



Wydział Architektury

Imię i nazwisko autora rozprawy: Marek Lzydor

Dyscyplina naukowa: architektura i urbanistyka

ROZPRAWA DOKTORSKA

Tytuł rozprawy w języku polskim: Znaczenie procesu świadomego kształtowania systemów nadwodnych przestrzeni publicznych dla przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej miast.

Tytuł rozprawy w języku angielskim: The importance of the process of waterfront public space systems conscious shaping for transforming the functional and spatial structure of cities.

Promotor <i>podpis</i>	Drugi promotor <i>podpis</i>
prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens, prof. PG	
Promotor pomocniczy <i>Podpis</i>	Kopromotor <i>podpis</i>

Gdańsk, rok 2021

Spis treści

1.	WPROWADZENIE	6
1.1.	WSTĘP	6
1.2.	CELE PRACY	10
1.3.	MOTYWY WYBORU TEMATU PRACY	11
1.4.	PRZYJĘTE DEFINICJE PODSTAWOWYCH POJĘĆ UŻYWANYCH W PRACY	15
1.4.1.	<i>Obszary nadwodne</i>	15
1.4.2.	<i>Przestrzeń publiczna</i>	18
1.4.3.	<i>Procesy transformacji</i>	21
1.5.	ANALIZA STANU BADAŃ	23
1.5.1.	<i>Front wodny – rola w strukturze miasta, zamiana w podejściu do projektowania</i>	23
1.5.2.	<i>Przestrzeń publiczna – zasady kształtowania</i>	24
1.5.3.	<i>Analiza przekształceń przestrzeni miejskich na terenie województwa pomorskiego</i>	25
1.6.	ZAKRES BADAŃ.....	26
1.6.1.	<i>Zakres czasowy</i>	26
1.6.2.	<i>Zakres przestrzenny</i>	26
1.6.3.	<i>Zakres merytoryczny pracy</i>	29
1.7.	METODY BADAWCZE	31
1.8.	TEZY	31
1.9.	STRUKTURA PRACY	32
2.	OMÓWIENIE TENDENCJI PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI NADWODNYCH	34
2.1.	MIASTA ROZWIJAJĄCE SIĘ WRAZ Z PORTEM	35
2.1.1.	<i>Duże miasta portowe o genezie średniowiecznej</i>	36
2.1.2.	<i>Małe miasta portowe o genezie średniowiecznej</i>	39
2.1.3.	<i>Rodzaje frontów wodnych na terenach poportowych miast o genezie średniowiecznej</i>	41
2.2.	MIASTA ŚWIADOMIE KSZTAŁTOWANE WOKÓŁ POWSTAJĄCEGO PORTU	45
2.3.	ORGANICZNY ROZWÓJ OSAD O UKŁADACH ULICOWYCH.....	46
2.4.	ROZWÓJ FRONTÓW WODNYCH MIAST NADMORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO ..	49
3.	AKTUALNE TRENDY W TRANSFORMACJI PRZESTRZENI NADWODNYCH	51
3.1.	GENERACJE PRZEKSZTAŁCEŃ FRONTÓW WODNYCH.....	51
3.2.	ZNACZENIE PRZEKSZTAŁCEŃ FRONTÓW WODNYCH	57
3.3.	WYMIARY PRZEKSZTAŁCEŃ FORNTÓW WODNYCH	58
3.3.1.	<i>Wymiar przestrzenno-funkcjonalny</i>	59
3.3.2.	<i>Wymiar ekonomiczny</i>	60
3.3.3.	<i>Wymiar społeczny</i>	60

3.3.4. Wymiar kulturowy.....	60
3.3.5. Wymiar środowiskowy	61
3.4. ZNACZENIE PRZEKSZTAŁCENÍ FRONTÓW WODNYCH	63
4. ZNACZENIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH WE WSPÓŁCZESNYCH PROCESACH ROZWOJU MIAST, W SZCZEGÓLNOŚCI PRZESTRZENI ZLOKALIZOWANYCH NA FRONTACH WODNYCH ...	65
4.1. ROLA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ.....	65
4.1.1. Rola Użytkowa.....	65
4.1.2. Rola Społeczna	68
4.1.1. Rola Kulturowa.....	69
4.1.2. Rola Ekonomiczno – marketingowa	71
4.1.3. Rola Techniczna	72
4.2. ZASADY PRZEKSZTAŁCENÍ FRONTÓW WODNYCH	74
4.3. ZMIANY ZACHODZĄCE W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ	77
4.3.1. Globalizacja przestrzeni publicznej.....	77
4.3.2. Przestrzenie innowacyjne	79
4.3.3. Adaptacja terenów przemysłowych	81
4.3.4. Przestrzeń zamieszkania.....	82
4.3.5. Systemy zieleni miejskiej	84
4.3.6. Komercjalizacja i prywatyzacja przestrzeni publicznej.....	86
4.3.7. Bezpieczeństwo	87
4.4. TOŻSAMOŚĆ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ	89
4.5. FORMY I CHARAKTER PRZESTRZENI PUBLICZNEJ.....	91
4.5.1. Tradycyjne formy przestrzeni publicznych otwartych.....	92
4.5.2. Przestrzenie o charakterze „dośrodkowym”	93
4.5.3. Formy pośrednie, na połączeniu przestrzeni publicznej i budynku	95
4.6. PRZESTRZENIE PUBLICZNE ZLOKALIZOWANE NA FRONTACH WODNYCH, SPOŁECZNE FUNKCJE FRONTÓW WODNYCH	97
4.6.1. Funkcja reprezentacyjna.....	97
4.6.2. Funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa	99
4.6.3. Funkcja kulturowa	101
4.6.4. Funkcja integracji	102
4.7. CHARAKTERYSTYCZNE PRZESTRZENIE PUBLICZNE MIAST NADMORSKICH.....	104
5. ANALIZA NADWODNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST NIEMIECKICH	107
5.1. UKŁAD NOWYCH NADWODNYCH PRZESTRZENI PUBLICZNYCH HAMBURGA	107
5.1.1. Perlenkette (Naszyjnik z pereł)	110
5.1.2. HafenCity.....	113
5.1.3. Sprung über die Elbe (Skok przez Łabę).....	122

5.1.4.	<i>Nadwodne przestrzenie publiczne w projektach przekształceń Hamburga</i>	138
5.2.	PRZESTRZENIE PUBLICZNE HERINGSORF, PRZEKSZTAŁCENIA W RAMACH PROCESU ZINTEGROWANEGO PLANOWANIA.....	141
5.2.1.	<i>Historia Heringsdorf, Ahlbeck, Bansin</i>	141
5.2.2.	<i>Zintegrowany Model Rozwoju Miasta</i>	142
5.2.3.	<i>Rozwój nadwodnych przestrzeni publicznych</i>	147
5.2.4.	<i>Zasady kształtowania ruchu kołowego w ramach polityki ograniczenia hałasu</i>	149
6.	ANALIZA NADWODNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....	152
6.1.	CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO W ZAKRESIE MIAST NADMORSKICH.....	152
6.2.	ANALIZA STUDIÓW PRZYPADKÓW	154
6.2.1.	<i>Rola i powiązania regionalne miasta</i>	155
6.2.2.	<i>Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta</i>	155
6.2.3.	<i>Znaczenie turystyki w rozwoju miasta</i>	155
6.2.4.	<i>Historia rozwoju układu miejskiego</i>	156
6.2.5.	<i>Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ</i>	156
6.2.6.	<i>Wyzwania związane z przekształceniami miasta</i>	156
6.3.	ANALIZA MIAST	157
6.3.1.	<i>Gdańsk</i>	157
6.3.2.	<i>Gdynia</i>	183
6.3.3.	<i>Sopot</i>	194
6.3.4.	<i>Ustka</i>	204
6.3.5.	<i>Łeba</i>	213
6.3.6.	<i>Władysławowo</i>	221
6.3.7.	<i>Puck</i>	231
6.3.8.	<i>Jastarnia</i>	244
6.3.9.	<i>Hel</i>	252
6.3.10.	<i>Krynica Morska</i>	263
6.4.	ANALIZA PRZEKSZTAŁCEŃ NADWODNYCH PUBLICZNYCH PRZESTRZENI MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	272
7.	PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE	277
7.1.	ZBIÓR DZIAŁAŃ, KTÓRE MOŻNA PODJĄĆ W ZAKRESIE PRZEKSZTAŁCEŃ PUBLICZNYCH PRZESTRZENI NADWODNYCH	277
7.1.1.	<i>Przekształcenia terenów portowych, zmiana przeznaczenia terenów</i>	277
7.1.2.	<i>Wspólne użytkowanie, różnorodność funkcji</i>	279
7.1.3.	<i>Elementy łączące przestrzenie nadwodne z pozostałą częścią miasta,</i>	280

7.1.4. Tymczasowe użytkowanie (funkcja tymczasowa oraz użytkowanie sezonowe).....	283
7.1.5. Możliwość rozbudowy w kierunku wody.....	284
7.1.6. Tereny urządzonej zieleni, tereny sportu i rekreacji.....	287
7.1.7. Przekształcenia układu komunikacyjnego jako możliwość stworzenia nowych przestrzeni publicznych, łączników z przestrzenią miasta	289
7.1.8. Transport wodny jako element rozwoju przestrzeni nadwodnych	291
7.1.9. Promenady i nadwodne połączenia piesze.....	292
7.1.10. Zabezpieczenia przeciwpowodziowe jako element przestrzeni publicznych	293
7.1.11. Przekształcenia przestrzeni, możliwość nowego jej postrzegania: nawierzchnia, kolor, światło, mała architektura	297
7.2. WERYFIKACJA CELÓW PRACY	298
7.3. WERYFIKACJA TEZ ROZPRAWY DOKTORSKIEJ	299
7.4. PODSUMOWANIE, WNIOSKI KOŃCOWE I DO DALSZYCH BADAŃ	302
SPIS TABEL I RYCIN.....	303
TABELE	303
RYCINY	303
BIBLIOGRAFIA	312
MONOGRAFIE, WYDAWNICTWA ZWARTE I ARTYKUŁY	312
AKTY PRAWNE.....	330

1. WPROWADZENIE

1.1. WSTĘP

Przedmiotem pracy jest określenie znaczenia procesu świadomego kształtowania systemów przestrzeni publicznych w procesach transformacji obszarów nadwodnych miast województwa pomorskiego oraz wpływu tych przestrzeni na przekształcanie się struktury funkcjonalno-przestrzennej miast.

Punktem wyjścia do rozważań zawartych w pracy jest problem kształtowania współczesnych przestrzeni publicznych miast służących realizowaniu pełnego spektrum aktywności społecznych oraz zachęcający użytkowników do podejmowania różnorodnych działań nieodzownie związanych z funkcjonowaniem całej lokalnej społeczności. Zgodnie z bogatą literaturą przedmiotu przekształcenia struktur miejskich powinny prowadzić przede wszystkim do zapewnienia „*miast pełnych życia, bezpieczeństwa, zdrowia i równowagi*” (Gehl 2017, 6). Duża ilość urbanistów łącznie z Janem Gehlem prezentuje pogląd, że standard życia w mieście jest równoważny jakości otaczającego środowiska i stanowi funkcję modeli aktywności koniecznych lub aktywności opcjonalnych. W ujęciu powyższych zapisów miasto może być więc pojmowane jako abstrakcyjna przestrzeń spotkań, integrującą całość użytkowników, której ważną „atrakcją” są przede wszystkim ludzie (Gehl 2017)

Podstawą rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu są badania i analizy, które dowodzą że poprawnie zaplanowane struktury przestrzeni publicznych mogą przyczyniać się do podniesienia atrakcyjności miast dla różnorodnych użytkowników, co pobudza równocześnie rozwój funkcji miastotwórczych (Carmona 2003). Przestrzenie publiczne umiejscowione na połączeniu łądu z wodą są szczególnym typem przestrzeni i są powszechnie uważane za bardzo atrakcyjne z uwagi na kwestie krajobrazowe, szczególnie występowanie panoramicznych otwarć, które umożliwiają widoki na odległe perspektywy. Jest to wyjątkowo cenny element w zwartej śródmiejskiej zabudowie. Woda stanowi równocześnie detal kształtujący wysokiej klasy strukturę miejską. Miejsca te są bardzo efektowne



ze względu na naturalne plany, widoki, osie. Często na styku lądu i wody ulokowane są reprezentacyjne ciągi komunikacyjne, szczególnie piesze. Mając na uwadze pierwotne lokowanie miast w sąsiedztwie wody (zbiorników, rzek itp.), obszary te są obfite w elementy wytworzone przez człowieka, które obrazują historię miejsc jako ważny element morskiej¹ tożsamości miast. Jest to szczególnie obszar łączący walory antropogeniczne i naturalne. Przebieg transformacji terenów nadwodnych jest przedmiotem zainteresowań teoretycznych i praktyki odnowy współczesnych miast od szeregu dziesięcioleci, przyczyniając się do redefinicji kierunków przestrzennego rozwoju, a według Bruttomesso rewitalizacja nabrzeży to „prawdziwa rewolucja miejska” (Bruttomesso 1993, 10). Przekształcenia tych obszarów są związane z uwzględnieniem istotnej roli wody oraz frontu wodnego w kształtowaniu miasta².

Fronty wodne wielu europejskich miastach, w tym polskich poddawane są w ostatnim okresie intensywnym przemianom przestrzennym, strukturalnym oraz organizacyjnym³. Początek tego procesu wyznaczyły przekształcenia miast północnoamerykańskich w latach 70-tych XX wieku, później na przełomie lat 80-tych i 90-tych procesy te zaczęły zachodzić także w miastach europejskich, w tym polskich. Transformacja ustrojowa naszego kraju oraz nowa sytuacja gospodarczo-społeczna były dodatkowymi elementami aktywującymi te procesy. Powiązane z opisanym zjawiskiem przekształcenia nadwodnych obszarów przemysłowych i portowych to obecnie stały punkt na liście działań wiążących się z poprawą warunków życia mieszkańców i zwiększenia konkurencyjności miasta. Władze polskich miast, dopingowane sukcesami podobnych działań prowadzonych w innych częściach Europy oraz świata, spodziewają się pozytywnego rezultatu przekształceń obszarów nabrzeżnych i odnowy terenów portowych⁴.

¹ Dziedzictwo morskie należy odnieść do miast nadmorskich / portowych. Również miasta nadrzeczne charakteryzują się bogatym dziedzictwem kulturowym związanym z wykorzystaniem wody na przestrzeni dziejów

² W rozdziale II niniejszej pracy szerzej omówiono procesy transformacji przestrzeni nadwodnych

³ Zagadnienia przekształceń frontów wodnych miast europejskich to przedmiot wielu badań i opracowań naukowych, tematem tym zajmuje się m.in. Dirk Schubert (Schubert 2008, 2011, 2013)

⁴ Zagadnienie wykorzystania przekształceń przestrzeni nadwodnych nie dotyczy jedynie miast portowych. Zagospodarowania terenów frontów wodnych podejmują się także władze miast położonych w głębi lądu jak np. Warszawa, Kraków, Poznań, Bydgoszcz.

Przestrzeń na styku lądu i wody uważana jest za specyficzny element struktury miejskiej, a także za kluczowy obszar przekształceń miasta (Lorens 2010). Tereny te mogą pełnić różnorodne funkcje z uwagi na swoją strukturę przyrodniczą, historyczną oraz udział elementów o dużej współczesnej wartości. Do elementów tych należy zaliczyć przede wszystkim wartości kulturowe i tożsamościowe oraz atrakcyjne dla użytkowników otwarte przestrzenie. Podstawowe funkcje historyczne tych terenów to głównie rola obrona, komunikacyjna i gospodarcza. Obecnie miejsca te mogą służyć do stworzenia atrakcyjnej oferty usług dla społeczności lokalnej oraz osób przyjezdnych, w szczególności turystycznych i kulturalnych, a także do poprawy warunków zamieszkania. Tereny te mogą też bezpośrednio wpływać na podniesienie poziomu życia.

Przekształcenia frontów wodnych wiążą się z redefinicją granicy pomiędzy symbolicznie rozumianym „miastem” i „portem”. Historycznie w miastach portowych linia brzegowa odgradzona była od śródmieścia nie tylko zespołami zabudowy fabrycznej i portowej, które były związane z obsługą nabrzeża, lecz często także murem lub ogrodzeniem. Administracyjny podział na miasto i port tworzył barierę nie do pokonania dla zwykłych przechodniów, czyniąc obszary nadwodne niedostępne dla społeczności miejskiej. Transformacja tych obszarów i realizacja nowego modelu przestrzennego na styku miasta i portu zakłada likwidację wyżej wymienionych granicy i wykształcenie się nowego modelu koegzystencji terenów portowych i miejskich. Dodatkowo, współcześnie w planowaniu urbanistycznym przywiązuje się coraz większą wagę do wymogów środowiskowych, szczególnie w zakresie kształtowania powiązań miasta z wodą.

