale realia ekonomiczne były nieubłagane. Doprowadziły do ostatecznej upadłości zakładu w 1997 r. Trwający dwa lata proces upadłości – w trakcie którego stocznia wciąż pracowała – przyniósł decyzję pozwalającą na podjęcie procesu restrukturyzacji zakładu. Zakładała ona przeniesienie całości produkcji stoczniowej do najbardziej nowoczesnej części zakładu



Ryc. 2. Gdańsk – Młode Miasto. Struktura przekształceń przestrzeni
 Źródło: Oprac. P. Lorens, S. Ledwoń.

– na Wyspę Ostrów – i przeznaczenie pozostałych terenów na inne cele. W celu przygotowania i przeprowadzenia procesu restrukturyzacji tych terenów powołano specjalną spółkę – Synergię 99 – której jedyną funkcją jest zarządzanie terenami wyłączonymi z produkcji stoczniowej i przygotowanie procesu ich rewitalizacji.

W efekcie w obszarze Młodego Miasta można wyróżnić następujące podobszary o zróżnicowanych uwarunkowaniach przekształceń i charakterystyce (ryc. 2):

- zespół Stoczni Cesarskiej – czyli kompleks hal produkcyjnych pochodzących z II połowy XIX w., stanowiących przed I wojną światową główną część zespołu stoczni wojennej;
- dawny wydział produkcji kadłubów K2 – obejmujący zespół likwidowanych obecnie pochylni oraz powiązanych z nimi hal produkcyjnych;
- kompleks hal przemysłowych od strony ul. Wałowej, obejmujący także bazę PKS-u;
- niezagospodarowane obecnie tereny dawnych składów drzewnych, w tym zlokalizowaną w środku tego obszaru historyczną salę BHP oraz zespół tzw. Drogi do Wolności;
- Plac Solidarności z Pomnikiem Poległych Stoczniovców;
- zespół szpitala stoczniowego;
- zespół hal produkcyjnych Drewnicy – obejmujący pochodzące z różnego okresu (w tym o interesującej architekturze klasycyzującego modernizmu) hale produkcyjne;
- zespół hal produkcyjnych wzdłuż ul. Jana z Kolna;
- zespół pochylni i urządzeń produkcyjnych dawnego wydziału K3 – wciąż wykorzystywany na cele produkcji stoczniowej;
- niezagospodarowany teren w bezpośrednim sąsiedztwie biurowca Stoczni Północnej;
- stadion Klubu Sportowego „Polonia”;
- obszar Stoczni Północnej.

3. Ocena stopnia degradacji obszaru Młodego Miasta

Według przyjętej metodologii (za Mironowicz i Ossowiczem – w tym samym tomie) można wyróżnić cztery podstawowe rodzaje degradacji: materialną, funkcjonalną, moralną i kompozycyjną. Kryteria te mogą stanowić podstawę do oceny stopnia degradacji zarówno całych obszarów, jak i pojedynczych budynków.

W odniesieniu do kryterium **degradacji materialnej** – obejmującej przede wszystkim stan techniczny budynków oraz rodzaj wyposażenia technicznego terenów – stan degradacji obszaru i struktur w obrębie Młodego Miasta należy ocenić jako średni. Wynika to z tego, że wszystkie obiekty znajdujące się na jego obszarze są w stanie technicznym zadowalającym, i w większości wykorzystywane obecnie na rozmaite cele produkcyjne i magazynowe. Ich ewentualne przekształcenie na funkcje miejskie wymagałoby głębokiej restrukturyzacji.

W odniesieniu do kryterium **degradacji funkcjonalnej** – rozumianej jako proces przekształceń funkcjonalnych występujących na danym terenie – stan degradacji Młodego Miasta należy ocenić jako wysoki. Uzasadnione jest to tym, że znakomita większość użytkowników przestrzeni Młodego Miasta nie jest tu zakorzeniona, i w żaden sposób nie związana z miejscem. Tym samym w bardzo krótkim czasie funkcje te mogą być przeniesione w zupełnie inne miejsce, a użytkowane budynki i struktury – opuszczone. Jednocześnie wiele z nich ma charakter produkcyjny, nie związany w ogóle ze stocznioowymi tradycjami miejsca. Tak więc funkcje te nie są ustabilizowane, i zapewne będą podlegać procesom wymiany.

W odniesieniu do kryterium **degradacji moralnej** – związanej przede wszystkim z wizerunkiem miejsca – stan degradacji obszaru Młodego Miasta należy określić jako średni. Wynika to z wielu kwestii: obszar stocznioowy stanowi ważny element krajobrazu współczesnego Gdańska, a ze względu na swoją historię i dziedzictwo Solidarności jest powszechnie rozpoznawany nie tylko w Polsce ale i na świecie. Jednocześnie bardzo niewiele osób zna go naprawdę – do tej pory jest to teren zamknięty i przez wielu postrzegany jako nieprzyjazny lub nieobecny w świadomości jako istotny element miasta. Także – ze względu na podjęty proces jego „oswajania” m.in. przez różnorodne działania kulturalne i artystyczne zaczyna funkcjonować na mapie kulturalnej Trójmiasta jako siedziba awangardowych instytucji czy lokalizacji letniej sceny teatralnej.