Ekosystemy wodne stanowią podstawę działania i rozwoju miast, ale jednocześnie dynamiczny proces urbanizacji prowadzi często do degradacji zasobów wodnych. Rozwój elementów antropogenicznych na styku lądu i wody prowadzi do ograniczania zdolności tych ekosystemów zaopatrywania mieszkańców w wodę oraz samoregulacji przeciwpowodziowej. Front wodny może być więc miejscem, gdzie powstaje wiele konfliktów, wynikających z potrzeby zagospodarowania terenów nadwodnych na cele miejskie przy równoległym spełnieniu wymogu zabezpieczenia mieszkańców przed

brakiem, nadmierną ilością czy złą jakością wody (Kundzewicz i in. 2010). Styk terenów miejskich i akwenu stanowi więc ważny element ekosystemów o zdecydowanie szerszym oddziaływaniu przestrzennym. Często obszary te wchodzi w skład ważnych miejskich korytarzy ekologicznych i mogą wymagać specjalnego zabezpieczenia przed negatywnym działaniem wprowadzanych w ich granicach funkcji miejskich.

W efekcie postępującego rozwoju świadomości współzależności opisanych powyżej procesów, obecnie coraz częściej wysiłki urbanistów koncentrują się na integracji struktur miejskich z wodą i jej najbliższym otoczeniem, przy równoczesnym poszanowaniu i zrozumieniu procesów przyrodniczych. Zakres realizowanych przekształceń przestrzeni nadwodnych jest także związany ze wzmocnieniem tożsamości tych miejsc i ich tradycyjnych związków z morską i portową tożsamością miasta. Szczególną rolę w tym procesie pełnią, stanowiąc jeden z głównych elementów decydujących o tożsamości miast, zlokalizowane w tych miejscach przestrzenie publiczne.

W kontekście powyższych uwag zauważyć trzeba, że rozwój frontów wodnych ze względu na złożoność zagadnień prawnych, wymogów formalnych, własnościowych, często sprzecznych interesów grup społecznych jest jednym z trudniejszych zadań stawianych w dzisiejszych czasach przed władzami miejskimi, a także planistami i urbanistami. Poszczególne typy tych przestrzeni różnią się pomiędzy sobą usytuowaniem w stosunku do linii brzegowej, powiązaniem z miastem, strukturą i sytuacją własnościową, a ich przekształcenia zazwyczaj koncertują się na optymalnym wykorzystaniu potencjału rozwojowego. W procesie realizacji przeobrażeń frontów wodnych często napotykaną są trudności z wykształceniem przestrzeni publicznych i ustaleniem ich programu funkcjonalnego, ponieważ istotą tych fragmentów miasta często jest mieszanie się funkcji komercyjnych z funkcjami budowy więzi w społeczności lokalnej (Kochanowska 2009).

Publiczne przestrzenie nadwodne mogą pełnić wiele rozmaitych funkcji, w tym związane z komunikacją rozumianą zarówno jako wymiana podglądów pomiędzy jej użytkownikami (czyli forum życia społecznego i politycznego), ale także jako element spajający tkankę miejską i tworzący

sieć powiązań pomiędzy poszczególnymi fragmentami i dzielnicami miasta oraz wodą. Przestrzeń publiczna może być przy tym uzupełniona o dodatkowe funkcje np.: handlowe, kulturowe, sportowe.

Jak wynika z analizy prac teoretycznych⁵, przestrzenie publiczne należy kreować tak by funkcje te były w stanie równowagi, a w konsekwencji aby były równocześnie atrakcyjne dla odbiorców nastawionych na konsumpcję i dla osób poszukujących innych form aktywności, w ramach których realizowane są potrzeby wspólnoty, np. w zakresie wymiany poglądów, spotkania, rozwoju kultury. W przypadku nadwodnych przestrzeni publicznych należy dodatkowo uwzględnić połączenie miasta z wodą i utrzymania elementów dziedzictwa morskiego.

1.2. CELE PRACY

Jako główny cel pracy przyjęto ustalenie wzorców kształtowania przestrzeni nadwodnych w kontekście specyfiki, charakteru i efektów procesów przekształceń miast województwa pomorskiego.

Cel główny został doprecyzowany poprzez postawienie poniższych celów szczegółowych:

- ustalenie typologii przestrzeni nadwodnych miast województwa pomorskiego oraz ich korelacji z całością układu miejskiego
- określenie wpływu przekształceń publicznych przestrzeni na rozwój terenów nadwodnych miast województwa pomorskiego
- analiza możliwości wykorzystania specyfiki terenów nadwodnych miast województwa pomorskiego do kształtowania atrakcyjnych przestrzeni publicznych

⁵ Szczegółowa analiza zagadnień teoretycznych została przedstawiona w dalszej części pracy, przegląd aktualnego stanu badań zawiera rozdział 1.5

1.3. MOTYWY WYBORU TEMATU PRACY

Przekształcenia przestrzeni publicznych są zagadnieniem analizowanym przez szereg badaczy w odniesieniu do transformacji dużych miast polskich. Jednakże specyfika nadwodnych przestrzeni publicznych, szczególnie w miastach małych i średnich nie jest tematem szeroko rozpoznanym w polskiej literaturze. Równocześnie przestrzenie te mają unikatowy charakter i występują w ograniczonym zakresie, szczególnie w centrach miast (Dymnicka 2013, Bierwiaczonek 2016). Autorzy zajmujący się tym zagadnieniem wskazują, iż proces ich przekształceń powinien być prowadzony ze szczególną uwagą i w oparciu o analizę dostępnych form przekształceń oraz długofalowych skutków tych działań (Lorens 2009). Dobrze przygotowane, stabilnie prowadzone przekształcenia przestrzeni mają większą szansę powodzenia, ułatwiają również zaangażowanie sektora publicznego, prywatnego oraz społeczności lokalnej (Lorens 2009). Równocześnie brak jest opracowań o charakterze przekrojowym, całościowo ujmujących przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych, realizowane w ostatnim okresie w polskich miastach, zarówno dużych jak średnich i małych. W większości ograniczają się one do badania konkretnych rodzajów tej przestrzeni, jak przestrzenie poportowe, nadrzeczne, mariny lub odnoszą się do jednego ośrodka miejskiego.

Województwo pomorskie to jeden z nielicznych regionów w naszym kraju, który charakteryzuje się bogatymi zasobami wodnymi, które obejmują przede wszystkim dostęp do morza, ale także sieć rzek i jeziora (których liczba przekracza 18 tysięcy). W Gdańsku i Gdyni zlokalizowane są porty dalekomorskie, jednakże należy zwrócić również uwagę na dużą ilość małych portów i przystani. W Polsce działa 66 tego typu portów, z czego 39 zlokalizowanych jest w województwie pomorskim (patrz Tab. 1). Tereny te nierzadko zlokalizowane są w centrach miast i podlegają w ostatnich latach restrukturyzacji, co w wielu wypadkach rodzi potrzebę zagospodarowania obszarów poportowych lub połączenie różnych funkcji na terenie samego portu.



GMINA/MIASTO	PORT/PRZYSTAŃ
Ustka	Port Rowy
	Port Ustka
Łeba	Port Łeba
Krokowa	Przystań Dębki
Władysławowo	Port Władysławowo
	Przystań Chałupy I (Morze)
	Przystań Chałupy II (Zatoka)
	Przystań Chłapowo
	Przystań Karwia
Jastarnia	Przystań Jastarnia I
	Port Jastarnia (Jastarnia II)
	Przystań Jastarnia III
	Przystań Kuźnica I (Morze)
	Przystań Kuźnica II (Zatoka Gdańska)
Hel	Port Hel
Puck	Port Puck
	Przystań Swarzewo
	Przystań Osłonino
Kosakowo	Przystań Mechelinki
	Przystań Rewa I
	Przystań Rewa II
Gdynia	Port Morski w Gdyni
	Przystań Oksywie
	Przystań Obłuże
	Przystań Orłowo
	Przystań „Marina Gdynia”
Gdańsk	Morski Port Gdańsk wraz z Portem Północnym
	Przystań Górki Zachodnie
	Przystań Górki Wschodnie
	Przystań Świbno
	Przystań Jelitkowo

Sopot	Przystań Sopot
	Przystań „Molo” Sopot
Stegna	Przystań Jantar
	Przystań Stegna
Sztutowo	Port Kąty Rybackie I (Zalew Wiślany)
	Przystań Kąty Rybackie II (Morze)
Krynica Morska	Port w Krynicy Morskiej
	Przystań Krynica Morska
	Przystań Nowa Karczma
	Przystań Piaski

Tab. 1 Wykaz portów i przystani województwa pomorskiego (źródło: Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim, 2009)

Warte zauważenie są także podejmowane próby budowy portu na Wiśle w Tczewie, czy próba ożywienia portu w Korzeniewie.

Należy również zwrócić uwagę, że niejednokrotnie tereny miejskie leżące na bezpośrednim styku z wodą są zdegradowane, gdyż są to obszary z których wycofano funkcję przemysłową i portową. Równocześnie od końca XX wieku podejmowanych jest coraz więcej prób transformacji tych przestrzeni, mających na celu przywrócenie im miejskiego charakteru oraz stymulację rozwoju terenów przyległych (Kochanowski 1999). Dobrym źródłem informacji w zakresie zachodzących procesów są materiały konkursu Najlepsza Przestrzeń Publiczna Województwa Pomorskiego organizowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego od 2005 roku⁶. Z analizy jego dotychczasowych edycji wynika, że około 25% wszystkich zgłoszonych zrealizowanych projektów przekształceń przestrzeni stanowią te związane z frontami wodnymi, natomiast wśród projektów wyróżnionych udział ten wynosi około 35%⁷. Świadczy to o dużej liczbie realizowanych projektów transformacji przestrzeni nadwodnych oraz o przywiązywaniu wysokiej wagi do charakteru tych przedsięwzięć. Równocześnie w ostatnich edycjach konkursu udział projektów dotyczących frontów wodnych wzrasta.

⁶ Więcej informacji na temat konkursu <https://pbpr.pomorskie.pl/home/najlepsza-przestrzen-publiczna/>

⁷ Na podstawie analizy własnej danych krokusowych opublikowanych w Obracht-Prondzyńska H., 2015

Realizowane i planowane są również projekty transformacji ważnych elementów struktur nadwodnych miast województwa pomorskiego jak Młode Miasto w Gdańsku (Lipiński, Lorens 2016) czy Molo Rybackie w Gdyni (Karzyński 2018). Są to projekty pionierskie w skali naszego kraju, które bazują na zagranicznych doświadczeniach. Zaawansowana jest także realizacja przekształceń innych istotnych terenów, jak Wyspa Spichrzów w Gdańsku czy Forum Morskie w Gdyni.

Proces transformacji przestrzeni nadwodnych wraz z wykorzystaniem przestrzeni publicznych jest więc tematem aktualnym. Istnieje dużo opracowań o przekształceniach współczesnych miast, szczególnie dużych, zdecydowanie rzadziej podejmowane są studia dotyczące miast małych. Szereg badaczy zajmuje się również frontami wodnymi, lecz większość z nich zajmuje się tym tematem w kontekście projektowania (Wyżykowski 2004). Równocześnie brak jest opracowań kompleksowo opisujących przestrzenie nadwodne miast województwa pomorskiego obejmujących swym zakresem miasta średnie i małe, które pozwoliłyby zaplanować i przeprowadzić proces ich przekształceń jak najlepiej wykorzystując potencjał społeczny, kulturalny, środowiskowy i gospodarczy (Lewicka 2012). Z uwagi, że są to często przestrzenie istotne w strukturze miasta ich prawidłowa transformacja jest także bardzo ważna w aspekcie rozwoju całego miasta.

Analiza przekształceń nadwodnych przestrzeni publicznych istotna jest nie tylko w zakresie rozważań naukowych – dużą wagę należy również przywiązać do wypracowania praktycznych aspektów, czyli wytycznych do realizacji tego procesu przez samorządy lokalne oraz do koordynacji działań na wyższych szczeblach administracji (w tym regionalnej).

Należy także zwrócić uwagę na istotną rolę jaką pełnią tereny nadmorskie w ramach ochrony przeciwpowodziowej, co jest szczególnie istotne obecnie ze względu na zwiększające się zagrożenie powodziowe związane ze zmianami klimatu (Januchta-Szostak 2012). Połączenie funkcji zabezpieczającej przeciw wtargnięciu wody oraz wymaganych funkcji przestrzeni publicznych stanowi także zakres zainteresowań autora pracy, szczególnie w ramach zachodzących zmian klimatu i konieczności wdrażania nowych proekologicznych rozwiązań.



1.4. PRZYJĘTE DEFINICJE PODSTAWOWYCH POJĘĆ UŻYWANYCH W PRACY

W poniższym rozdziale zostaną zdefiniowane pojęcie wykorzystywane w dalszej części pracy. Jest to szczególnie istotne w odniesieniu do obszarów nadwodnych, gdyż w literaturze przedmiotu termin ten ma bardzo szerokie zastosowanie.

1.4.1. Obszary nadwodne

Jako front wodny, w szczególności miejski front wodny Breen i Rigby określają nabrzeża w miastach i metropoliach (Breen i Rigby 1994). Jako zbiorniki wodne mogą występować rzeki, jeziora, morza, oceany, zatoki, potoki i kanały lub zbiorniki sztuczne. Do terenów tych należy również włączyć przybrzeżny obszar zbiornika wodnego. Jako front wodny należy przyjąć nie tylko tereny i budynki zlokalizowane bezpośrednio nad wodą, ale również te powiązane z nią wizualnie, funkcjonalnie bądź historycznie. Miąższość frontu wodnego (która jest bardzo istotnym elementem z uwagi na zasięg działania wody) należy ustalać w oparciu o lokalne uwarunkowania, wielkość miasta, historię, powiązania wizualne. Kenyon opisując te przestrzenie zdefiniował ich zasięg do 1000 stóp od brzegu (około 305 metrów) jako odległość dostępną dla pieszych (Kenyon 1968). Natomiast specjaliści z nowojorskiego *City Planning Department* na potrzeby konstruowania ustaleń planów lokalnych ustalili miąższość frontu wodnego na 800 stóp (około 244 metrów) co ma związek z wielkością kwartału zabudowy i zabezpieczeniem korytarzy widokowych na wodę.

W Polsce z frontami wodnymi na terenach nadmorskich związane są również zagadnienia terenów zalewowych oraz nabrzeżnego pasu technicznego i pasa ochronnego wyznaczonych zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Jednakże w pracy nie będą one miały zastosowania, gdyż opracowanie będzie dotyczyło terenów znajdujących w centrach miast.

W ramach badań przekształceń frontów wodnych opracowano wiele metod klasyfikacji procesu rozwoju tych przestrzeni. Vallega podzielił fronty wodne ze względu na funkcję, proponując dwanaście pozycji (Vallega 2001):

- obcowanie z ekosystemem,
- rybołówstwo,
- turystyka,
- wypoczynek,
- rozrywka,
- wystawienniczo-kongresowe,
- media,
- transport,
- handel i finanse,
- obszary badawcze,
- edukacja i szkolenia
- dziedzictwo kulturowe.

W oparciu o przyjęty model rozwoju Breen i Rigby podzielił transformacje przestrzeni nadwodnych na sześć odrębnych grup (Breen i Rigby, 1996):

- handlowe,
- edukacyjno-kulturalne,
- rekreacyjne,
- mieszkalno-zarobkowe,
- środowiskowe,
- historyczne,
- rekreacyjne.

Jako kolejny rodzaj klasyfikacji frontów wodnych można przyjąć ich podział w zależności od procesu i charakterystyk ich rozwoju:

- historyczne wraz z przekształconymi,
- na terenach oczyszczony z poprzedniego użytkowania,
- nowe realizacje.

Opierając się m.in. na pracach Vayona (Vayona 2011) Kostopoulou (Kostopoulou 2013) opracował klasyfikację transformacji frontów wodnych biorąc pod uwagę preferencje społeczności, określając przybliżony choć nie zamknięty zbiór obszarów działalności:

- strefa przedsiębiorczości (działalność korporacji, przedsiębiorstw, banków i ubezpieczalni),
- strefa aktywności czasu wolnego (tereny rekreacyjne, sportowe w tym sporty wodne),
- strefa mieszkaniowa (najczęściej luksusowe dzielnice)⁸
- strefa rozrywki (parki rozrywki, ścieżki piesze, akwaria, parki ekologiczne, krajobrazowe i morskie),
- strefa kultury wysokiej (teatry, opery, muzea – często lokalizowane w obiektach zabytkowych, których funkcja jest przystosowana do nowych celów),
- strefa handlu (centra handlowe, zaplecza konferencyjne).
- obsługa funkcji kongresowych oraz hotele.

Na bazie powyższego omówienia na potrzeby pracy przyjęto definicję terenów nadwodnych jako obszary śródmiejskie zlokalizowane nad rzeką, morzem, zatoką i kanałem lub zbiornikiem sztucznym. W pracy główna uwaga będzie zwrócona na przestrzenie znajdujące się w zakresie około 300m od brzegu. Analiza będzie również dotyczyła zmian, które mogą być przeprowadzone w obszarze zbiornika wodnego lub zmiany linii brzegowej. Przedmiotem badań będą przede wszystkim tereny portowe, poportowe oraz związane z przemysłem morskim. W ramach opracowania zostaną przeanalizowane przede wszystkim tereny zdegradowane o dużym znaczeniu w strukturze miasta, które zostały przekształcone lub są trakcie zmian.

⁸ Z uwagi na atrakcyjność frontów wodnych w miejscach tych lokowane są często najbardziej prestiżowe realizacje obiektów mieszkalnych, na trend ten wpływa również cena gruntów na tych obszarach, co w przypadku realizacji komercyjnych przedsięwzięć jest przenoszone na wysoką cenę lokali mieszkalnych. Są również wyjątki od tej reguły i realizowane są bardziej egalitarne projekty, wymaga to jednak aktywnego udziału (przede wszystkim finansowego) władz samorządowych – np. Rotterdam Katendrecht, Amsterdam Buikslooterham.

1.4.2. Przestrzeń publiczna

Przestrzeń publiczna, pomimo iż stanowiła niezwykle istotny element struktury miasta od czasów starożytnych, jest pojęciem, które w języku urbanistyki zaczęło funkcjonować dopiero na etapie kształtowania miasta ery przemysłowej pod koniec lat 60-tych XX wieku. Wzmoczone zainteresowanie tymi przestrzeniami związane było z kryzysem ówczesnych miast, przekształceniami miast przemysłowych oraz końcem okresu modernizmu a także nowymi zjawiskami społecznymi wśród których należy wymienić: zanik więzi, alienację społeczną oraz wzrost znaczenia komunikacji samochodowej. Władze miejskie podejmowały próby ożywienia miast, a szczególną rolę w tym procesie zaczęła odgrywać przestrzeń publiczna, zrozumiano bowiem iż służy ona polepszaniu komunikacji międzyludzkiej.

W dużym uogólnieniu można przyjąć, że pojęcie przestrzeni publicznej odnosi się do miejsc ogólnodostępnych, otwartych na realizację różnych aktywności, niewykluczających użytkowników. Jednak trzeba pamiętać, że definicji przestrzeni publicznej jest wiele. W literaturze przedmiotu jest ona klasyfikowana przede wszystkim na podstawie kryteriów przestrzennych, funkcjonalnych i społecznych, czasem także w oparciu o kryterium stanu własności. W Polsce zagadnienie przestrzeni publicznej można również rozważać w kontekście prawnym, gdyż pojęcie to zostało opisane w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Poniżej przedstawionych zostało szereg kwestii odnoszących się do analizy i kształtowania przestrzeni publicznych.

Kontekst przestrzenny

K. Wejchert jako jeden z pierwszych badaczy w Polsce zajął się tematyką przestrzeni publicznych traktując je jako element przestrzenny, który krystalizuje strukturę miasta i jednocześnie obsługuje funkcjonalnie zabudowane elementy struktury miejskiej. Opisał ją następująco: *„Są to ulice i place w swoich czytelnych granicach wyznaczonych budynkami”*. Przestrzeń ta jest dostępną dla całej społeczności w tym osób z zewnątrz,

skupiająca życie miasta. W otoczeniu jej zlokalizowane są ważne obiekty społeczne, ekonomiczne i/lub symboliczne (Wejchert 1993).

Kontekst społeczny

Tematem społecznego aspektu przestrzeni publicznych zajmowało się wielu autorów, a jedne z najnowszych prace na ten temat prowadziła m.in. M. Dymnicka. Według tej autorki przestrzeń publiczną można definiować jako teren, do którego wszyscy obywatele mają prawo dostępu, charakteryzuje się on również swobodą wyrażania poglądów, ekspresji zachowań oraz bezpośredniością kontaktów (Dymnicka 2009).

Nieco inne ujęcie proponuje P. Lorens, który zwraca uwagę na przestrzeń publiczną jako część przestrzeni miejskiej służącej bezpośrednim kontaktom, a także realizacji innych społecznych potrzeb użytkującej ją zbiorowości. Przestrzeń ta pozostaje realnie dostępna dla każdego użytkownika niezależnie od jej formy własności (Lorens, 2010).

Kontekst własnościowy

Przestrzeń publiczną można również próbować określić stosując kryterium własności. J.M. Chmielewski twierdzi, iż wydzielenie przestrzeni publicznej, w tym w zakresie jej funkcjonowania jest problematyczne (Chmielewski 2004), a instytucjonalne narzucenie podziału wprowadzi problemy wynikające ze słabego wyróżnienia co stanowi zakres prywatny a co publiczny. W tym kontekście można wyróżnić trzy kategorie przestrzeni publicznych (Carmona 2003):

- tradycyjne przestrzenie otwarte – na terenach publicznych (miejskich, państwowych) lub na terenach prywatnych np. w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego,
- przestrzenie prywatne (np. zamknięte, ogrodzone osiedla mieszkaniowe),
- przestrzenie quasi publiczne do których niektóre grupy społeczne mają ograniczony dostęp (np. galerie handlowe).

Kontekst prawny

W Polsce pojęcie przestrzeni publicznych jest uregulowane w art. 2. pkt 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, którego zapisy określają że przez obszar przestrzeni publicznej należy rozumieć: „*obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy*”. Definicja ta jest bardzo szeroka i dotyczy istotnego fragmentu układu miejskich przestrzeni - w szczególności obejmuje place, bulwary itp. W związku z wywołującymi zobowiązaniami prawnymi zapis ten często nie jest wykorzystywany przez projektantów. Powoduje to również problemy z określeniem zasięgu przestrzeni publicznej na podstawie dokumentów planistycznych gminy, co może wywoływać trudności w realizacji zakładanego dla tych obszarów programu funkcjonalnego np. poprzez wydane decyzje o warunkach zabudowy.

W literaturze przedmiotu odnaleźć można także wiele innych definicji przestrzeni publicznych, spośród których warto przytoczyć tę zawartą w Karcie Przestrzeni Publicznej przyjętej podczas III Kongresu Urbanistyki Polskiej (4-5 września 2009 roku, Poznań), której autorzy określają tę przestrzeń „*w kategoriach społeczno-ekonomicznych*” rozumianą „*jako dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych. O publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania*” (Karta 2009, 2).

Na potrzeby niniejszej pracy przyjęto, iż przestrzenią publiczną nazywać będziemy przestrzeń ogólnodostępną dla całości społeczności lokalnej i osób spoza niej, służącą kontaktom, w obrębie której każdy ma możliwość wyrażania swoich poglądów oraz swobodnej ekspresji, a wolność ta może być ograniczona wyłącznie dobrem innych ludzi. Przestrzeń ta może często być również powiązana z działaniami komercyjnymi, które nie mogą

jednak zawężyć jej podstawowej funkcji. Przestrzeń publiczna będzie ujmowana przede wszystkim w kategoriach przestrzennych z uwzględnieniem kontekstu własnościowego i prawnego a także biorąc pod uwagę potrzeby społeczne i kulturowe społeczności lokalnych.

1.4.3. Procesy transformacji

Rozwój struktury miasta może dokonywać się poprzez jego wzrost (rozwój na zewnątrz – czyli ilościowy) lub zmianę (przekształcenia – rozwój jakościowy). Analizując całościowo wielkość miast widać stały ich wzrost. Nawet jeżeli lokalnie niektóre z nich notują spadek populacji czy regres gospodarczy jako generalny trend można zaobserwować rozrost miast. W tym kontekście można zauważyć, że w roku 2006 po raz pierwszy w historii ludzkości większość mieszkańców Ziemi zamieszkiwała w miastach. Tendencja wzrostowa jest nadal bardzo wyraźna i nie widać symptomów jej zmiany, zwłaszcza wobec postępującego rozwoju techniki, który zwiększa zapotrzebowanie na pracę w sektorze usług oraz zwiększa mechanizację sektora rolniczego. Jest to trwały trend przynoszący spadek zapotrzebowania na pracowników w rolnictwie co w konsekwencji powoduje przenoszenie się ludności do ośrodków miejskich (Kołomyjska, Mażewska 2007).

Drugi sposób transformacji miasta to stałe zmiany jego struktury wewnętrznej. Dotyczą one zarówno funkcji jak i formy oraz rangi i znaczenia poszczególnych obszarów w strukturze miasta. Te drobne niekiedy zmiany prowadzą w konsekwencji do jej przekształceń, w tym wytworzenia nowych połączeń funkcjonalnych, powstawania nowych ośrodków wzrostu czy całkowitej zmiany sposobu organizacji układu miejskiego. W szczególności są to również transformacje terenów zdegradowanych prowadzone w sposób planowy. W ramach tych procesów odzyskiwane są zdegradowane fragmenty miasta lub następuje dogęszczanie jego struktury. Aby działania te były skuteczne proces musi być realizowany w sposób kompleksowy w tym zmiernający do ożywienia społeczno-gospodarczego. Transformacja ta powinna całościowo obejmować każdy z poniższych aspektów (Lorens 2009):

- urbanistyczno – architektoniczny czyli remont i modernizację zespołów architektonicznych, w tym mieszkaniowych i przemysłowych,
- techniczny czyli związany z poprawą infrastruktury,
- społeczny – dotyczący przeciwdziałaniu patologiom i wykluczeniu, poprawie bezpieczeństwa,
- ekonomiczny czyli związany z ożywieniem gospodarczym,
- środowiskowy – poprawa stanu środowiska naturalnego,
- inne aspekty np. prawne, własnościowe.

W dotychczasowych opracowaniach posługiwano się często określeniem rewitalizacja terenów nadwodnych (Lorens 2013) jednakże z uwagi na wprowadzoną Ustawę z dnia 9 października 2015 o rewitalizacji , pojęcie to zostało ściśle określone jako *„proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji”* (Ustawa 2015). Respektując powyższą definicję oraz fakt, iż termin „rewitalizacja” jest zastrzeżony wg ustawy dla ściśle określonych typów działań, w ramach pracy posłużono się pojęciem transformacja. Pojęcia rewitalizacji i transformacji będą więc traktowane jako osobne zagadnienia.

Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto definicję procesów transformacji przestrzeni jako świadomą i planowaną zmianę sposobu jej zagospodarowania a także często użytkowania, które nie muszą występować równocześnie. Zmiany te mającą na celu lepsze zaspokojenie potrzeb użytkowników tych przestrzeni. Główna uwaga poświęcona będzie zmianom jakościowym. Procesy mogą być prowadzone w szczególności przez sektor publiczny, prywatny a także przy udziale społeczności lokalnej.

1.5. ANALIZA STANU BADAŃ

Jak wcześniej zaprezentowano, niniejsze opracowanie obejmuje w głównej mierze obszary nadwodne jako element ewolucji funkcji miejskich miast woj. pomorskiego, a także powiązań pomiędzy rozwojem tych obszarów ze współczesnymi trendami transformacji przestrzeni publicznej. Przestrzeń publiczna i obszary nadwodne stanowią obiekt zainteresowania reprezentantów różnorodnych gałęzi nauki w tym głównie urbanistów i architektów oraz geografów. Badania w tym zakresie podejmują także ekonomiści, socjologowie, psychologowie oraz kulturoznawcy. Ocena stanu badań z uwagi na przedmiot i profil pracy dokonana zostanie w zakresie: obszarów nadwodnych, przestrzeni publicznych oraz analizy realizacji przekształceń przestrzeni miejskich na terenie woj. Pomorskiego.

1.5.1. Front wodny⁹ – rola w strukturze miasta, zamiana w podejściu do projektowania

Problematyka obszarów nadwodnych jest często podejmowana w badaniach z zakresu urbanistyki. Istnieje wiele opracowań dotyczących zarówno opisów i analiz poszczególnych transformacji przestrzeni jak i całościowo obejmujących to zagadnienie. W kontekście literatury zagranicznej przede wszystkim należy wymienić opracowania Rinio Bruttomesso, Ann Breen, Dicka Rigby'ego oraz Briana Hoyle'a, którzy wydali liczne książki i artykuły poświęcone frontom wodnym i ich przekształceniom (w szczególności znajdującym się na terenach poportowych). O historii i aktualnych trendach przekształceń frontów wodnych pisze w wielu swoich pracach m.in. Dirk Schubert.

W polskiej literaturze również coraz częściej opisywana jest problematyka obszarów nadwodnych, należy jednak wymienić opracowania, które rozpoczęły ten nurt m.in. „Współczesne Metamorfozy Miast Portowych”

⁹ Należy odróżnić pojęcie frontu wodnego od obszaru nadwodnego – obszar nadwodny to teren graniczący ze zbiornikiem wodnym a front wodny to teren o świadomie ukształtowanym zagospodarowaniu.



pod redakcją Mieczysława Kochanowskiego, „Strategie Rozwoju Przestrzeni Śródmiejskiej” Zbigniewa Zuziaka, „Obszary Poportowe – Problemy Rewitalizacji” Piotra Lorensa. Zagadnienia przekształceń terenów poportowych w Polsce, w tym w małych ośrodkach miejskich opisuje Karolina Krośnicka. Tematykę obszarów nadrzecznych polskich miast opisują m.in. Anna Januchta-Szostak oraz Robert Ast i Alina Pancewicz.

1.5.2. Przestrzeń publiczna – zasady kształtowania

Warto zaakcentować, iż zagadnienie przestrzeni publicznej, jest badane w ramach różnych dyscyplin wiedzy, w tym bez odniesienia do warunków przestrzennych. Na początek należy przedstawić najbardziej istotne analizy oraz idee odnoszące się do przestrzeni publicznej jako terminu przyjętego w definicjach niniejszej pracy.

Badania nad znaczeniem przestrzeni publicznych odnoszone były do różnych aspektów funkcjonowania miasta. Jako przyjazne przestrzenie sąsiedzkie dla pieszych wzmacniające połączenia społeczności lokalnej opisała je Jacobs (1961), temat ten kontynuowali Whyte (1980) i Tibbalds (1992). Habermas (1962) opisuje tę przestrzeń jako miejsce wymiany poglądów między różnymi grupami społecznymi, co wzmacnia podstawy demokracji, a podobne zagadnienia rozpatrują Carr (1992) oraz Madanipour (2003). Zagadnienie kontaktów w przestrzeni publicznej oraz ich wpływu na rozwój lokalnych społeczności podejmowali Sennett (1971) a także Ihlanfeldt i Scafina (2002). Przestrzeń publiczna w ujęciu terenów zielonych została zaprezentowana od koncepcji miast ogrodów (Howard, 1898) do bardziej współczesnego podejścia do zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich (Sauders, 2010). Równy dostęp do przestrzeni publicznej jako problem społeczny opisują Talen i Anselin (1998). Sposób percepcji przestrzeni publicznej przez użytkowników badał Lynch (1960) o sposobie obserwacji tej przestrzeni pisał Cullen (1971). Typologie przestrzeni publicznej oraz wpływ przestrzeni publicznej na rozwój miasta opisał Gehl (1996). O przestrzeni jako żywej strukturze oraz o zależnościach pomiędzy poszczególnymi jej elementami pisze Aleksander (1998). Obok klasycznych prac należy wymienić opracowania Carmony (2010), które opisują obecne wyzwania oraz

sposoby gospodarki przestrzeniami publicznymi.

Dla problematyki niniejszego opracowania należy podkreślić publikacje opisujące rozwój tych przestrzeni w Polsce. Zagadnienia wpływu przestrzeni publicznych na jakość życia mieszkańców oraz pozycję i markę miasta analizowali m.in. T. Markowski i G. Rembarz. Problematykę strategicznego planowania i realizacji przekształceń przestrzeni publicznej badali Z. K. Zuziak, M. Kochanowski, D. Kochanowska i P. Lorens.

Nadal aktualna jest myśl o socjologicznej wartości przestrzeni w strukturze miasta przedstawiona przez A. Wallisa. Współcześnie zagadnienia postrzegania i tożsamości przestrzeni publicznej a także jej fragmentaryzację badali m.in. M. S. Szczepański, B. Jałowiecki i M. Dymnicka.

1.5.3. Analiza przekształceń przestrzeni miejskich na terenie województwa pomorskiego

Przekształcenia poszczególnych miast województwa pomorskiego są szeroko analizowane przez osoby związane Katedrą Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, a w ich gronie w szczególności należy wymienić Danutę Kochanowską, Mieczysława Kochanowskiego, Piotra Lorensa, Justynę Martyniuk Pęczek oraz Gabrielę Rembarz. Są to często jednak opracowania dotyczące pojedynczych programów przekształceń lub miast. Brak jest opracowań porównawczych dla całego regionu, a jeden z wyjątków stanowią badania Anny Gołędzinowskiej, która w szczególności zajmuje się wpływem przestrzeni publicznych na przekształcenia miast średniej wielkości województwa pomorskiego. Również Hanna Obracht-Prondzyńska prowadzi przekrojowe badania z zakresu przekształceń miast województwa pomorskiego i ich przestrzeni publicznej.

Warto również zwrócić uwagę na pracowników Uniwersytetu Gdańskiego, w tym Mariusza Czepczyńskiego i Jarosława Czochańskiego, którzy zajmują się szeroką analizą przestrzeni zurbanizowanych województwa pomorskiego.



1.6. ZAKRES BADAŃ

1.6.1. Zakres czasowy

Wzmoczona aktywność w zakresie przekształceń przestrzeni portowych oraz przestrzeni publicznych rozpoczyna się w Polsce po roku 1945 w ramach odbudowy po zniszczeniach wojennych. Kolejny ważny okres w zakresie restrukturyzacji tych przestrzeni rozpoczyna się od końca lat osiemdziesiątych XX wieku – czyli od początku transformacji ustrojowej naszego kraju. Ponadto, od czasu akcesji do UE i możliwości korzystania ze środków strukturalnych można odnotować wzmoczoną aktywność w zakresie przekształceń struktury miast w tym przestrzeni publicznych i frontów wodnych.