W odniesieniu do kryterium **degradacji kompozycyjnej** – obejmującej stopień wykształcenia struktur kompozycyjnych zwanych zespołami kompozycyjnymi oraz realizację funkcji kompozycyjnych – stan degradacji obszaru Młodego Miasta należy określić jako niski. Wynika to z zachowania znacznej części historycznego układu urbanistycznego obszaru, geometrii całości układu, wreszcie – ocalenia znacznej części historycznej zabudowy. Co istotne, także znane plany przekształceń urbanistycznych zakładają zachowanie ww. cech przestrzeni.

Ocenę stopnia degradacji obszaru Młodego Miasta można także przedstawić w odniesieniu do poszczególnych jego części, wymienionych powyżej i przedstawionych na ryc. 2. Próbę takiej oceny przedstawiono w tabeli 1.

Podsumowując, stopień degradacji obszaru Młodego Miasta należy określić jako średni. Tym samym różni się on od większości obszarów poprzemysłowych, przeżywających częstokroć znacznie bardziej gwałtowne procesy dekapitalizacji, czy wręcz całkowitej eliminacji historycznej struktury materialnej. Zapewne należy to zawdzięczać obecności aktywnego gospodarza terenu – obecnie spółki Synergia 99, a wcześniej zarządu stoczni oraz syndyka – dbających o zagospodarowanie terenu i jednocześnie nie dopuszczających do rabunkowej gospodarki terenem.

Tabela 1

Ocena stopnia degradacji wydzielonych podobszarów w strukturze Młodego Miasta

Symbol i nazwa podobszaru	Stopień degradacji					
	Materialna	Funkcjonalna	Moralna	Kompozycyjna	Razem	Uśredniony stopień degradacji podobszaru
A. Zespół Stoczni Cesarskiej	2	2	2	0	6	1,50
B. Dawny Wydział K 2	3	3	3	3	12	3,00
C. Kompleks hal przemysłowych, w tym baza PKS	2	3	2	2	9	2,25
D. Teren niezagospodarowany – dawne składy drewna	0	3	3	3	9	2,25
E. Plac Solidarności	0	0	0	2	2	0,50
F. Zespół szpitala stoczniowego	1	1	1	2	5	1,25
G. Zespół hal produkcyjnych Drewnicy	1	3	2	1	7	1,75
H. Zespół hal produkcyjnych wzdłuż ul. Jana z Kolna	1	3	2	1	7	1,75
I. Zespół pochylni i urządzeń stoczniowych – dawny wydział K3	1	2	1	2	6	1,50
K. Teren niezagospodarowany w sąsiedztwie biurowca Stoczni Północnej	0	3	3	3	9	2,25
L. Stadion KS Polonia	Obszary pełniące swe dotychczasowe funkcje, wyłączone z oceny stopnia degradacji					
M. Obszar Stoczni Północnej						
Uśredniony stopień degradacji całego obszaru					72	1,8

Przyjęto skalę ocen: 0 – brak degradacji, 1 – degradacja niska, 2 – degradacja średnia, 3 – degradacja wysoka.

Źródło: Opracowanie własne (tab. 1-4).

4. Schemat oceny możliwości przekształceń

Przy analizie oceny możliwości przekształceń obszaru Młodego Miasta posłużono się metodologią opracowaną przez Gorgoń i Gasidłę (1999). Zakłada ona uwzględnienie zarówno zewnętrznych czynników wpływających na możliwości rewitalizacji istniejącej struktury, jak i czynników wewnętrznych – wynikających ze stanu samego terenu. W obu tych kategoriach można wymienić czynniki strukturalne, jak i funkcjonalne, a także podzielić je na sprzyjające przekształceniom lub utrudniające je (tab. 2).

Z tabeli 3 wynika, że w stosunku do obszaru Młodego Miasta brakuje obecnie czynników utrudniających podjęcie procesu inwestowania. Mimo że całość znajduje się w rękach prywatnych dostęp publiczny do poszczególnych terenów także nie będzie problemem. Na podstawie planu miejscowego wydzielono bowiem w przestrzeni, podstawowe dla funkcjonowania dzielnicy, ciągi uliczne i przestrzenie publiczne, które w najbliższym czasie zostaną przekazane miastu¹. Z deklaracji