Na potrzeby pracy zakres badań będzie zawężony i obejmował lata 2000 – 2019. Dobór powyższego okresu do analizy wynika przede wszystkim z wpływu przygotowań i wejścia Polski do Unii Europejskiej na rozwój miast, od tego momentu można zaobserwować znaczny wzrost środków wydawanych na przekształcenia przestrzeni miast, bardziej świadome kształtowanie ich przestrzeni oraz zwiększony wpływ uwarunkowań zewnętrznych, w tym restrukturyzacji gospodarki, a także wzrost znaczenia sektora usług kosztem zmniejszania produkcji przemysłowej, rozwój procesów globalizacji i wdrażanie zasad ekonomii wolnego rynku. W pracy znajdują się również odniesienia do okresów przed wskazanymi datami, które są ważne dla formowania badanych nadwodnych obszarów i ich przestrzeni publicznej.

1.6.2. Zakres przestrzenny

Praca obejmuje dwie kategorie miast:

- 10 miast województwa pomorskiego poddane szczegółowej analizie w celu udowodnienia założonych tez, wybór miast uzasadniony jest w poniższym rozdziale,
- miasta położone w innych województwach oraz krajach wykorzystane są jako punkty odniesienia w analizach porównawczych jako przykłady

dobrych praktyk.

Omawiane zjawiska scharakteryzowane są na podstawie analizy porównawczej nadwodnych przestrzeni publicznych miast województwa pomorskiego. Region ten zamieszkuje ok. 2 344 000 osób z czego w miastach mieszka ok. 1 481 000 osób (GUS 2019). Jako miasta przyjęto jednostki osadnicze z nadanymi prawami miejskimi. Na terenie województwa pomorskiego zlokalizowane są 42 miasta, jednakże cechuje je duże zróżnicowanie. Najmniejsze miasto to Krynica Morska (1 300 mieszkańców) – równocześnie najmniejsze miasto w Polsce, największe miasto to Gdańsk z liczbą mieszkańców ok. 462 000.

Zgodnie z klasyfikacją miast opracowaną przez Szymańską należy wydzielić 7 klas tych ośrodków (Szymańska 2007). Wyróżniono miasta: o liczbie mieszkańców:

- poniżej 5 tys.,
- pomiędzy 5 tys. i 10 tys.,
- pomiędzy 10 tys. i 20 tys.,
- pomiędzy 20 tys. i 50 tys.,
- pomiędzy 50 tys. i 100 tys.,
- pomiędzy 100 tys. i 200 tys.,
- ponad 200 tys.

Jako miasta małe można przyjąć te o liczbie mieszkańców do 20 tys., jako średnie 20-100tys., a jako duże powyżej 100 tys. ludności.

Równocześnie na potrzeby niniejszego opracowania wydzielono małe miasta pasa nadmorskiego jako specyficzną grupę ośrodków, które w okresie wakacyjnym znacząco powiększają liczbę osób w nich przebywających. Pominięte zostaną miasta o liczbie mieszkańców poniżej 5tys. jako ośrodki na pograniczu „miejskości”. Do miast dużych zaliczono Słupsk z uwagi na liczbę ludności bliską przyjętej granicy oraz funkcje ośrodka regionalnego (Tab. 2).

Miasto	Populacja tys. (dane GUS 2018r)	Przekształcenia przestrzeni nadwodnej w analizowanym okresie (analiza własna)	Miasto Pasa Nadmorskie	Klasyfikacja miasta
Gdańsk	462	tak	tak	miasto duże
Gdynia	247	tak	tak	miasto duże
Słupsk	93	tak	nie	miasto duże
Tczew	60	tak	nie	miasto średnie
Wejherowo	50	tak	nie	miasto średnie
Starogard Gdański	48	tak	nie	miasto średnie
Rumia	47	nie	nie	miasto średnie
Chojnice	40	tak	nie	miasto średnie
Malbork	38	tak	nie	miasto średnie
Kwidzyn	38	tak	nie	miasto średnie
Sopot	37	tak	tak	miasto średnie
Lębork	35	tak	nie	miasto średnie
Pruszcz Gdański	29	tak	nie	miasto średnie
Kościerzyna	23	nie	nie	miasto średnie
Reda	23	tak	nie	miasto średnie
Bytów	17	nie	nie	małe miasto
Ustka	16	tak	tak	małe miasto
Władysławowo	15	tak	tak	małe miasto
Kartuzy	14	tak	nie	małe miasto
Człuchów	14	tak	nie	małe miasto
Puck	11	tak	tak	małe miasto
Miastko	10	nie	nie	małe miasto
Sztum	10	tak	nie	małe miasto
Czersk	10	nie	nie	małe miasto
Nowy Dwór Gdański	10	tak	nie	małe miasto
Prabuty	8	nie	nie	małe miasto
Pelplin	8	tak	nie	małe miasto
Skarszewy	7	tak	nie	małe miasto
Gniew	6	nie	nie	małe miasto
Żukowo	6	nie	nie	małe miasto
Czarne	6	nie	nie	małe miasto
Dzierzgoń	5	nie	nie	małe miasto
Debrzno	5	tak	nie	małe miasto
Brusy	5	nie	nie	małe miasto
Nowy Staw	4	-	nie	małe miasto
Jastarnia	3	tak	tak	małe miasto
Łeba	3	tak	tak	małe miasto
Kępice	3	-	nie	małe miasto
Hel	3	tak	tak	małe miasto
Skórcz	3	-	nie	małe miasto
Czarna Woda	2	-	nie	małe miasto
Krynica Morska	1	tak	tak	małe miasto

Tab. 2 Wykaz miast województwa pomorskiego (opr. M. Izydor na podstawie danych źródło: GUS 2019)

Na bazie tabeli do analizy wybrano wszystkie miasta pasa nadmorskiego województwa pomorskiego:

- duże: Gdańsk, Gdynia,
- średnie: Sopot, jednakże zakres przekształceń nadwodnych przestrzeni publicznych bardziej odpowiada charakterystyce miasta dużego z uwagi na położenie w środku aglomeracji trójmiejskiej
- małe: Ustka, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Łeba, Hel, Krynica Morska.

Punktem odniesienia jest analiza rozwiązań zastosowanych w miastach o podobnej skali położonych w Niemczech: Hamburg i Heringsdorf. Wybrane miasta niemieckie zmagają się z podobnymi problemami do wybranych ośrodków województwa pomorskiego w zakresie przekształceń: Hamburg jako duże miasto portowe i Heringsdorf jako bałtycki kurort – małe miasto, które wymagało intensywnych przekształceń na początku XXI wieku.

1.6.3. Zakres merytoryczny pracy

Podstawą badań stała się analiza procesu przekształceń przestrzeni nadwodnych miast ze szczególnym uwzględnieniem przyczyn i kierunków przekształceń ich przestrzeni publicznej. Analizie poddane zostały zrealizowane programy transformacji przestrzeni. W odniesieniu do każdego ze zidentyfikowanych przypadków badanie obejmuje stan wyjściowy, potencjał, zrealizowane formy przekształceń, ustalenie tendencji przekształceń oraz roli przestrzeni publicznej w przekształcaniach obszarów nadwodnych. W odniesieniu do każdego przypadku zebrano dane i przeanalizowano planowane, realizowane i zrealizowane przekształcenia omawianych przestrzeni oraz określono:

- rolę przestrzeni publicznej w strategii przekształceń obszaru - zbadane zostało czy świadomie wykorzystano nadwodną przestrzeń publiczną na etapie planów i realizacji do podniesienia atrakcyjności docelowego układu oraz czy był to czynnik wiodący przekształceń,
- skalę przedsięwzięcia zrealizowaną i planowaną - przede wszystkim skupiono się na określeniu czy są to nowo realizowane przestrzenie

czy też raczej poprawa już istniejących struktur, dodatkowo ważne jest czy przekształcenie dotyczy wyłącznie przestrzeni publicznej czy jest to składowa większego założenia transformacji.

- wykorzystywane mechanizmy i instrumenty przekształceń przestrzeni - określone zostanie czy wykorzystano któryś z najczęściej stosowanych instrumentów planistycznych (Markowski, Turała 2015):
 - planowanie strategiczne,
 - planowanie sposobu użytkowania poszczególnych obszarów,
 - ustanawianie ograniczeń w realizacji prawa zabudowy,
 - planowanie przestrzenne – także w postaci pozaustawowej, elementem analizy będzie również spójność pomiędzy poszczególnymi dokumentami a także wprowadzane zmiany,
 - finansowe: finansowanie bezpośrednie, ulgi podatkowe, dotacje, kredyty, poręczenia kredytowe,
 - rynkowe: np. nabywanie i sprzedaż gruntów, partnerstwo publiczno-prywatne, umowy z deweloperami
 - podatkowe,
 - pozostałe prawne: np. prawo pierwokupu.
 - wspierania: np. informacyjne, promocyjne, wiedza ekspercka
 - pozostałe instrumenty: np. działalna interwencyjne,¹⁰
- ustalenie rezultatów realizowanych działań i wpływu poszczególnych czynników na ostateczny wynik - badanie dotyczyło funkcji, układu nadwodnych przestrzeni oraz wpływu tych przestrzeni na rozwój funkcji miastotwórczych, odbywało się ono przede wszystkim na zasadzie analizy porównawczej: z początku i końca przyjętego zakresu czasowego, a także pomiędzy poszczególnymi miastami. Badano elementy, które mają istotny wpływ na przekształcany obszar oraz całościowy rozwój miasta.

Zrealizowany zakres badań i analiz pozwolił na porównanie poszczególnych procesów przekształceń przestrzeni oraz ustalenie wpływu realizacji przestrzeni publicznych na uzyskane rezultaty podjętych działań związanych z restrukturyzacją całości obszaru frontu wodnego.

¹⁰ Bardziej szczegółowo, w tym modele przekształceń, opisano w: Lorens 2005.

1.7. METODY BADAWCZE

W ramach badań wykorzystano następujące metody:

- analizę krytyczną literatury, a także wydawnictw naukowych i publicystycznych, raportów, dokumentów informacyjnych oraz publikacji programowych i danych statystycznych w zakresie związanym z przedmiotem pracy.
- analizę przekształceń nadwodnej przestrzeni publicznej, bazującą na wizjach lokalnych, uzupełnionych o analizę materiałów archiwalnych, kartograficznych, dokumentów planistycznych, strategii, planów, dokumentacji projektowej, dokumentów z realizacji przedsięwzięć, dokumentacji zrealizowanych projektów oraz wykonaną dokumentację zdjęciową.
- analizę porównawczą wybranych przypadków wraz z określeniem głównych czynników wpływających na rozwój funkcji miastotwórczych w zależności od wielkości i znaczenia miasta.

Wykorzystanie powyższych metod pozwala na zrealizowanie podstawowego celu pracy.

1.8. TEZY

Na potrzeby pracy przyjęto następujące tezy:

Teza I

Transformacja obszarów nadwodnych, a w szczególności poportowych, staje się istotnym elementem strategii rozwoju wszystkich typów miast położonych w pasie nadmorskim woj. pomorskiego, co docelowo prowadzi do rozwoju funkcji śródmiejskich. Proces ten zachodzi w różnych prędkościach w zależności od wielkości miast.

Teza II

Konsekwentnie zaplanowane i realizowane przekształcenia przestrzeni publicznej warunkują powodzenie programów przekształceń obszarów nadwodnych oraz ich wpływu na rozwój wszystkich typów analizowanych miast, pomimo zróżnicowania charakteru problemów występujących w obrębie poszczególnych grup miast.



Teza III

Prowadzenie efektywnego działania w zakresie przekształceń przestrzeni nadwodnych w dużej mierze zależy od ustalenia długofalowego programu działania z wykorzystaniem specyficznych narzędzi przekształceń.

1.9. STRUKTURA PRACY

Opracowanie zawiera siedem rozdziałów, w których opisywane są i przeanalizowane zagadnienia związane z tematyką i celami pracy. Elementem pracy jest również szereg rycin i tabel, których zestawienie znajduje się na końcu pracy.

1. WPROWADZENIE

Rozdział ten stanowi wprowadzenie w tematykę pracy, przede wszystkim poprzez przedstawienie jej celów i tez. Zaprezentowano także przyjęte definicje pojęć używanych w pracy oraz stan badań w zakresie przedmiotu pracy. Na koniec rozdziału przedstawiono zakres czasowy i przestrzenny pracy oraz zakres merytoryczny badań.

2. OMÓWIENIE TENDENCJI PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI NADWODNYCH

W ramach tego rozdziału omówiono przekształcenia frontów wodnych w zależności od wielkości miasta i genezy jego powstania. Szczególną rolę zwrócono na układ miasto – port oraz przekształcenia terenów poportowych.

3. AKTUALNE TRENDY W TRANSFORMACJI PRZESTRZENI NADWODNYCH

W rozdziale tym zaprezentowano generacje i wymiary przekształceń frontów wodnych, a także znaczenie tych przestrzeni dla struktury miasta. Przybliżono także zasady, którymi należy się kierować przy przekształcaniu frontów wodnych.

4. ZNACZENIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH WE WSPÓŁCZESNYCH PROCESACH ROZWOJU MIAST, W SZCZEGÓLNOŚCI PRZESTRZENI ZLOKALIZOWANYCH NA FRONTACH WODNYCH

W czwartym rozdziale opisano rolę przestrzeni publicznej, zmiany w niej zachodzące oraz jej formy. Ważnym elementem tej części, z uwagi na charakter nadwodnych przestrzeni publicznych, jest zagadnienie jej tożsamości. W dalszej części pracy opisano społeczne funkcje nadwodnych przestrzeni publicznych oraz dokonano podziału tych przestrzeni.

5. ANALIZA NADWODNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST NIEMIECKICH

Rozdział ten zawiera opis miast niemieckich: Hamburga i Heringsdorf, które stanowią odniesienie dla analizowanych miast województwa pomorskiego odpowiednio dla grupy miast dużych i małych.

6. ANALIZA NADWODNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

W rozdziale tym dokonano analizy nadwodnych przestrzeni publicznych miast województwa pomorskiego, historii ich przekształceń, stanu obecnego, wyzwań oraz dokumentacji planistycznej.

7. PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE

Rozdział ten zawiera podsumowanie wykonanych badań oraz odniesienie do teorii i dotychczasowego stanu badań zaprezentowanego na początku niniejszej rozprawy. Dokonano weryfikacji przyjętych celów i tezy. Na podstawie przeprowadzonych analiz zebrano również zbiór działań z przykładami, które mogą służyć w planowaniu i realizacji przekształceń przestrzeni publicznych zlokalizowanych na frontach wodnych. Następnie przedstawiono wnioski końcowe i rekomendacje do dalszych badań. Rozdział ten stanowi całościowe podsumowanie omawianego tematu pracy.

2. OMÓWIENIE TENDENCJI PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI NADWODNYCH

Miasto, woda i port stanowią integralnie ze sobą powiązane i wzajemnie uwarunkowane elementy bardzo często występujące w regionach nadmorskich.

Współoddziaływanie portu i miasta szczególnie w zakresie gospodarczym często wywołuje efekt synergii. Port generuje miejsca pracy oraz popyt na usługi takie jak finansowe czy bankowe. Miasto natomiast stanowi źródło zasobów ludzkich oraz cel transportu po stronie lądowej – z uwagi na generowane zapotrzebowanie na towary. Zależności gospodarcze wskazują na dodatni efekt współdziałania miasta i portu, należy jednak podkreślić, że obszarów współoddziaływania jest dużo więcej oraz że nie w każdym aspekcie prowadzi to do synergii - „*współdziałanie portu i miasta przynosiło zazwyczaj rozwój i rozkwit obu tych organizmów, o czym świadczą liczne przykłady z historii*” (Palmowski i in, 2001, 33).

Podstawowe konflikty w rozwoju tych dwóch podmiotów występują przede wszystkim w zakresie przestrzennym. Poprzez obejmowanie procesami urbanizacji nowych obszarów, tereny portowe zaczęły zajmować centralne obszary miast, stając się również centrum w znaczeniu gospodarczym. Strefy wokół portów o substandardowym zagospodarowaniu przyczyniają się do deprecjacji przyległych dzielnic, niekorzystanie rzutując na wizerunek całego miasta, a także limitując rozwój miasta do środka. Równocześnie tereny poportowe lub wykorzystywane mniej intensywnie w zakresie funkcji portowej stanowią rezerwar obszarów możliwego nowego zainwestowania, które mogą być atrakcyjne dla inwestorów. Odpowiednio zaplanowane przekształcenia tych terenów mogą pozytywnie wpływać na wzrost gospodarczy i społeczny miast, między innymi poprzez dostęp do nowych przestrzeni publicznych o wysokiej jakości, powierzchni usługowych, handlowych i mieszkalnych. Duże zainteresowanie zagospodarowaniem terenów poportowych w naszym kraju daje podstawę do prognoz, że przekształcenia tych obszarów będą jednym z głównych wyzwań w rozwoju obszarów centralnych miast nadwodnych.



Opisując rozwój frontów wodnych szczególną uwagę należy zwrócić na historię powstania oraz rozwoju miasta i portu, należy także wyróżnić kilka podstawowych sposobów tworzenia się frontów wodnych:

- miasto rozwijające się wraz z portem (najczęściej o genezie średniowiecznej, synergiczny rozwój),
- układ świadomie kształtowanej kompozycji miasta wokół portu o wcześniej wykształconej strukturze,
- kształtowane w sposób organiczny układy ulicowe ewoluujące w miasta (przypadkowy rozwój frontu wodnego), małe porty powstałe głównie w oparciu o porty rybackie.