Tabela 2

Czynniki zewnętrzne wpływające na możliwości przekształceń Młodego Miasta

	Sprzyjające przekształceniom	Utrudniające przekształcenia
Strukturalne	<ul style="list-style-type: none"> - w strukturze Metropolii Trójmiejskiej brak wyraźnie zaznaczonego centrum; - położenie w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego centrum Gdańska; - położenie w bezpośrednim sąsiedztwie ważnych węzłów komunikacyjnych, w tym międzymiastowej komunikacji kolejowej. 	<ul style="list-style-type: none"> - brak nowych powiązań komunikacyjnych, zapewniających kompleksową obsługę obszaru; - brak wykształconych powiązań obszaru za pośrednictwem przestrzeni publicznych z resztą śródmieścia Gdańska.
Funkcjonalne	<ul style="list-style-type: none"> - dążenie do koncentracji programu komercyjnego w dużych ośrodkach; - brak wykształconych w strukturze metropolii wielofunkcyjnych centrów komercyjnych, mogących stanowić konkurencję dla Młodego Miasta; - brak propozycji powrotu funkcji przemysłowej na znaczną część obszaru. 	<ul style="list-style-type: none"> - rozwijające się nowe elementy programu komercyjnego w innych rejonach metropolii (narastający –problem dekoncentracji i konkurencji wewnątrz-miejskiej); - brak tradycji koncentracji funkcji metropolitalnej w obszarze Trójmiasta; - brak powiązania z programami przekształceń obszarów sąsiadujących.

¹ Operacja ma bazować na nieodpłatnym przekazaniu przez Synergię 99 terenów na rzecz miasta z jednoczesnym umorzeniem przez władze Gdańska zaległych podatków od nieruchomości, należnych za lata ubiegłe. Pozwoli to na bezkosztowe przejęcie, przez władze miasta, kontroli nad kluczowymi ciągami organizującymi przestrzeń dzielnicy.

Czynniki wewnętrzne wpływające na możliwości przekształceń Młodego Miasta

	Sprzyjające przekształceniom	Utrudniające przekształcenia
Strukturalne	<ul style="list-style-type: none"> - duży stopień integralności przestrzennej obszaru; - świadomość wyzwań stojących przed właścicielem terenu; - dzielenie się obszaru na wyraźnie wyodrębnione części, mające określoną tożsamość wynikającą z ich poprzedniej funkcji oraz zachowanych elementów historycznej struktury zabudowy; - duże możliwości przekształcenia, adaptacji i wymiany istniejącej zabudowy; - obecność dużych terenów wolnych od zabudowy, gotowych do zabudowy; - rozpoczęte procesy rozbiórki; infrastruktury przemysłowej i licznych obiektów tymczasowych. 	<ul style="list-style-type: none"> - brak infrastruktury komunalnej na terenie; - brak wykształconego nowego układu ulicznego, w tym trasy „Nowej Wałowej”; - zły stan nabrzeży, uniemożliwiający ich szybkie wykorzystanie na cele turystyczne, komunikacyjne i rozwoju przestrzeni publicznych.
Funkcjonalne	<ul style="list-style-type: none"> - jasne określenie obszarów o funkcjach związanych z produkcją stoczniową; - pojawienie się funkcji związanych z wytwarzaniem jachtów; - jasna sytuacja w dziedzinie lokowania nowych funkcji; komercyjnych i mieszkaniowych na poszczególnych fragmentach obszaru; - zainteresowanie inwestorów podjęciem procesu rozwoju poszczególnych działek. 	<ul style="list-style-type: none"> - konieczność wytworzenia „masy krytycznej” nowych inwestycji dla nadania procesowi przekształceń właściwej dynamiki; - konieczność dokładniejszego zdefiniowania programu funkcjonalnego poszczególnych obszarów – szczególnie w powiązaniu z procesami rozwoju innych obszarów metropolii.

władz spółki wynika także, że nie będzie problemów ze znalezieniem pierwszych inwestorów na kluczowych dla rozwoju dzielnicy, terenach.

Poważnym problemem jest tylko brak jasno zarysowanych perspektyw realizacji głównego układu ulicznego, stanowiącego kregosłup komunikacyjny dzielnicy. Natomiast interesującym procesem jest stabilizacja funkcji produkcyjnej w niektórych obszarach dzielnicy, np. zespół pochylni w rejonie ul. Jana z Kolna, które jeszcze przez długi czas będą pełnić swe dotychczasowe funkcje. Stan ten został utrwalony także w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Równie znamienne jest sukcesywne zajmowanie niektórych hal dawnej Stoczni Cesarskiej przez firmy zajmujące się wytwarzaniem jachtów i osprzętu do nich. W dłuższej perspektywie staną się one interesującym wyznacznikiem nowej tożsamości miejsca, i jednocześnie istotnym wyróżnikiem Młodego Miasta w stosunku do innych podobnych kompleksów w Polsce i Europie.

5. Schemat procesu przekształceń – w tym procesu planistycznego

Nawiązując do metodologii zaproponowanej przez Gorgoń i Gasidłę (1999) można określić poszczególne „fazy życia” terenu. Są to:

- planowanie (zielona łąka);
- rozwój (teren w budowie);
- dojrzałość (teren zabudowany);
- upadek (ugór przemysłowy);
- odnowa (odłóg);
- planowanie (zielona łąka).