Każda z powyżej wymienionych rodzajów tworzenia się struktur frontów wodnych została omówiona w dalszej części poniższego rozdziału. Miasta pasa nadmorskiego województwa pomorskiego można przyporządkować do powyższych grup (Tab. 3).

Rodzaj miasta	Miasta woj. pomorskiego
miasto rozwijające się wraz z portem	Gdańsk, Puck, Ustka, Łeba, Hel
układ świadomie kształtowanej kompozycji miasta wokół portu	Gdynia, Władysławowo
kształtowane w sposób organiczny układy ulicowe ewoluujące w miasta	Jastarnia, Krynica Morska, Sopot

Tab. 3 Podział miast woj. pomorskiego w zależności od genezy powstania

2.1. MIASTA ROZWIJAJĄCE SIĘ WRAZ Z PORTEM

W poniższym rozdziale opisano miasta portowe, które rozwijały się wraz z portem. Podzielono je na ośrodki małe i duże. Dodatkowy podział uwzględnia fazy rozwoju portu oraz rodzaje występujących frontów wodnych na terenach poportowych.

2.1.1. Duże miasta portowe o genezie średniowiecznej

W dużych miastach portowych o genezie średniowiecznej często zachodzi synergia pomiędzy rozwojem miasta i portu, a każda z tych funkcji wpływa pozytywnie na rozwój całego ośrodka. Miasto portowe równocześnie pełni funkcje wynikające z obecności przemysłu morskiego¹¹ oraz funkcje związane z lądowym zapleczem¹² (Palmowski i in 2001). Tam, gdzie główną rolę pełnią funkcje morskie, układ przestrzenny oraz gospodarka miasta pozostaje pod wzmożonym oddziaływaniem portu. Port i zakres prowadzonej przez niego działalności wywiera duży wpływ na kształtowanie charakteru miasta oraz całego regionu. Wzajemne zależności port-miasto ulegały transformacji na przestrzeni wieków, proces tych przemian zachodzi nadal. W przekształceniach relacji pomiędzy miastem portowym a portem B. Hoyle (1998) wyróżnił sześć okresów (Tab. 4).

¹¹ Tradycyjne funkcje morskie to: rybołówstwo i przetwórstwo, eksploatacja zasobów nieożywionych (ropa, gaz, piasek, żwir), morska energia odnawialna, działalność portowa, budowa statków i ich serwisowanie, transport morski: towarowy i pasażerski, turystyka morska, marynarka wojenna.

¹² Funkcje zaplecza lądowego portu to przede wszystkim przetwórstwo towarów transportowanych drogą morską, obsługa komunikacyjna i zapewnienie pracowników,

Fazy rozwoju	Okres czasu	Opis rozwoju układu	Typ struktury portowej
I. Układ pierwotny miasto - port	do XIX w.	Miasto i port stanowią jednolity układ przestrzenny oraz funkcjonalny	I generacja portu: umiejscowiony na naturalny brzegu morza lub rzeki, możliwe małe pirsy portowe, rozwój postępuje w sposób organiczny
II. Ewolucja układu miasto - port	Koniec XIX w. oraz początek XX w.	Postępujący gwałtowny rozwój handlu oraz przemysłu, przyczynia się to do rozbudowy portu poza obszarem centralnym miasta.	II generacja portu: umiejscowiony na brzegu naturalnym lub sztucznym, przystosowany do obsługi parowych jednostek morskich, rozwój następuje w sposób planowy, realizowany przez firmy działające osobno (rzadko w konsorcjach). Powstaje układ nabrzeży, pirsów, magazynów.
III. Unowocześnienie układu miejskiego, port przyjmuje funkcje przemysłowe	ok. połowy XX w.	Port przejmuje role przemysłowe (dotyczy to zwłaszcza przemysłu naftowego), następuje rozwój technologii transportu: kontenerowy i ro-ro, co wymusza zwiększenie przestrzeni przeładunkowych.	
IV. Kreacja terminali głębokowodnych, odsunięcie portu w głąb akwenu, możliwe również odsunięcie od miasta	od lata 60-tych do 70-tych XX w.	Dalszy rozwój technologii transportu morskiego (wprowadzenie większych jednostek morskich, automatyzacja przeładunku) wymuszają przesunięcie portu w głąb akwenu oraz odsunięcie od miasta.	III generacja portu: realizowany jako wysokospecjalistyczne centrum przeładunkowe, w ramach których funkcjonuje układ terminali masowych, terminali kontenerowych, centr logistycznych, zakładów przetwórczych (np. przemysł naftowy). Powiązania gospodarcze portu przekraczają obszar regionu. Powstają regiony portowe.
V. Ponowne zagospodarowanie dawnych nabrzeży portowych	lata 70-te i 90-te XX w.	Innowacyjny port obejmuje znaczny teren akwenu, położony poza strukturami miejskimi, następuje nadawanie funkcji miejskich dawnym terenom portowym.	
VI. Odtworzenie powiązań miasto - port	lata 80-te XXw. do nadal	Procesy globalizacji i transport intermodalny wyznaczają nową funkcję portu; następuje odtworzenie powiązań miasta z portem; wdrażane są projekty rewitalizacja terenów poportowych.	

Tab. 4 Fazy rozwoju powiązań miasto – port (Interpretacja własna na podstawie Kochanowski 1999, Palmowski i in 2001)

Porty II i III generacji powstały w wyniku rewolucyjnych zmian w sposobie transportu towarów drogą morską oraz ich przeładunku na lądzie. Pod koniec fazy czwartej powiązań miasto-port, około połowy lat siedemdziesiątych XX wieku, porty zwolniły obszary centralne miast. Nowe technologie przeładunkowe i transportowe oraz wzrost rozmiarów statków wymagały dużo większych terenów zaplecza po stronie lądowej co doprowadziło do umiejscowienia terminali przeładunkowych i magazynowych w pobliżu otwartego morza. W fazie czwartej oddziaływanie ośrodka miejskiego na ewolucję oraz funkcjonowanie przemysłu morskiego w porcie jest ograniczone, przede wszystkim z uwagi na odległość pomiędzy tymi podmiotami. Oddziaływanie to sprowadza się głównie do zapewnienia kadry pracowniczej dla portu oraz ewentualnie współużytkowania infrastruktury drogowo-kolejowej.

W okresie od lat 70-tych do 90-tych XX wieku, czyli w fazie piątej rozwoju układu port-miasto następuje ponowne zainteresowanie terenami poportowymi, obserwuje się także ożywienie działalności gospodarczej na obszarach opuszczonych uprzednio przez funkcje portowe. Przekształcenia bazują na zastanym układzie linii brzegowej lub dokonywane są przebudowy basenów portowych, co prowadzi do powtórnej integracji struktur portu i miasta.

Podział na IV i V fazę jest bardzo płynny, gdyż przenoszenie się portu poza miasto i przywrócenie miastu terenów poportowych następowała bardzo dynamicznie, a pierwsze projekty przekształceń nabrzeży realizowane były już w latach 60-tych XX wieku.

Najnowsza faza rozwoju układu port-miasto w europejskich miastach portowych zapoczątkowana została w latach 80-tych XX wieku, natomiast w Polsce pod koniec XX wieku. Podstawowy czynnik zachodzących przekształceń to przejście gospodarki światowej w okres postindustrialny. Miasta portowe w ramach adaptacji do nowych wymogów społeczno-rynkowych, wykazują zainteresowanie terenami zwolnionymi przez upadające działy aktywności gospodarczej. Wprowadzane są na te obszary nowe funkcje oraz formy zagospodarowania adekwatne do zapotrzebowania.

Klasyfikacja Hoyle'a nie obejmuje wszystkich elementów przekształceń terenów portowych, jednakże jest uznana w literaturze

przedmiotu, dlatego może stanowić punkt odniesienia analiz prowadzonych w pracy dla miasta Gdańsk. Pewne aspekty przekształceń frontów wodnych aktualne są również dla Gdyni, z uwagi na genezę tego układu miasto-port funkcjonuje on jednak dopiero od przełomu fazy II i III.

2.1.2. Małe miasta portowe o genezie średniowiecznej

Porty w małych miastach nie przechodziły przemian z XIX i XX wieku charakterystycznych dla dużych ośrodków, zostały jedynie co najwyżej dostosowane do obsługi większych jednostek morskich, nie doszło także do oddzielenia struktury miasta i portu. Wg typologii Hoyle'a struktura powiązań miasto-port pozostała pomiędzy poziomem I i II.

Małe miasta o genezie średniowiecznej, obok ośrodków rozplanowanych na regularnej siatce urbanistycznej, mogły również powstawać jako nieregularne osady, stanowiące zaplecze przystani morskich. Z uwagi na klęski żywiołowe związane głównie z nadmorskim położeniem oraz słabnącą rolą portów, miasta te bywały przenoszone w nowe lokalizacje¹³. Miasta średniowieczne charakteryzują się więc zazwyczaj wykształconym centrum miasta oraz przestrzeniami portu włączonymi w jego strukturę.

Najczęściej port (w tym infrastruktura komunikacyjna) jest decydującym czynnikiem kształtującym tkankę miasta. Jego struktury otoczone są funkcjami miejskimi, które „narastały” w trakcie ich funkcjonowania, co często prowadzi do konfliktów przestrzennych. Większość małych miast portowych w regionie pomorskim posiada układ ulic niezależny od brzegu morskiego, gdyż rozwijały się jako porty rzeczne. Ich tkanka jest więc zorientowana wzdłuż rzeki a nie linii brzegowej. Wyjątkiem jest Hel, gdzie na skutek kształtu Półwyspu Helskiego przebieg głównych ulic jest równoległy do linii brzegowej¹⁴. Często zauważyć również można

¹³ W 1558 miasto Łeba przeniesiono na wschodnie wybrzeże rzeki po serii silnych sztormów. W XV wieku z uwagi na spadek połowów ryb, konkurencję portu w Gdańsku oraz daniny nałożone na Stary Hel, założono osadę Nowy Hel. Upadku Starego Helu przyspieszył pożar w 1572, a ostatecznie zniszczenie dokonała w XVIII wieku cofająca się linia brzegowa Mierzei Helskiej.

¹⁴ Obecny Hel rozwinął się ok 1,5km od „Starego” Helu, który został zniszczony na skutek cofającej się linii

dysproporcje w zagospodarowaniu lewego i prawego brzegu rzeki co prowadzi do ograniczeń rozwojowych i konieczności poszukiwania wolnych terenów na drugim brzegu (Grzelakowski 2007). W ramach miast portowych województwa pomorskiego, które przekształciły się z osada rybackich można wymienić¹⁵:

- Ustkę,
- Łebę,
- Hel.

Dwa pierwsze powstały jako porty obsługujące miast znajdujące się w głębi lądu. Na nizinym wybrzeżu początkowo miasta sytuowane były w dolinach rzek, często w dużej odległości od brzegu morskiego, głównie z uwagi na bezpieczeństwo. Ówczesne statki były małych rozmiarów i bez problemów mogły pokonywać trasy w górę rzek, aby zawinąć do portu. Handel realizowany drogą wodną pozytywnie wpływał na wzrost miast. Zwiększenie rozmiarów pływających jednostek morskich, a szczególnie ich głębsze zanurzenie, doprowadziły stopniowo do braku możliwości realizacji żeglugi na relatywnie małych rzekach obecnego województwa pomorskiego.

Dążąc do zachowania układów handlowych oraz zysków z tego wynikających, opisywane miasta przystąpiły do wznoszenie nowych portów u ujścia rzek. Warunki naturalne bardzo często utrudniały funkcjonowanie i rozwój tych portów. Wielokrotnie były uszkodzane przez fale sztormowe, dodatkową przeszkodą był наносzony przez nurt rzeki piasek, który utrudniał utrzymanie wymaganej głębokości torów wodnych. Wokół nowych portów tworzono osiedla dla osób pracujących w porcie. Aktywna działalność portu z czasem prowadziła do ewolucji otaczającego osiedla i przekształcenia go w małe miasto. W miastach macierzystych oraz ich okolicach, które stanowiły zaplecze portu, następował rozwój gospodarczy (głównie w zakresie rzemiosła i rolnictwa), co stanowiło dodatkowy czynnik wzmacniający funkcje portowe oraz zwiększało wymianę handlową.

brzegowej, obecny Hel powstał w XV wieku jako rozbudowa struktur wokół głównej ulicy (ul. Wiejska) biegnącej wzdłuż morza. Początkowo na skutek dominacji Gdańska w aktualnej lokalizacji miasta powstał tylko port rybacki, ponowny rozwój portu nastąpił od końca XIX wieku

¹⁵ Puck to miasto średniowieczne, które powstało obok portu, natomiast pozostałe miasta portowe są omówione w innych rozdziałach

W XIX wieku doszło do dodatkowego wzrostu w działalności portu oraz zacieśnienia powiązań opisywanych układów miast bicentrycznych, przed wszystkim poprzez rozwój układu dróg utwardzonych i linii kolejowych szczególnie tych lokalizowanych równoległe do rzek łączących oba ośrodki. Duże porty w Gdańsku i Szczecinie okresowo wprowadzały wysokie opłaty przewozowe, co także prowadziło do zwiększenia wymiany handlowej w małych portach.

Żegluga kabotażowa stanowiła znaczący udział w ewolucji opisywanych małych miast pasa nadmorskiego. Największą fazę rozwoju tej formy transportu odnotowano na przełomie XIX i XX wieku. Omawiane porty obsługiwały przepływ towarów pomiędzy Gdańskiem, Elblągiem (Prusy Zachodnie), Królewcem, Kłajpedą (Prusy Wschodnie), Hamburgiem, innymi portami krajów leżących nad morzem Bałtyckim (Norwegia, Szwecja, Dania) a także Anglią, Belgią oraz Francją (Palmowski 2000).

Wzrost transportu morskiego doprowadził do rozwoju małych ośrodków portowych. Szczególnie dotyczy to rozwoju Ustki, która wraz ze Słupskiem (zapleczem gospodarczo-przemysłowym) wytworzyła silny układ miast mogący stanowić podstawę aglomeracji Słupsk-Ustka.

2.1.3. Rodzaje frontów wodnych na terenach poportowych miast o genezie średniowiecznej

Zmiana w relacji miasto-port powodowała również uwolnienie terenów poportowych, które następnie były przekształcane w miejskie fronty wodne. W związku z tym procesem wyróżnić dwa rodzaje frontów wodnych: Typ A i Typ B (Tab. 6).

Faza rozwoju	Stopień integracji miasta z portem	Typ struktury portowej	Typ Frontu Wodnego
I.	Pełna integracja i powiązanie struktury portowej i miejskiej. Okres od starożytności do pocz. XIX w.	Port I generacji	Brak
II.	Oddzielenie struktur portowo – przemysłowych od terenów ściśle miejskich. Okres od pocz. XIX do poł. XX wieku.	Port II generacji	Front Wodny Typu A
III.	Pełna separacja struktur portowych od miejskich Okres od połowy XX wieku	Port III generacji	Front Wodny Typu B

Tab. 5 Fazy rozwoju frontu wodnego miast portowych (źródło Lorens 2013)

Front wodny typu A – najczęściej o średniowiecznej genezie (rzadziej starożytnej), na którym znajdują się mała liczba pozostałości struktur portowych I generacji (np. urządzenia przeładunkowe). Jest on ściśle powiązany z historycznym centrum miasta. Tereny te są bardzo atrakcyjne dla rozwoju innych funkcji (np. rekreacja, żeglarstwo, współczesne usługi o charakterze komercyjnym) (Ryc. 1).

Front wodny typu B – pozostałość struktur portowych II generacji (geneza XIX, XX wiek). Są to najczęściej duże obszary słabo powiązane z historycznym centrum. Często jest to połączenie terenów portowych i przemysłowych (np. stoczniowych) z dużą ilością zabudowań i urządzeń technicznych (Ryc. 2).