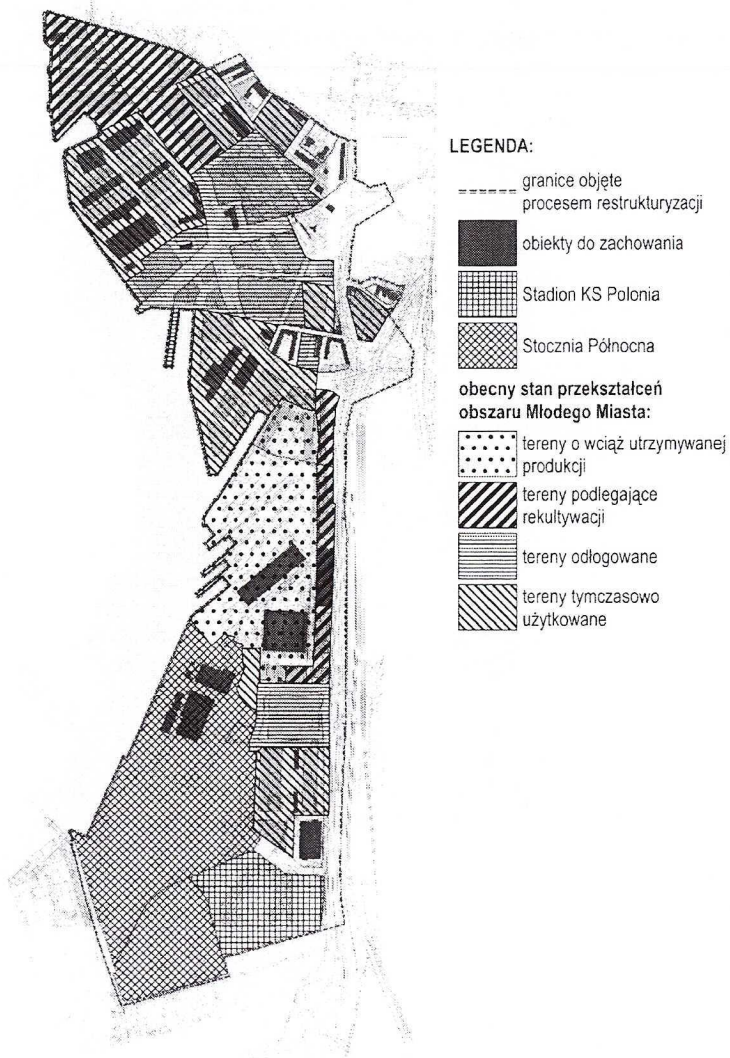
Proces ten autorzy opisują także jako cykl sześciu elementów procesu: **przygotowanie infrastruktury, budowa, produkcja, rekultywacja, odłogowanie, przygotowanie infrastruktury** (pod nowe inwestycje). Cykl ten można uzupełnić o trzy kolejne fazy: **tymczasowe użytkowanie, budowę nowej struktury i jej funkcjonowanie**.

W odniesieniu do Młodego Miasta trudno jest o jednoznaczne określenie etapu, na jakim znajduje się jego przekształcanie. Wynika to z dużej niejednorodności stopnia przekształceń poszczególnych terenów. Można wyróżnić następujące sytuacje:

- a) tereny o wciąż **utrzymywanej produkcji** stoczniowej np. zespół wspomnianych już pochylni w rejonie ul. Jana z Kolna, ale także – hale adaptowane na inne cele produkcyjne (w tym – o charakterze tymczasowym);
- b) tereny **podlegające rekultywacji** – co odnosi się do rozbieranych obecnie obiektów tymczasowych i rozmaitych elementów infrastruktury przemysłowej;
- c) tereny **odłogowane** – w tym znaczne połacie terenu pozbawione już dawnych struktur, i obecnie czekające na przyjęcie nowych inwestycji;
- d) tereny **tymczasowo użytkowane** – co dotyczy znakomitej większości dawnych hal stoczniowych, wykorzystywanych obecnie na potrzeby rozmaitych funkcji (co nie wyklucza ich stabilizacji w dłuższym czasie).

Brak jest jeszcze działań, które można by określić mianem przygotowania nowej infrastruktury, czy też budowy nowej infrastruktury i jej użytkowania (ryc. 3).

Niezależnie od zjawisk zachodzących w przestrzeni Młodego Miasta, interesująco przedstawia się także proces planowania przekształceń obszaru. Pierwsze wysiłki w kierunku opracowania nowego programu miejskiego podjęto już w 1995 r., kiedy to sytuacja ekonomiczna stoczni była już bardzo zła. Wówczas to zlecono zespołowi prof. M. Ko-



Ryc. 3. Gdańsk – Młode Miasto. Stan przekształceń przestrzeni
 Źródło: P. Lorens, S. Ledwoń.

chanowskiego z Politechniki Gdańskiej opracowanie *Studium Zagospodarowania Północnej Części Śródmieścia Gdańska*, obejmującego tereny na północ od ul. Wałowej, od rz. Motławy aż po Plac Zebrań Ludowych (a więc znaczną część terenów Stoczni Gdańskiej, Gazowni i fabryki „Elmor”). Wszystkie te podmioty były zainteresowane zmianą przeznaczenia swoich terenów. Trwające dwa lata prace studialne i projektowe, zaowocowały przygotowaniem wielu wariantów rozwiązania m.in. nowej arterii – nazwanej roboczo ul. Nową Wałową. Od jej przebiegu i klasy zależało bowiem ukształtowanie nowego zagospodarowania terenów Młodego Miasta. Wśród pozostałych decyzji projektowych znalazły się m.in. przedłużenie bulwaru nadwodnego od Długiego Pobrzeża do rejonu tzw. Stoczni Cesarskiej (reliktów założenia stoczniowego z końca XIX w.), a także wykształcenie dwóch nowych układów przestrzeni publicznych łączących centrum miasta z wodą – układu tzw. Drogi do Wolności oraz przedłużenia ul. Heweliusza. Szczególnie istotna jest koncepcja Drogi do Wolności – szerokiego bulwaru o symbolicznym charakterze, stanowiącym jednocześnie przestrzeń dokumentującą walkę z komunizmem. *Studium*, ukończone w 1996 r., przez parę lat było bazą dla wielu dyskusji – także o podłożu politycznym – dotyczących przyszłości tej części miasta (Kochanowski, Kochanowska, Lorens 1996). Równoległe z przygotowaniem *Studium* toczyły się prace nad planem zagospodarowania przestrzennego fragmentu tego obszaru, związanego bezpośrednio z rejonem Placu Solidarności. Pracami również zajmował się zespół z Politechniki Gdańskiej pod kierunkiem prof. M. Kochanowskiego. Z czasem granice planu ulegały rozszerzaniu, i obecnie obejmują cały obszar stoczniowy położony na południe od Martwej Wisły.

Jednak dopiero podjęcie w 1999 r. decyzji o zakupie całości terenu przez Grupę Stoczni Gdynia oraz współpracujących z nią funduszy inwestycyjnych w znaczny sposób przyspieszyło proces planistyczny. Nowi właściciele powołali spółkę Synergia 99, mającą odgrywać rolę dewelopera terenu². Od tego momentu prace planistyczne nabrały tempa, choć należy zaznaczyć, że prowadzone były głównie przez instytucje zaproszone do współpracy i finansowane ze środków dewelopera terenu. Władze miasta swoje działania ograniczyły tylko do przygotowania projektu planu miejscowego.

Po powstaniu spółki Synergia 99 jej władze szybko zabrały się do opracowania wstępnych studiów, ukazujących skalę możliwych inwestycji.

² Ten rodzaj spółki deweloperskich bywa także określane mianem *dewelopera gruntowego*. Jest to dosłowne tłumaczenie angielskiego określenia *Land Developer*.

tycji. W celu sprawdzenia prawidłowości tych studiów, zaproszono do współpracy ponownie Politechnikę Gdańską i znaną firmę urbanistyczną z USA – Sasaki Associates. W sierpniu 2000 r. zespół urbanistów pod kierunkiem D. Pieprza z Sasaki – przy współpracy specjalistów z PG oraz wielu innych specjalistów lokalnych i międzynarodowych – opracował tzw. *Vision Master Plan* – czyli koncepcję przestrzenną ukształtowania całego obszaru Młodego Miasta, obejmującą także część północną obszaru – zajęta obecnie przez ciągle jeszcze funkcjonujące pochylnie stoczniowe. Koncepcja zawierała wszystkie wcześniejsze propozycje projektowe, a wśród nowych elementów znalazły się m.in. propozycje nietypowego ukształtowania placu na zakończeniu ciągu ul. Heweliusza – nad basenem Stoczni Cesarskiej, a także – postulat ukształtowania tradycyjnych bloków zabudowy na całym analizowanym obszarze. Opracowano także szczegółową propozycję połączenia rejonu Stoczni Cesarskiej z częścią Młodego Miasta zajęta ciągle przez pochylnie stoczniowe (Pieprz 2001). Wszystkie te decyzje znalazły odzwierciedlenie w kolejnych opracowaniach studialnych i projektowych.

Uzyskany materiał projektowy wciąż jeszcze miał charakter ogólnych studiów, a przed projektantami pojawiało się wiele pytań i wątpliwości co do słuszności przyjętych rozwiązań. Dlatego też przed podjęciem kolejnych prac zdecydowano o przedyskutowaniu całości problematyki kształtowania nowej struktury Młodego Miasta w ramach II, specjalnie w tym celu zorganizowanej, konferencji naukowej pt. *Large-Scale Urban Developments* w grudniu 2000 r. na Politechnice Gdańskiej. Zgromadziła wielu światowej sławy urbanistów, naukowców zajmujących się problematyką kształtowania *waterfrontów* oraz przedstawicieli firm konsultingowych. Dyskusja na konferencji była bardzo owocna – uzyskano wiele cennych uwag i komentarzy, dotyczących zarówno całości projektu, jak i szczegółowych problemów projektowych i realizacyjnych. Podsumowaniem prezentacji i dyskusji konferencyjnych stała się publikacja pod tym samym tytułem, wydana w 2001 r. Zawierała ona także kolejną wersję Master Planu dla całego obszaru Młodego Miasta, przygotowaną – z uwzględnieniem wyników konferencji – przez zespół z Politechniki Gdańskiej (Lorens 2001). Cennym uzupełnieniem tych rozważań był ogólnopolski konkurs studencki na koncepcję zagospodarowania zespołu Stoczni Cesarskiej. Napłynęło prawie 50 prac ze wszystkich uczelni architektonicznych w Polsce, a zwycięska praca nosiła znamienny tytuł: *Miasto żurawi*. Plan zmagających konkursowych to niezmiernie interesujący katalog możliwych sposobów zagospodarowania przedmiotowego obszaru, i z pewnością

jeszcze niejedyn raz projektanci poszczególnych obiektów i zespołów będą do niego wracali.