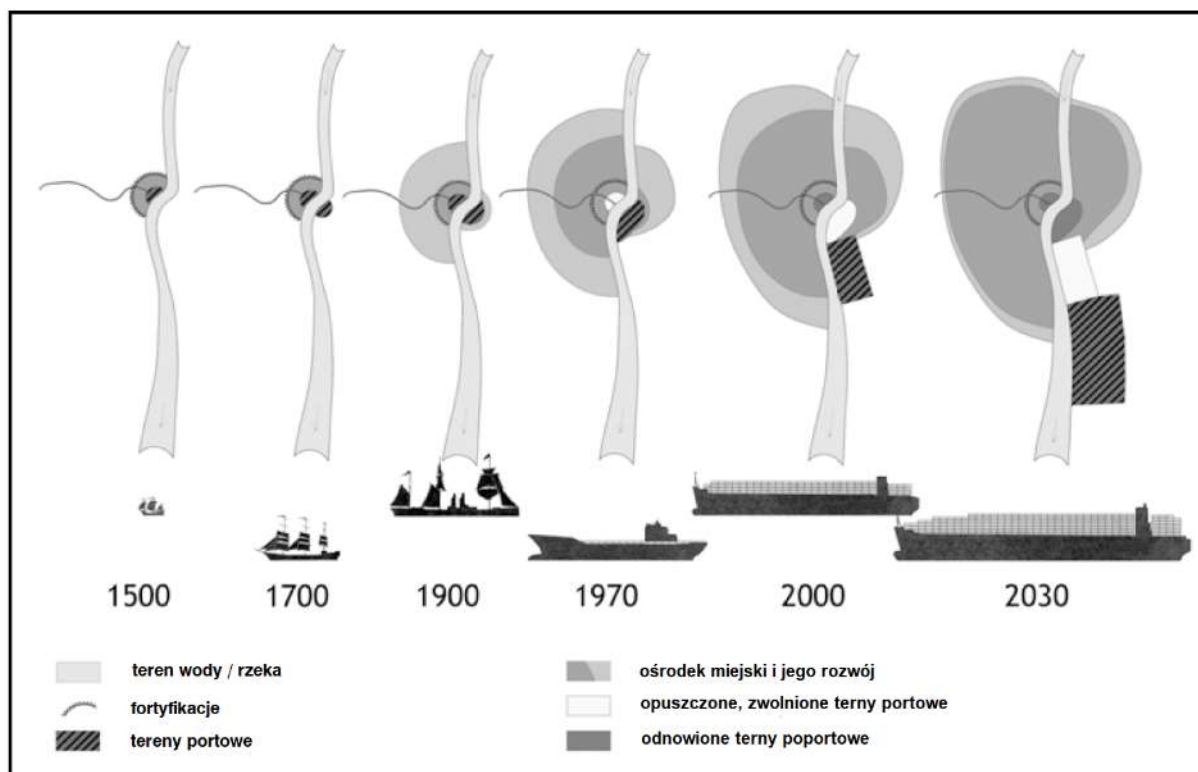


Ryc. 1 Front wodny Typu A – Długie Pobrzeże, Gdańsk (fot. M. Izydor)



Ryc. 2 Front wodny Typu B – Verssmankai Hafencity, Hamburg (fot. M. Izydor)

Schemat układu port–miasto Hoyle’a oraz zakres przekształceń frontów wodnych można również zobrazować jako przemieszczanie się i zwalnianie terenów portowych w strukturze miasta w kolejnych okresach (Ryc. 3).



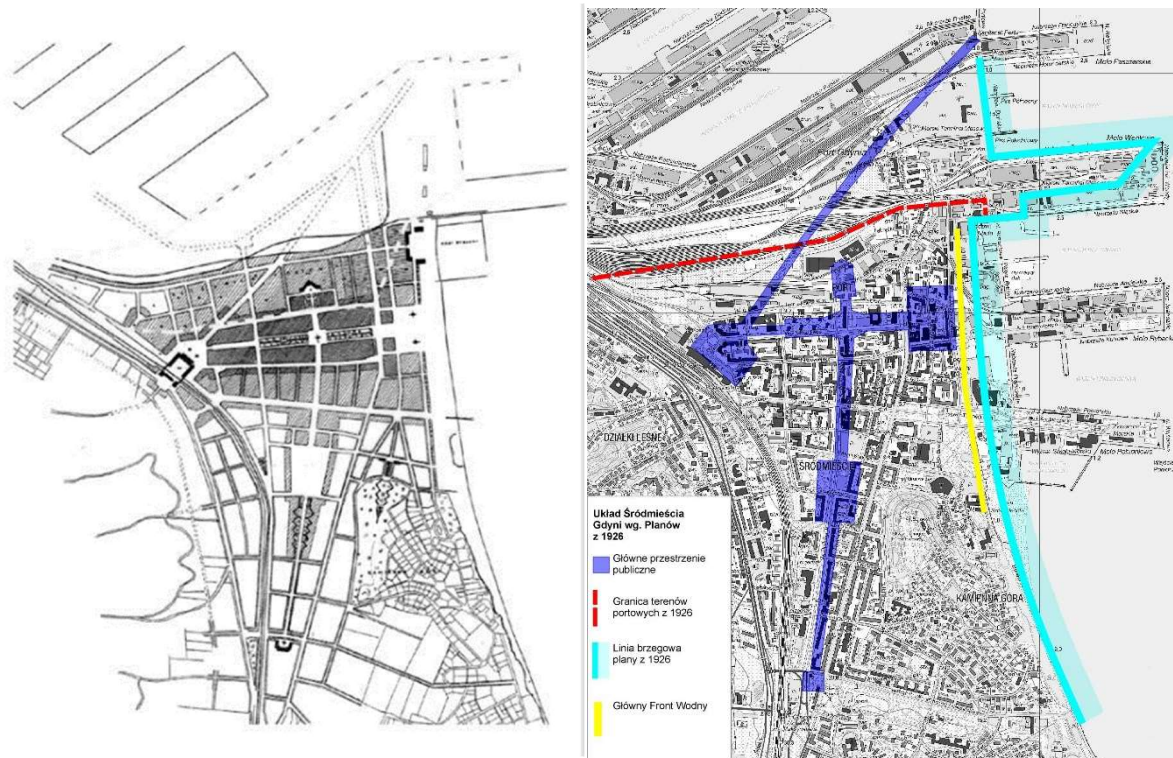
Ryc. 3 Cykle przekształceń portowych frontów wodnych (źródło: Schubert 2008)

Powyższa typologia jest aktualna przede wszystkim dla miast dużych, w małych miastach najczęściej występuje front wodny typu A, gdyż są to miasta, które powstawały wokół portu. Przypadki małych miast portowych, w których można rozważyć front typu B to przede wszystkim ośrodki świadomie kształtowane wokół powstającego portu z początku XX wieku (np. Władysławowo, w którym port oddzielony jest funkcjonalnie od centrum).

2.2. MIASTA ŚWIADOMIE KSZTAŁTOWANE WOKÓŁ POWSTAJĄCEGO PORTU

W ramach miast rozwijanych wokół portu należy również wskazać miasta świadomie kształtowane w okresie międzywojennym i posiadające narzuconą, nowoczesną jak na moment powstania strukturę. Podstawowym przykładem miasta o takiej strukturze jest Gdynia (). Jednakże w okresie tym zrealizowano także port we Władysławowie, głównie jako pełnomorski port rybacki. Układ miast z tego okresu jest otwarty na port. Kształtowanie śródmieścia w tych ośrodkach realizowano jako świadomy proces tworzenia spójnych przestrzeni odpowiadających wymaganiom mieszkańców. Jako zasadę przyjęto funkcjonalne strefowanie układów i na tej podstawie ustalano siatkę dróg, podział na działki i kwartały, rozmieszczenie obszarów o różnych funkcjach. Próbowano świadomie ustalić układ sieci ulicznej i parcelację na kwartały zabudowy, sposób rozmieszczenia, zależności i powiązania terenów o zróżnicowanym przeznaczeniu (Izydor 2015).

W początkowym okresie rozwoju tych miast port zajmował dominującą pozycję, często w ramach rozwoju zajmował tereny pierwotnie przeznaczone pod funkcje miejskie. Stwarzało to również problemy z dostępem miasta do morza. Jednakże w ramach rozwoju technik przeładunkowych, cenne dla miasta tereny nadwodne były uwalniane stanowiąc naturalny kierunek rozwoju obszarów centralnych.



Ryc. 4 Szkielet Rozbudowy Miasta Gdyni z 1926r (Sołtysik, 1993) oraz analiza układu przestrzeni publicznych na podkładzie aktualnej mapy Gdyni (opracowanie M. Izidor)

2.3. ORGANICZNY ROZWÓJ OSAD O UKŁADACH ULICOWYCH

W ramach osad pasa nadmorskiego ewoluujących w układy miejskie należy wymienić dwie grupy:

- osady rybackie,
- „kurorty” nadmorskie.

Miasta wykształcone z osad rybackich województwa pomorskiego pełnią również funkcję kurortów, jednakże historia ich powstania mocno odzwierciedla się w układzie tkanki miejskiej.

Cechą charakterystyczną miast powstałych z osad rybackich jest koegzystencja wielu funkcji (portowych i miejskich) na niewielkim terenie. Przenikanie się obszarów miasta i portu prowadzi do ich ostatecznego ukształtowania poprzez wzajemne ograniczenia i ułatwienia w rozwoju.

Polskie małe miasta pasa nadmorskiego powstały przede wszystkim w procesie ewolucyjnego przekształcenia osad. Można wyróżnić trzy podstawowe etapy rozwoju tych miast (Liszewski 2002):

- I etap – do miejscowości przyjeżdżają osoby nastawione na turystykę, jednakże podstawową funkcję gospodarczą nadal spełnia rolnictwo i rybołówstwo. Etap ten charakteryzuje się brakiem rozwoju infrastruktury wypoczynkowej.
- II etap – do miejscowości napływa coraz więcej turystów, zmiany ulegają uwarunkowania ekonomiczne, następuje zwiększenie dochodów pochodzących z turystyki. Następuje rozwój infrastruktury turystycznej w strukturze miasta.
- III etap – wzrasta zamożność miasta, pojawiają się inwestorzy zewnętrzni, następują zwiększone inwestycje w obiekty rekreacyjno-turystyczne, które stają się istotnym elementem struktury miejscowości.

W rozwoju kurortów nadmorskich można wyznaczyć dwa zasadnicze okresy: przed i po II Wojnie Światowej. Dla założycieli kurortów istotny był kontakt z przyrodą, plażą morską, nie wyznaczano także ostrych granic pomiędzy zabudową i naturą, z wyjątkiem bulwarów nadmorskich. Były to najczęściej układy linearne rozciągnięte wzdłuż linii brzegowej z centrum w formie kameralnego układu miejskiego lub osiedla miejskiego z zabudową willową. Komunikacja oparta była na ruchu pieszym. Okres po II wojnie światowej to najczęściej niekontrolowany rozwój kurortów wraz z budową wielkich ośrodków wypoczynkowych (Ryc. 5).



Ryc. 5 Hotel Bryza, Jurata – przykład niekontrolowanej ekspansji na obszar wydm (fot. M. Izydor)

Przekształcenia nadmorskich małych miast są ściśle związane z rozwojem turystyki. Można wyróżnić szereg zagadnień związanych z ewolucją tych miejscowości (Dziegieć 1995):

- wprowadzenie zabudowań o większych rozmiarach i odmiennej od dotychczasowej architektury, trend ten szczególnie silnie obecny jest na Półwyspie Helskim, gdzie obok tradycyjnych osad rybackich wznoszono nowe budynki (Liszewski 2002). Reprezentatywna dla tego zagadnienia była realizacja ośrodków wczasowych (dużych budynków lub zespołów domków kempingowych) w latach od 60-tych do 80-tych XX wieku, często w pewnej odległości od centralnych części miejscowości,
- tworzenie się nowych dzielnic miasta i rozwój układu przestrzennego, jako przykład może posłużyć Ustka, dla której rozwoju istotny wpływ ma turystyka (Szymańska 2012). Funkcje turystyczne występują głównie w dzielnicach Ustka Stara i Ustka Wczasowa-Wschodnia. Lokalizacja usług jest wyspowa i stanowi pochodną rozmieszczenia

funkcji turystycznej,

- realizowane są nowe formy rekreacyjno-turystycznego użytkowania obszarów miejscowości. Powstają dzielnice o charakterze jednoznacznie turystycznym (np. Władysławowo – Hallerowo), często na terenach uprzednio rolniczych lub obszarach zielonych. Nowa zabudowa lokalizowana jest czasami także na wydmach (np. Hotel Bryza w Juracie - Ryc. 5),
- rozwój funkcji turystycznej z naruszeniem równowagi biologicznej i społecznej. W małych miejscowościach nadmorskich obserwowany jest rozwój głównie w zakresie turystyki. Większość decyzji o warunkach zabudowy wydawanych w 2004 roku na Półwyspie Helskim dotyczyła obiektów związanych z funkcją turystyczną (Kistowski i in 2005). Na Mierzei Helskiej prowadzone jest niezgodne z prawem przesuwanie linii brzegowej w głąb Zatoki Puckiej na chronione słone łąki. Proces ten realizowany jest poprzez nasypywanie ziemi oraz pisaku często pozyskiwanego z nabrzeża po stornie otwartego morze, które narażone jest na erozję. Niektóre pola namiotowe przesunęły dzięki temu linię brzegową o 40 metrów (Węsławski i in. 2011).

2.4. ROZWÓJ FRONTÓW WODNYCH MIAST NADMORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Na podstawie analizy trendów przekształceń frontów wodnych dzielano miasta województwa pomorskiego w zależności od genezy ich powstania oraz zebrano informacje na temat lokalizacji portów i terenów poportowych (Tab. 6).

miasto	wielkość miasta		geneza miasta			aktualna lokalizacja portu	fronty wodne poportowe
	duże	małe	o genezie średniowiecznej rozwijające się z portem	XX wieczne świadomie kształtowane wokół portu	organiczny rozwój osad o układach ulicowych		
Gdańsk	+		+			port położony poza strukturami śródmieścia miasta	tereny po porcie średniowiecznym; przekształcone funkcjonują w strukturze śródmieścia, duża ilość terenów wolnych poportowych, postoczniowych na granicy obszaru śródmiejskiego
Gdynia	+			+		port sąsiaduje z obszarami śródmiejskimi	tereny poportowe najbliższe obszarów centralnych włączone w strukturę miasta, planowane uwolnienie dużej ilości terenów portowych na granicy obszaru śródmiejskiego
Sopot	+ ¹⁶				+	brak	-
Ustka		+	+			port włączony w strukturę śródmieścia miasta	część terenów poportowych włączona w strukturę śródmieścia miasta, współużytkowanie terenów
Władysławowo		+		+		port sąsiaduje z obszarami śródmiejskimi	wprowadzanie nowych funkcji miejskich na tereny portowe
Puck		+	+			port włączony w strukturę śródmieścia miasta	tereny portowe włączone w strukturę śródmieścia miasta, współużytkowanie terenów
Jastarnia		+	+		+	port włączony w strukturę śródmieścia miasta	tereny portowe włączone w strukturę śródmieścia miasta, współużytkowanie terenów
Łeba		+	+			port włączony w strukturę śródmieścia miasta	tereny portowe włączone w strukturę śródmieścia miasta, współużytkowanie terenów
Hel		+	+			port włączony w strukturę śródmieścia miasta	część terenów poportowych włączona w strukturę śródmieścia miasta, możliwość uwolnienia dużej ilości terenów portowych przyległych bezpośrednio do obszaru śródmiejskiego
Krynica Morska		+			+	brak, przystań rybacka, nabrzeża turystyczne i marina, włączona w strukturę miasta	-

Tab. 6 Podział miast pasa nadmorskiego województwa pomorskiego wg wielkości i genezy – opis frontów wodnych poportowych (opracowanie M. Izidor)

¹⁶ Sopot został dołączony do grupy miast dużych, z uwagi na swój charakter – położenie w centrum aglomeracji trójmiejskiej

3. AKTUALNE TRENDY W TRANSFORMACJI PRZESTRZENI NADWODNYCH

Przekształcenie terenów nadwodnych to istotny aspekt aktualnych kierunków ewolucji miast nadwodnych, jest to także poważne wyzwanie w zakresie rozwoju tych miast w XXI wieku. Odnowa terenów nadwodnych stanowi następną etap w przebiegu ekspansji miast i kolejny okres ewolucji układów przestrzennych (Lorens, 2004). Restrukturyzację oraz wprowadzanie nowych formy użytkowania tych obszarów można zaobserwować w miastach europejskich oraz światowych lat 60-tych XX wieku (Tölle, 2010). Od lat 80-tych do końca XX wieku przekształcenia frontów wodnych stanowiły częsty element składowy inwestycji w miastach zachodnioeuropejskich (Bańkowska 2000). Działania te są stale bardzo popularne i mają silny wpływ na miasta Europy Wschodniej i Środkowej.

3.1. GENERACJE PRZEKSZTAŁCENI FRONTÓW WODNYCH

Przekształcenia frontów wodnych w literaturze zostały podzielone na cztery generacje (Schubert 2008), które zostały omówione w poniższym rozdziale. Chociaż poszczególne generacje nie są oddzielone wyraźnymi granicami, różnią się one ze względu na przyjęte strategie przekształceń oraz podejście do transformacji.

Przekształcenia I generacji.

Początek realizacji projektów pierwszej generacji to połowa lat sześćdziesiątych w Ameryce Północnej (miasta Baltimore, Boston i San Francisco). Ich geneza związana była z przenoszeniem portów poza ośrodki miejskie z uwagi na rozwój technik transportowych (Shaw 2004, Schubert 2008). Nowe funkcje, które pojawiły na frontach wodnych to głównie obiekty turystyczne, hotelowe i biurowe. Jako najbardziej skuteczne projekty przekształceń frontów wodnych należy wymienić Baltimore Inner Harbor, Boston Quincy Market, New York Battery Park, San Francisco Giradelli Square (Schubert 2008). Jednym z najbardziej znanych programów jest transformacja dawnego portu wewnętrznego Baltimore. Przekształcenia

Inner Harbor przyniosły sukces w różnych aspektach, m.in.: w kontekście tworzenia strategii umożliwiających rozwój instytucji publicznych i organizacji prywatnych, wykorzystania różnych narzędzi wdrożeniowych takich jak zachęty finansowe, konkursy na projekty czy ścisła kontrola wdrażania kryteriów ustalonych przez społeczeństwo w procesie partycypacji. Z drugiej strony proces przekształceń w Baltimore spotkał się z poważną krytyką społeczną wiążącą się z tworzeniem szans dla nowych mieszkańców z przedmieść a nie grup o niskich dochodach, wzrostem kosztów w wyniku rozwoju turystyki oraz procesem gentryfikacji. W ramach kolejnego ważnego przykładu, nowojorskiego projektu Battery Park City Project (Ryc. 6), miasto i nabrzeże zostały połączone szeregiem ogólnodostępnych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Jest to rozwiązanie, które posłużyło jako model dla innych podobnych przekształceń

Powyższe przykłady przekształceń frontów wodnych pierwszej generacji zrealizowanych w Ameryce Północnej miały wpływ na projekty rozwoju nabrzeży w wielu krajach, w tym w Skandynawii, Wielkiej Brytanii, Holandii, Hiszpanii, Australii, Japonii, Ameryce Łacińskiej i Południowej Afryce.