Zupełnie innym ćwiczeniem projektowym stały się międzynarodowe warsztaty deweloperskie, przeprowadzone na przełomie 2001 i 2002 r. Koordynował je znany krakowski architekt, R. Loegler. Do udziału w warsztatach zaproszono zespoły projektowe i firmy deweloperskie. Ich zadaniem stało się przygotowanie propozycji zagospodarowania poszczególnych działek, wyznaczonych przez Loeglera w specjalnie opracowanym planie koordynacyjnym. Prace warsztatowe zakończyły się dwudniowym seminarium połączonym z prezentacjami i dyskusjami zarówno nad całością przedsięwzięcia, jak i planowanym zagospodarowaniem poszczególnych działek. Szczególnie istotna była obecność środowiska deweloperskiego, w tym – wielu przedstawicieli dużych firm nieruchomościowych z Europy Zachodniej. Ich obecność zarówno na seminarium, jak i współpraca z architektami na etapie przygotowywania szczegółowych rozwiązań pozwoliła na potwierdzenie wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej terenu Młodego Miasta i na zweryfikowanie koncepcji programowych właściciela terenu i władz miasta. Wyniki warsztatów – w postaci makiety oraz opracowania graficznego – przez wiele miesięcy stanowiły podstawę dalszych dyskusji.

Podsumowaniem tych prac stało się opracowanie finalnej wersji koncepcji zagospodarowania obszaru Młodego Miasta, a także – przygotowanej na jej podstawie – propozycji zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Była ona jednocześnie wnioskiem do planu ze strony właściciela terenu. Została w 2002 r. przesłana do Biura Rozwoju Gdańska, które – jako jednostka gminna powołana w celu przygotowywania opracowań planistycznych – od 2000 r. przejęło od Politechniki Gdańskiej prowadzenie prac nad planem zagospodarowania przestrzennego. W ciągu paru miesięcy powstała ostateczna koncepcja dwóch planów: *Nowe Miasto – Plac Solidarności* i *Nowe Miasto – Północ*, które – po wielu problemach natury proceduralnej – zostały przyjęte uchwałą Rady Miasta Gdańska w 2004 r. (Zaluski 2004).

Rozwiązania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – ze względu na ich regulacyjny charakter – mogą być w różny sposób interpretowane. Przyjęty sposób budowy ustaleń planu – czyli wydzielenie tylko niezbędnych ulic i przestrzeni publicznych o charakterze układowym, a także znaczne ograniczenie wprowadzenia szczegółowych regulacji wewnątrz wydzielonych obszarów, spowodował że konieczne stało się opracowanie *Studium Kubaturowego* ukazującego możliwy kształt urbanistyczny dzielnicy. Stanowi ono uszczegółowienie

zapisów planu i przedstawienie ich w postaci zrozumiałej zarówno dla potencjalnych deweloperów, jak i szerokiego grona zainteresowanych projektem. Wszystkie decyzje projektowe w nim zawarte są zgodne z zapisami planu, jak i z innymi obowiązującymi przepisami – w tym z zapisami Prawa Budowlanego (Lorens, Załuski, Ledwoń 2004).

Kolejnymi elementami procesu transformacji staną się wydzielenia geodezyjne terenu oraz pierwsze realizacje. Są one obecnie w fazie przygotowania.

Tabela 4

Fazy transformacji w odniesieniu do Młodego Miasta

Fazy transformacji	Realizacja w obszarze Młodego Miasta
A. Utrzymywana produkcja przemysłowa	Dotyczy niektórych fragmentów terenu – w szczególności kompleksu pochylni oraz przyległych hal wzdłuż ul. Jana z Kolna
B. Rekultywacja	Dotyczy głównie obszaru położonego na północ i wschód od Placu Solidarności, gdzie trwa obecnie likwidacja struktur przemysłowych
C. Odlogowanie	Dotyczy terenów bezpośrednio przylegających od północy i wschodu do Placu Solidarności – tereny są już pozbawione dotychczasowych funkcji i struktur przemysłowych
D. Tymczasowe użytkowanie	Dotyczy większości dawnych hal stoczniowych
E. Zmiana funkcji – planowanie	Zrealizowane w pełnym zakresie w latach 1999-2004. W dalszym ciągu prac przewidziane kolejne uszczegółowienia i prace studialne dotyczące poszczególnych fragmentów terenu
E 1. Wstępne studia i analizy	Wykonane w latach 1995-1996.
E 2. Wstępne studia developerskie	Wykonane w 1999 r. wraz z powstaniem spółki Synergia 99
E 3. Konferencje i seminaria	Przygotowane i przeprowadzone w 2000 r., a także w latach późniejszych
E 4. Warsztaty developerskie	Przygotowane i przeprowadzone w 2002 r.
E 5. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego	Uchwalony w 2004 r.
E 6. Studium kubaturowe	Wykonane w 2004 r. dla całego terenu na podstawie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
E 7. Podział terenu	W trakcie przygotowania
F. Rozwój nowych inwestycji	W trakcie planowania

Opisany proces transformacji Młodego Miasta można przedstawić także w formie syntetycznej tabeli 4:

6. Wnioski do paradygmatu

Na podstawie prezentowanych rozważań można określić wnioski dotyczące zarówno organizacji procesu przekształceń, jak i sposobu jego planowania.

W odniesieniu do organizacji procesu przekształceń kluczowe znaczenie ma szybkie przejęcie własności terenu przez dewelopera, z pominięciem etapu własności gminnej. To właśnie dzięki zebraniu w rękach jednego właściciela tytułów prawnych do terenu obejmującego ok. 73 ha dawnej południowej części Stoczni Gdańskiej³ mamy do czynienia z sytuacją unikatową nie tylko w skali Polski, ale także i Europy – Młode Miasto jest chyba jedynym tak znacznym projektem urbanistycznym, w całości kontrolowanym przez jednego prywatnego właściciela, zdolnego – z racji prawa swobodnego dysponowania terenami – do nieomalże autorskiego tworzenia nowej części miasta. Jednocześnie skupienie w jednym ręku decyzji dotyczących tak ważnych terenów nie jest niczym nowym, w realiach rozwoju urbanistycznego miast europejskich i amerykańskich. Należy wymienić np. projekt Kop van Zuid w Rotterdamie (Van Hoek 2001). Pozwala to m.in. na harmonijne kształtowanie krajobrazu kulturowego obszaru, w tym – przestrzeni publicznych oraz świadomego podejmowania decyzji co do ochrony i wykorzystania walorów dziedzictwa (Frenchman 2001).

Natomiast istotnym zagrożeniem – obserwowanym w przypadku Młodego Miasta – jest całkowicie bierna postawa władz miejskich, i wycofywanie się z przypisanych im konstytucyjnie ról. Dotyczy to głównie kształtowania struktury przestrzeni publicznych. Ograniczono się tylko do wytrasowania podstawowych ciągów komunikacyjnych oraz Drogi do Wolności, ukształtowanie pozostałych zostawiając swojemu losowi. Oznacza to stworzenie kwartałów o powierzchni, w skrajnych przypadkach dochodzących do 20 ha powierzchni, których wewnętrzna struktura nie jest w żaden sposób kontrolowana przez władze planistyczne. Taka swoboda pozostawiana inwestorom może niestety prowadzić do powstawania dość dowolnie ukształtowanej przestrzeni, nie

³ Część położona na północ od koryta Martwej Wisły jest obecnie terenem Stoczni Gdańskiej – Grupa Stoczni Gdynia, gdzie produkuje się statki.

tworzącej spójnej struktury miejskiej. Przykładem tego zagrożenia stał się wynik pierwszych warsztatów deweloperskich, przeprowadzonych w 2000 r. W ich wyniku powstała makieta, będąca kolekcją nie powiązanych ze sobą obiektów, z których każdy pretendował do miana głównego projektu architektonicznego na terenie Młodego Miasta.

Również proces planistyczny był – w przypadku Młodego Miasta – dość skomplikowany, i pełen różnych problemów. Opiszana powyżej procedura – trwająca ok. 10 lat – doprowadziła do prawnie obowiązującej decyzji co do sposobu przekształcenia terenu. Na jej podstawie – nawiązując do metodologii przekształcania obszarów poprzemysłowych wypracowanych przez Gorgoń i Gasidlę – można określić propozycję **faz planowania rozwoju** podobnych obszarów. Składały się na nią następujące etapy:

- **wstępne rozpoznanie możliwości i ograniczeń przekształceń** obszaru;
- **zebranie danych na temat podobnych przedsięwzięć** realizowanych w innych miastach, umiejscowienie projektu na ich tle;
- określenie **potencjału komercyjnego i deweloperskiego** projektu;
- określenie **docelowej wizji urbanistycznej** terenu, w tym – założeń co do jej programu funkcjonalnego (choćby szczegółowe określenie funkcji nie zawsze jest decyzją właściwą);
- **sprawdzenie wizji pod kątem wykonalności ekonomicznej**, w tym określenie skutków finansowych dla gminy;
- wprowadzenie **zapisów dotyczących wizji przekształceń obszaru do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego**;
- opracowanie **wizualizacji projektu**, w tym – planu biznesowego realizacji lub **strategii rozwoju przestrzennego**;
- opracowanie **strategii marketingowej projektu**, w tym – systemu przyciągania inwestorów;
- **wybór i selekcja inwestorów** pod kątem ich zamiarów programowych oraz prezentowanych wizji zagospodarowania danego terenu.

7. Rekomendacje do projektowania, badań i realizacji

Analiza procesu planowania i realizacji przekształceń obszaru Młodego Miasta nasuwa wiele wniosków dotyczących możliwych rekomendacji do projektowania, badań i realizacji innych tego typu projektów.