Ryc. 6 Battery Park, Nowy Jork (fot. M. Izydor)

Przekształcenia II generacji.

We wczesnych latach 80-tych XX wieku w związku ze znacznymi zmianami w transporcie morskim, koniecznością przystosowania nabrzeży do potrzeb statków i przeładunku kontenerów, rozpoczęto realizację projektów przekształceń frontów wodnych w dużo szerszym zakresie, w tym realizację projektów wielko skalarnych (Schubert 2008). W literaturze okres ten został określony jako początek drugiej generacji przekształceń. W tej fazie rozwoju nabrzeży głównym priorytetem było różnorodne wykorzystanie przestrzeni, obejmujące działalność biurową i rekreacyjną. Projekty tej fazy realizowane były w miastach na całym świecie, m.in. w Barcelonie, Sydney (Ryc. 7), Toronto, Kapsztadzie, Singapurze, Szanghaju. Realizacje te przyniosły nowe podejście do partnerstwa publiczno-prywatnego i wykorzystania inwestycji prywatnych w rozwoju obszarów nadwodnych (Shaw 2004, Schubert 2008). Rozwój London Docklands jest jednym z najważniejszych i najbardziej kontrowersyjnych projektów tego typu na świecie (Shaw, 2004, Brownill 2011). Działalność London Docklands Development Corporation stanowi przykład polityki i ideologii lat osiemdziesiątych. Canary Wharf, które stało się ważnym ośrodkiem finansowym i było ważnym czynnikiem w ustanowieniu statusu miasta światowego dla Londynu, jest także symbolem upadku z powodu polaryzacji społeczno-gospodarczej, niestabilności szybkiego procesu rozwoju prowadzonego w procedurze wolno rynkowej (Shaw 2004). Barcelona z kolei wykorzystwała igrzyska olimpijskie w 1992 r. do zintegrowania rozwoju nabrzeża z długoterminowymi strategiami planowania (Schubert 2008). W ramach tych działań przemysłowy teren Parc de Mar zmieniono w wioskę olimpijską, wybudowano jachtową przystań Port Vell, stworzono połączenia komunikacyjne, utworzono atrakcyjną nadwodną przestrzeń publiczną. Całość przekształceń przyczyniła się do otwarcia tego obszaru, w tym plaży, na nowych użytkowników i była podstawą do dalszych transformacji.



Ryc. 7 Circular Quay, Sydney (fot. M. Izydor)

Przekształcenia III generacji

Trzecia generacja przekształceń rozpoczęła się we wczesnych latach 90 XX wieku. W okresie tym przyjęto różne podejścia do przebudowy nabrzeży (Schubert 2008). W europejskich miastach portowych, takich jak Oslo, Rotterdam i Göteborg, wykorzystano partycypacyjne metody planowania wraz z zaangażowaniem społeczności lokalnej w ten proces. W przekształceniu frontów wodnych wykorzystano, z dużą skutecznością, podejście planowania krok po kroku, konkursy urbanistyczne i tworzenia master planów. Londyn, Barcelona, Liverpool, Bristol, Amsterdam, Dublin, Berlin to główne miasta nabrzeżne Europy w których zrealizowano z sukcesem projekty przekształceń frontów wodnych tej generacji. W Liverpoolu podjęto decyzję o rewitalizacji historycznego centrum miasta, stoczni i terenu magazynów, które podupadły w wyniku znacznego spadku produkcji przemysłowej i liczby ludności od lat 70-tych XX wieku. Na tereny te wprowadzono funkcje kultury i rozrywki, wybudowano marinę jachtową. Projekt przekształceń nabrzeży w Dublinie stanowi przykład złożonych

powiązań między zmianami technologicznymi, gospodarczymi, architektonicznymi, społecznymi i kulturowymi (Wonneberger 2011) (Ryc. 8). Transformacja nabrzeża, łącząca wymagania codziennego życia z wizją przyszłości oraz ochroną dziedzictwa przemysłowego obszaru, stałą się przykładem nowego podejścia do przekształceń struktur miejskich.



Ryc. 8 Docklands, Dublin (źródło: <https://dublin.ie/work/stories/how-dublin-works-dublin-docklands/>)

Przekształcenia IV generacji

Realizację projektów czwartej generacji rozpoczęto na początku XXI wieku. W okresie tym miasta położone nad wodą konkurują na skalę globalną, wykorzystując unikalne morskie dziedzictwo, dostosowując do swoich potrzeb partnerstwo publiczno-prywatne i profesjonalne zarządzanie planami rozwoju miast oraz wdrażając strategie marketingowe (Schubert 2011). Przekształcenia w Rotterdamie, Hamburgu Hafencity, Aalborgu to jedne z najbardziej charakterystycznych projektów tej fazy. Przekształcenie nabrzeży w Hamburgu Hafencity zwiększyło gospodarczy i przestrzenny wymiar miasta, przyczyniło się do wielofunkcyjnego wykorzystania terenów, polepszeniu uległ też międzynarodowy wizerunek miasta (Smith, Ferrari 2012) (Ryc. 9). Proces planowania i wdrażania przekształcania był elastyczny, co pozwalało na przystosowanie projektu do nieprzewidzianych

sytuacji. Utworzono został także specjalny fundusz na finansowanie projektu i niezbędnej infrastruktury. Informacje o przekształceniach przekazywano za pomocą szeregu wystaw i spotkań, a partycypacja społeczna miała duży wpływ na ostateczne plany. Z kolei projekt przekształceń w Aalborg z 1999r przewidywał mieszane funkcje mieszkalne i komercyjno-biznesowe w obrębie nabrzeży. Stał się on przedmiotem ostrej krytyki lokalnej społeczności z powodu braku kompleksowych strategii dla rozwoju przestrzeni publicznych (Kiib 2012). W 2004 r. ponownie rozpoczęto pracę nad projektem na Uniwersytecie w Aalborg. W ramach tego procesu zorganizowano warsztaty i spotkania z różnymi grupami zainteresowanymi projektem. Mocno skoncentrowano się na stworzeniu obszarów o funkcjach mieszanych i biurowych, aby zapobiec prywatyzacji nabrzeży. Projekt przekształceń wykorzystuje dziedzictwo miejsca oraz wysokiej jakości przestrzenie publiczne.



Ryc. 9 HafenCity, Hamburg (fot. M. Izidor)

3.2. ZNACZENIE PRZEKSZTAŁCEŃ FRONTÓW WODNYCH

Podstawową wartością przekształcanych terenów nadwodnych jest połączenie z linią brzegową, a także często lokalizacja w centrum miasta. Związane to jest również z odejściem od rozbudowy miast na zewnątrz na rzecz rozwoju struktur wewnętrznych. Tendencja ta jest reprezentatywna dla nowoczesnych procesów urbanizacji i charakteryzuje się intensywną restrukturyzacją zastanych struktur, szczególnie tych zdegradowanych i zdekapitalizowanych, które nie odpowiadają aktualnym wymaganiom (Lorens 2004). Ponowne zwrócenie się w kierunku obszarów centralnych miasta powiązane jest również z wzrostem znaczenia tożsamości lokalnej i cech indywidualnych, które stanowią funkcjonalny i kulturowy szkielet miasta (Kochanowski 1998). Ich zagospodarowanie przedstawia często znaczną wartość architektoniczną i krajobrazową. W przekształceniu, odnowie i modernizacji obszarów poportowych można wyodrębnić dwa kierunki działań. Pierwszy to zagospodarowanie tych struktur oraz ich przebudowa związana z gospodarką morską. Drugi kierunek to przeznaczenie tych obszarów na funkcje niezwiązane z portem. Oba kierunki przekształceń mogą występować równocześnie.

Doświadczenia zespołu M. Kochanowskiego zdobyte w trakcie realizacji zagospodarowania obszarów dawnych portów i stoczni pozwoliło na wyznaczenie głównych przesłanek związanych z nową funkcją tych obszarów (Palmowski 2001):

- Przekształcenia terenów dawnych portów i stoczni powinny charakteryzować się bezpośrednim powiązaniem z otaczającymi strukturami miasta, w zakresie infrastruktury komunikacyjnej oraz układami przestrzeni publicznej.
- Układ urbanistyczny nowych dzielnic na terenach poportowych, powinien podkreślać strukturę miasta morskiego, szczególnymi narzędziami w tym zakresie może być zagospodarowanie i wyeksponowanie elementów stanowiących o tożsamości miejsca, lub kreacja nowych wyróżniających się miejsc.
- Lokalizowanie na przekształcanych obszarach instytucji publicznych, które przyciągać będą nowych użytkowników.



- Należy zapewnić użytkownikom kontakt z wodą, co można osiągnąć lokalizując bulwary i przestrzenie publiczne wzdłuż linii brzegowej.
- Należy unikać monofunkcyjnych obszarów.
- Funkcje komercyjne należy lokalizować w centralnych częściach nowej dzielnicy, przylegających do przestrzeni publicznych i charakteryzujących się dostępnością komunikacyjną.
- Tereny biurowe i mieszkaniowe, które są użytkowane mniej intensywnie, mogą być traktowane jako komplementarne. Można je lokować w większej odległości od podstawowych ciągów komunikacyjnych i głównych placów. Należy jednak zadbać o udostępnienie wizualne terenów wody.
- Aby dążyć do wytworzenia więzów lokalnych i kształtować społeczność lokalną należy zachować równowagę pomiędzy terenami mieszkaniowymi i komercyjnymi, które zapewniają miejsca pracy.

3.3. WYMIARY PRZEKSZTAŁCEŃ FORNTÓW WODNYCH

Odnowa terenów nadwodnych może stanowić rozwiązanie problemów wynikających z degradacji tych struktur i równocześnie służyć jako metoda wtórnego przywrócenia ich miastu. Jednym z głównych powodów restrukturyzacji obszarów nadwodnych jest również wzrastający popyt społeczny na wyjątkowe, odwołujące się do lokalnej tożsamości miejsca. W nadmorskich miastach Europy zaczęto w nowy sposób postrzegać wartość terenów nadwodnych, zaczęto uwzględniać ich szczególną lokalizację, znaczący udział wody i linii brzegowej jako elementów identyfikujących miasto oraz wysokie walory historyczne i kulturowe tych obszarów (Pancewicz 2004, Lorens 2004). W tym aspekcie przekształcenie terenów nadwodnych staje się jednym z głównych elementów przekształceń miast portowych, często jako wynik uwarunkowań ekonomicznych (wzrost konkurencyjności) oraz uwarunkowań środowiskowych. Transformacja terenów nadwodnych skierowana jest na (Billert 2008):

- ustalenie zakresu występujących problemów,
- ocenę stanu terenu,

- dostosowanie obszaru, czy jego uporządkowanie
- reintegrację z układem miasta.

Celem transformacji jest wyeksponowanie pozytywnych cech obszarów nadwodnych, a także pobudzenie procesów rozwojowych i dynamizacja w zakresie funkcjonowania i zaspokajania potrzeb użytkowników. Na transformację tych terenów składają się więc wysoce złożone oraz wielowymiarowe działania (Lorens 2004).

3.3.1. Wymiar przestrzenno-funkcjonalny

Wymiar przestrzenno-funkcjonalny procesu transformacji odnosi się do wytworzenia nowego układu funkcji terenów nadwodnych dzięki realizacji struktur charakteryzujących się wysokimi walorami urbanistycznymi, a także architektonicznymi i krajobrazowymi. Rozwiązanie te powinny akcentować występowanie wody i uwzględniać infrastrukturę hydrotechniczną (Tölle 2010).

Wymiar przestrzenno-funkcjonalny powiązany jest z wyznaczeniem funkcji obszaru, wdrożeniem nowego użytkowania lub odnowieniem wcześniejszego w zmienionym ujęciu jakościowym, w tym z eksploatacją wpływów historycznych. Wiąże się to z rozwojem możliwych nowych funkcji: rekreacyjno-turystycznych, komercyjno-usługowych, mieszkalnych. Preferowane są funkcje, które podnoszą znaczenie miejsca, unikalne, stanowiące o oryginalności przestrzeni, tworzące związki z wodą, np. turystyka morska czy historyczna (Bańkowska, 2000). Zasadniczą kwestią w przekształcaniach obszarów nadwodnych powinno być jednak utrzymanie ich wielofunkcyjnego charakteru oraz różnorodnego zagospodarowania. Wdrażając nowe użytkowanie należy brać pod uwagę powiązanie zarówno z wodą jak i miastem (Breen, Rigby 1994, Bańkowska 2000, Lorens 2001, 2004, Tölle 2010). W konsekwencji transformacja obszarów nadwodnych charakteryzuje się realizacją nowych projektów i nowej agendy miejskiej, tworzone są także nowe powiązania pomiędzy wodą i miastem (Lorens 2001).

3.3.2. Wymiar ekonomiczny

W tym wymiarze dla przebiegu przekształcenia terenów nadwodnych istotnym aspektem jest pobudzanie nowych bodźców wzrostu gospodarczego oraz wzrost obecnie działających lub wdrożenie nowych aktywności, pobudzenie procesów rynkowych, a także tworzenie zachęt do inwestowania (Billert 2008; Lorens 2004).

3.3.3. Wymiar społeczny

Wymiar społeczny bazuje na tezie, iż społeczeństwo stanowi podmiot transformacji przestrzennej oraz równocześnie ma wpływ na ten proces, jako jeden z aktorów przekształceń. Główny wpływ tej grupy obejmuje wzrost poziomu życia, realizację obiektów mieszkalnych o wyższym standardzie, użytkowanie terenów wypoczynkowych, dostęp do usług, utrzymanie heterogeniczności społecznej użytkowników, formowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych uwzględniających bliskość wody (np. bulwary, zielone tereny nadwodne), utrzymanie oraz zabezpieczenie wartości wypoczynkowo-rekreacyjnych akwenów. Wymiar społeczny powiązany jest również z pobudzeniem do działania mieszkańców transformowanych terenów (Lorens 2004, 2010; Tölle 2010).

3.3.4. Wymiar kulturowy

Wymiar kulturowy odnowy terenów nadwodnych jest w szczególności sposób powiązany z poszanowaniem wartości istniejących wcześniej. Wartości te wyrażają „genius loci” obszaru i uwzględniają kulturę morską oraz dziedzictwo historyczne (Ryc. 10). Ważnym aspektem jest tożsamość lokalna, promowanie nowego znaczenia miejsc oraz dostosowanie przestrzeni do potrzeb człowieka. Istotną funkcję w wymiarze kulturowym odgrywa dostosowanie i eksploatacja historycznych struktur do nowych funkcji, szczególnie obiektów portowych i postocznionych (np. spichlerzy, basenów portowych, hal przemysłowych). Kluczowe jest także odniesienie do

sposobu użytkowania obszarów nadwodnych, przy jednoczesnym wprowadzaniu współczesnych struktur urbanistycznych i architektonicznych. Istotna jest również promocja elementów historycznych odnoszących się do powiązania miasta z wodą (np. muzeum portu, żeglarstwa, hydrotechniki). Nowo realizowane obiekty (szczególnie publiczne i komercyjne) charakterem i rozmiarem powinny odpowiadać tożsamości miejsca (Kochanowski 1998; Tölle 2010).