Pierwsza grupa wniosków dotyczy sposobu prowadzenia procesu projektowego. Istotny jest wyspecjalizowany zespół, niejako „na stałe” zajmujący się analizowaniem obszaru i projektowaniem jego przyszłego

zagospodarowania. Przykład Młodego Miasta pokazuje, że na wstępnym etapie projektowania jest zbyt wiele niewiadomych, aby w odpowiedni sposób określać docelowy kształt programu miejskiego. Istnienie takiego zespołu jest dużą pomocą, zarówno dla władz miasta, jak i dla potencjalnych inwestorów czy wreszcie dla właściciela terenu. Jednocześnie wskazane jest angażowanie możliwie szerokiego kręgu dyskutantów, specjalistów różnych branż, wreszcie – opinii publicznej, co pozwoli na w miarę pełne rozpoznanie wachlarza celów przekształceń.

Istotne jest uzupełnianie procesu projektowego o rozmaite badania, związane z możliwymi skutkami realizacji takiego czy innego wariantu. W szczególności rozwinięcia wymagają studia scenariuszowe. Najpierw jednak niezbędne jest określenie teoretycznych założeń tej metodologii, w polskich warunkach jeszcze nie w pełni rozpoznanej. Podobnie jest z określeniem elementów strategii rozwoju przestrzennego obszarów.

Natomiast w odniesieniu do realizacji podobnych przedsięwzięć konieczne jest przewycięzenie mitu o możliwym odniesieniu sukcesu bez określenia podmiotu zarządzającego tym procesem, nawet jeśli miałby to być podmiot prywatny. Jego nieobecność powoduje często stan zawieszenia, a obowiązki promotora i koordynatora projektu wpadają wówczas w dość przypadkowe ręce np. konsultantów zewnętrznych. Dlatego pogłębienia wymagają studia nad możliwymi formami organizacyjnymi i modelami działania instytucji zarządzających podobnymi przedsięwzięciami.

Równie istotnym zagadnieniem jest przewycięzenie wyobrażenia o możliwości łatwego przygotowania i przeprowadzenia procesu planistyczno-projektowego. Projekty o skali złożoności podobnej do Młodego Miasta, wymagają znacznych nakładów na rozpoznanie wszelkich warunków, prowadzenie dyskusji społecznych i specjalistycznych, wreszcie – przygotowanie i prowadzenie działań marketingowych i studialnych w dalszych fazach prac. W przypadku braku inwestora, jakim jest deweloper gruntowy obowiązki te muszą wziąć na siebie władze miejskie. Niestety, brak tego typu rozpoznania może prowadzić zarówno do przykrych niespodzianek dla potencjalnych inwestorów, jak i do napięć społecznych.

Literatura

- Bruttomesso R., 2001, *The Strategic Role of the Waterfront in Urban Redevelopment of Cities on Water*, [w:] *Large-Scale Urban Developments*, P. Lorens (red.). Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

- Frenchman D., 2001, *Reclaiming the Industrial Landscape – Heritage and Renewal*, [w:] *Large-Scale Urban Developments*, P. Lorens (red.). Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Gorgoń J., Gasidło K. (red.), 1999, *Modelowe przekształcenia terenów poprzemysłowych i zdegradowanych*. UNDP, Katowice.
- Januszajtis A., 2001, *Młode Miasto Gdańsk – studium historyczno-nazewnicze*, mat. niepublikowany.
- Kochanowski M., Kochanowska D., Lorens P., 1996, *Studium Rewitalizacji Północnej Części Śródmieścia Gdańska*. Urbanistyka – Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe, Rok 2. Wyd. Akapit DTP., Warszawa.
- Van Hoek M., 2001, *Redevelopment of Large Harbour Cities: the Case of Kop van Zuid Project in Rotterdam*, [w:] *Large-Scale...*, op. cit.
- Kochanowski M., Kochanowska D., 2004, *Młode Miasto jako kluczowy obszar rozwoju Śródmieścia Gdańsk*. „Urbanista” 12/2004, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Lipiński J., 2004, *Rola dewelopera terenu w procesie rozwoju i realizacji projektu Młode Miasto*. „Urbanista” 12/2004, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Lorens P., 2001, *New Master Plan for the Young City in Gdańsk*, [w:] *Large-Scale...*, op. cit.
- Lorens P., 2004a, *Rewitalizacja frontów wodnych jako element procesu odnowy miast portowych* [w:] *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym i lokalnym*, T. Markowski (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 211, Warszawa.
- Lorens P., 2004b, *Historia i tradycje planistyczne Młodego Miasta*. „Urbanista” 12/2004, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Lorens P., Załuski D., Ledwoń S., 2004, *Studium kubaturowe dla Młodego Miasta – analiza rozwiązań projektowych*. „Urbanista” 12/2004, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Pieprz D., 2001, *Vision Master Plan for Gdańsk Shipyard Area*, [w:] *Large-Scale...*, op. cit.
- Załuski D., 2004, *Rewitalizacja Młodego Miasta w świetle zapisów planów miejscowych*. „Urbanista” 12/2004, Wyd. Urbanista, Warszawa.