Ryc. 10 Rio Dique, Buenos Aires, zagospodarowane tereny portowe (fot. M. Izydor)

3.3.5. Wymiar środowiskowy

Wymiar środowiskowy przekształceń obszarów nadwodnych powiązany jest z rekultywacją zdegradowanych wód i obszarów nabrzeżnych w mieście (Tölle, 2009). Odtworzenie naturalnej równowagi na połączeniu lądu i akwenu powiązane jest z odzyskiwaniem i minimalizacją wykorzystania zasobów (np. energia, grunty) ((Breen, Rigby 1994). Procesy te mogą być realizowane dzięki wprowadzeniu zwartej zabudowy czy lepszego

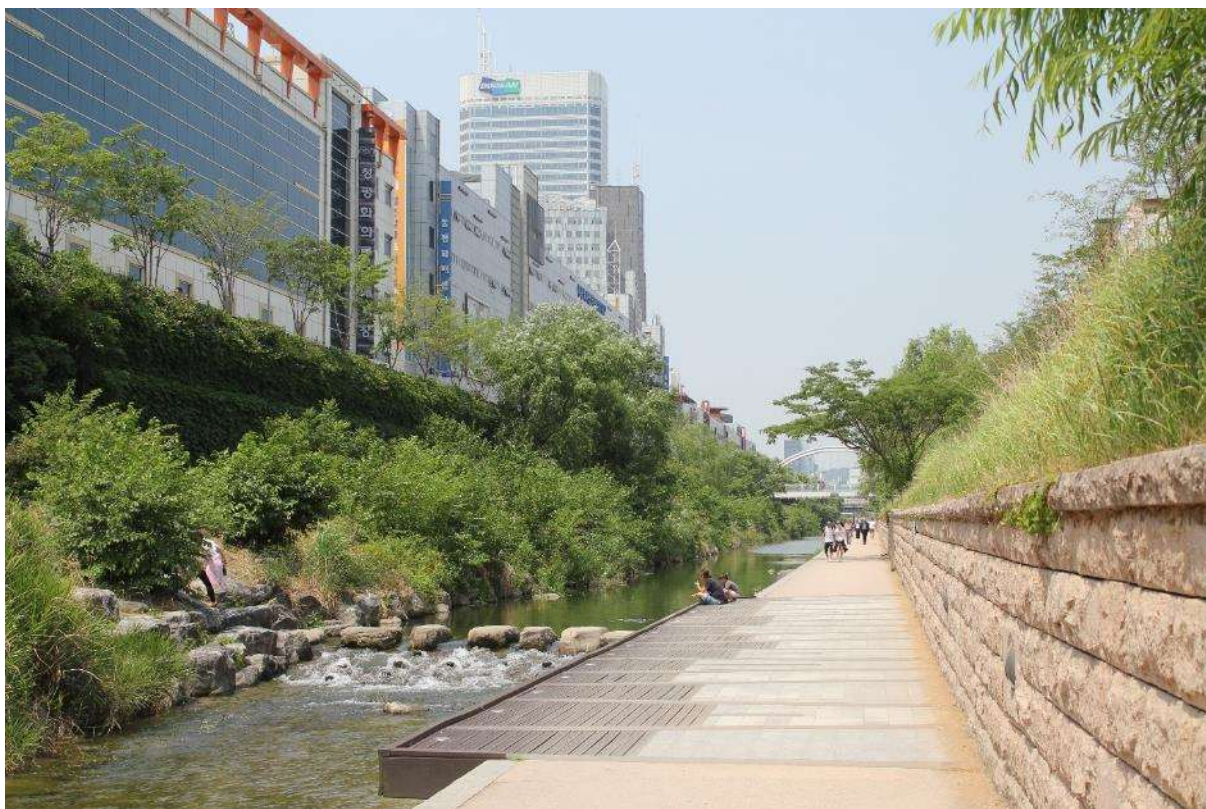
użytkowania elementów infrastruktury. Ważnym elementem wymiaru środowiskowego jest ochrona przeciwpowodziowa i regulacje w tym zakresie (Pancewicz, 2004).

Szczególną uwagę należy zwrócić na zagrożenie powodzią. W Europie główne przyczyny powodzi to: opady, roztopy zimowe, zjawiska lodowe na wodach, sztormy czy cofki powodziowe. Przewiduje się, że zjawiska hydro-meteorologiczne zagrażające bezpieczeństwu miast, w szczególności nadwodnych, będą coraz częstsze, gwałtowniejsze i będą przede wszystkim dotyczyć: podwyższenia średniej temperatury, zmian w rozkładzie opadów, podniesienia poziomu morza (Solarek i In. 2016).

Przykładowe działania w wymiarze środowiskowym przekształceń terenów nadwodnych miast polegają w szczególności na:

- przywracaniu jako otwarte wcześniej skanalizowanych cieków wodnych (Ryc. 11),
- przywracaniu naturalnych siedlisk zwierząt i roślin – renaturyzacja brzegów,
- zwiększaniu pojemności retencyjnej terenów, odtwarzanie starorzeczy i mokradeł,
- polepszeniu dostępności oraz ciągłości naturalnych korytarzy migracyjnych zwierząt, szczególnie w zakresie tras wodnych,
- rozwoju tras turystycznych.

W przebiegu przekształceń istotne jest uwzględnienie każdego powyżej wymienionego wymiaru. Ważne jest również dostosowanie stopnia i natężenia elementów transformacji do wymogów miasta. Przekształcenia miejskich obszarów nadwodnych uzależnione są od znacznej ilości czynników, w szczególności od rozmiaru miasta i jego charakteru, rodzaju zbiornika wodnego, lokalizacji i funkcji obszarów nadwodnych w strukturze przestrzennej miasta (Kochanowski 1998).



Ryc. 11 Rzeka Cheonggyecheon, Seul, skanalizowana a następnie przywrócona miastu (fot. M. Izydor)

3.4. ZNACZENIE PRZEKSZTAŁCEŃ FRONTÓW WODNYCH

Proces transformacji terenów poportowych i frontów wodnych nabrzeży jest ściśle związany ze światową gospodarką, zmianami technologicznymi w procesach produkcyjnych i transporcie morskim oraz globalną i lokalną konkurencją miast (Schubert, 2011). Reorganizacja w skali globalnej procesów produkcji pod koniec lat 60. XX wieku oraz innowacje technologiczne doprowadziły do odwrotu przemysłu w portach i na nabrzeżach. W miejscach tych zaczęły rozwijać się nowe sposoby użytkowania. Obszary nadwodne przeszły etapy od industrializacji przez deindustrializację do epoki postindustrialnej. Pozwala analizować to doświadczenia przekształceń pod kątem zmian społecznych miast od przemysłowych do opartych na wiedzy. Na podstawie tych analiz opracowano wiele teorii w zakresie transformacji terenów nabrzeżnych jak generacje frontów wodnych czy zasady prowadzenia zmian.

W ramach prowadzonych przekształceń frontów wodnych od połowy lat 60-tych XX wieku na obszary te wprowadzano różne nowe formy użytkowania od rozrywkowych i handlowych, poprzez mieszkaniowe, biurowe po turystyczne i wielofunkcyjne. Rozwój funkcji miejskiej na tych terenach jest postrzegany jako ważne narzędzie rozwoju struktury miasta i powinien uwzględniać wielowymiarowość procesów przekształceń.

4. ZNACZENIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH WE WSPÓŁCZESNYCH PROCESACH ROZWOJU MIAST, W SZCZEGÓLNOŚCI PRZESTRZENI ZLOKALIZOWANYCH NA FRONTACH WODNYCH

4.1. ROLA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Rola przestrzeni publicznej w tworzeniu miasta jest coraz bardziej doceniana. Dobrze zaprojektowana przestrzeń scala poszczególne obszary miasta oraz jego funkcje, wpływa na styl i jakość życia mieszkańców.

Przestrzenie publiczne poza pełnieniem roli podstawowego elementu struktury miasta, roli użytkowej czy przestrzeni umożliwiającej dotarcie do poszczególnych miejsc, spełnia również dodatkowe funkcje:

- ekonomiczną, gdyż wokół niej skupiają się aktywności gospodarcze i sprzyja ona rozwojowi tych aktywności,
- społeczną jako miejsce kontaktów, uroczystości, wydarzeń publicznych,
- kulturową, głównie jako miejsce organizacji wydarzeń kultury; jest to także element budowy tożsamości miejsca
- techniczną, przede wszystkim transportową i lokalizacji obiektów inżynierskich

Należy również podkreślić, że ilość funkcji przestrzeni publicznych jest zmienna się w czasie i uzależniona od uwarunkowań struktury miasta i potrzeby użytkowników (Pluta 2012).

W kolejnych podrozdziałach opisano role przestrzeni publicznej.

4.1.1. Rola Użytkowa

Przestrzenie publiczne stanowią dla mieszkańców wartość przede wszystkim ze względów użytkowych. Poprzez ich obszar prowadzą „dienne ścieżki życia” społeczności lokalnej (Kaczmarek 2005), tutaj dokonywane są aktywności o naturze koniecznej oraz o opcjonalnej zarówno o charakterze indywidualnym, jak i wspólnotowym (Gehl 2009, 2014). Poprzez aktywności konieczne należy rozumieć czynności, które użytkownik przestrzeni musi

wykonać, np. dojazd do sklepu, aktywności opcjonalne to czynności, które są realizowane, ale nie ma takiej konieczności, np. wyjście na spacer.

Czynności konieczne i opcjonalne może wykonywać jedna osoba (charakter indywidualny) lub mogą być realizowane wspólnie z innymi użytkownikami (charakter społeczny). W powyższym ujęciu istotną rolę odgrywa jakość przestrzeni publicznej, która odpowiada wymaganiom lokalnej społeczności. Kryteria tych oczekiwań bazują przede wszystkim na indywidualnym wykorzystaniu czasu, które *„jednostka uznaje za wyjęty spod działania większości presji życiowych i pozostający w jej swobodnej dyspozycji”* (Fatyga 2014, 24). Indywidualny czas można wykorzystać na przebywanie w przestrzeni publicznej oraz spełnienie potrzeb, których wypełnienie ten teren umożliwia. Stephen Carr wyznaczył pięć tego typu potrzeb: komfortu, relaksu, uczestnictwo bierne a także czynne, odkrywania (Carr i in. 1992). Zgodnie z badaniami przestrzenie publiczne w miastach wykazują dużą możliwość zaspokojenia potrzeb komfortu, relaksu, uczestnictwa biernego, trudniej jest zrealizować potrzeby odkrywania, uczestnictwa czynnego (Bierwiaczonek 2016).

W mieście funkcjonuje wiele rodzajów przestrzeni publicznych, z których najistotniejszymi w kontekście miasta (szczególnie pod względem użytkowym) są rynek lub główny plac. Ranga tych terenów jest tym istotniejsza, im więcej pełnią funkcji, mogą to być spotkania ze znajomymi, zakupy, spacer (choć znacząco rzadziej niż w parkach), uczestnictwo w wydarzeniach kulturalnych, politycznych, kulturowych. Wielofunkcyjność to istotna cecha obszarów śródmiejskich, która jest jednym ze składników świadczących o jakości centralnych przestrzeni publicznych.

Trzeba również zauważyć, że w przestrzeni publicznej (oraz jej otoczeniu) która jest uważana za atrakcyjną znajduje się wiele obiektów i podmiotów o charakterze komercyjnym, jak obiekty gastronomiczne i handlowe, punkty rozrywkowe. Lokalizacja ich wzdłuż ulic i placów rozszerza wartość użytkową przestrzeni, lecz może stanowić element ograniczenia dostępności w zakresie ograniczenia miejsca na inne działalności, ale także ograniczenia grupy użytkowników z uwagi na wykluczenie ekonomiczne.

Rolę elementów użytkowych przestrzeni mogą pełnić także meble miejskie (np. ławki), mała architektura, zróżnicowanie terenu, schody a nawet

sama nawierzchnia placu lub ulicy.

Przestrzeń publiczna jest również terenem, służącym do realizacji aktywności koniecznych: np. dojazd do pracy (Ryc. 12), możliwość robienia zakupów. Aktywności konieczne można podzielić na (Lewicka 2012):

- realizowane w lokalnych przestrzeniach publicznych (np. dostęp do usług pocztowych)
- realizowane w przestrzeniach centralnych (np. dostęp do banków)
- realizowane w centrach handlowych (np. dostęp do niezbędnych zakupów odzieży)

Podczas podejmowania powyższych aktywności, mieszkańcy przebywają w przestrzeni publicznej i mają możliwość spotkania osób znajomych i obcych.

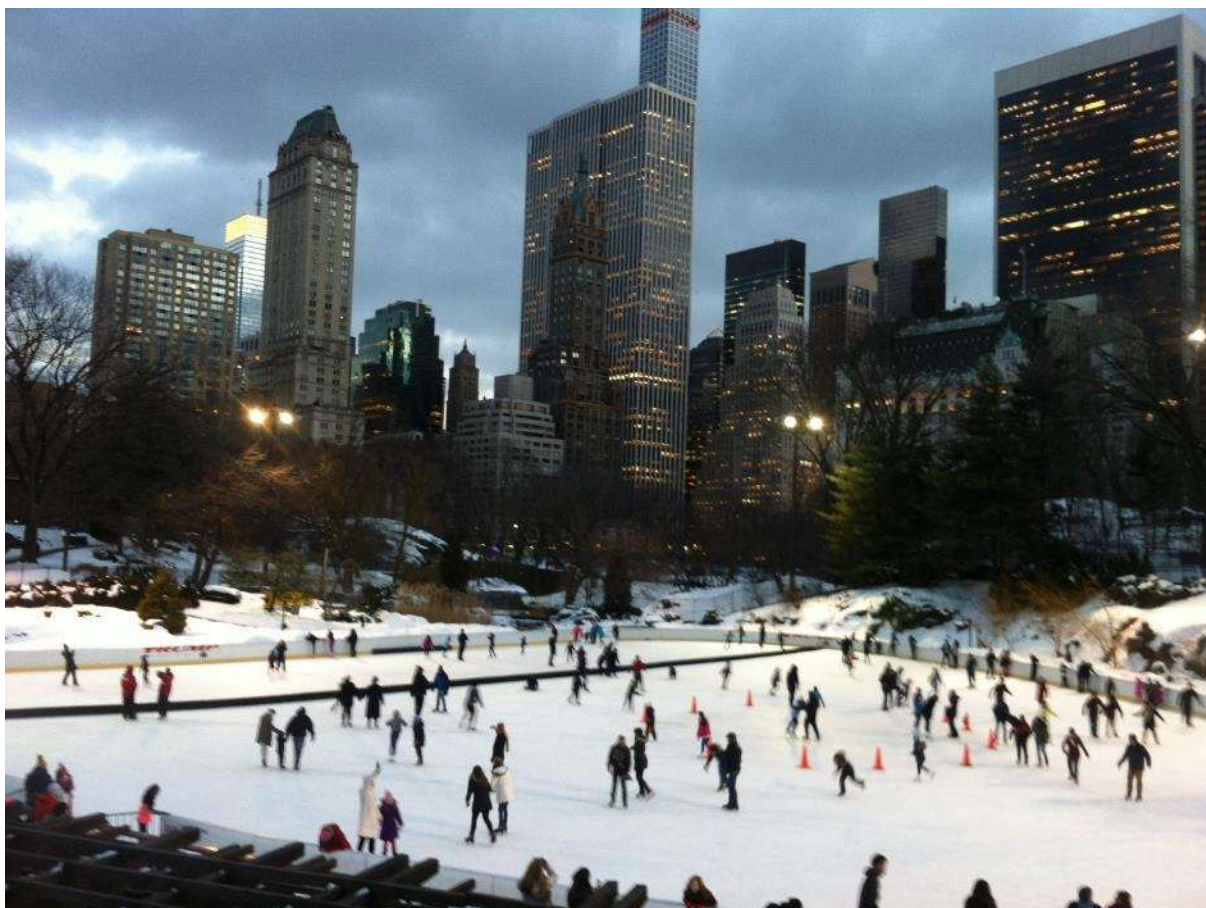


Ryc. 12 Hong Kong, ruchome schody – przestrzeń publiczna umożliwiającą komunikację pomiędzy różnymi poziomami miasta (fot. M. Izydor)

4.1.2. Rola Społeczna

Drugą ważną cechą przestrzeni publicznej wynika z jej znaczenia społecznego, czyli obszaru spotkań z osobami znajomymi i nieznanymi. Spotkania z osobami znajomymi często są wykonywane w przestrzeni publicznej i są celem przebywania w tej przestrzeni. W głównej mierze funkcja ta realizowana jest w obszarach śródmiejskich, na placach i ulicach centralnych (Lewicka 2012; Bierwiaczonek 2016). Zdecydowanie rzadziej przestrzenie te służą do kontaktu z osobami nieznanymi, aktywność ta to w pierwszej kolejności zauważenie innej osoby, możliwa jest także próba oznaczenia klasy społecznej tej osoby (Lofland 2007). W codziennym funkcjonowaniu w przestrzeniach publicznych miast stosowana jest schemat „uprzejmej nieuwagi” (Goffman 2008), która daje możliwość nieskrępowanego poruszania się po mieście, osoby które zaburzają ten schemat (np. rozprowadzające druki reklamowe) są przede wszystkim uznawane za osoby niemiłe widziane, a nie jako druga strona podejmowanych aktywności. W związku z powyższym schematem najczęściej nie dochodzi do spontanicznych interakcji. Pokonanie powyższych zasad otwiera możliwość interakcji pomiędzy obcymi osobami (Ryc. 13).

Swoistym wariantem wykorzystania przestrzeni publicznej jest możliwość realizacji manifestacji ulicznych, zwłaszcza zgromadzeń, w celu prezentacji poglądów lub poparcia dla nich. Jedną z właściwości takiej manifestacji jest możliwość bezpośredniej interakcji z innymi użytkownikami przestrzeni (Kowalewski 2016). Może również dojść do interakcji z osobami nieprzychylnie odnoszącymi się do manifestacji co może wywołać konflikt i konfrontację w przestrzeni publicznej. Funkcją interakcji w przestrzeni publicznej to zarówno spokojne spotkania osób znajomych i nieznanymi, ale także wymiana poglądów politycznych i kulturowych oraz polemika w tym zakresie.



Ryc. 13 Lodowisko w Central Park, Nowy Jork – miejsce spotkań (fot. M. Izydor)

4.1.1. Rola Kulturowa

Centralne obszary miast cechują się nagromadzeniem najcenniejszych przestrzeni publicznych pod względem kulturowym, przestrzenie publiczne na tych obszarach to głównie ulica, aleja, bulwar, plac czy park, które również współcześnie pozostają najczęściej wykorzystywanymi formami. Przestrzenie publiczne w zakresie funkcji kulturowej ulegają stałym przekształceniom, które wyznaczone są zmiennymi wymaganiami użytkowników, tak aby była możliwość nieskrępowanego ich używania.

Kulturowe znaczenie przestrzeni publicznej można też zdefiniować jako interakcję pomiędzy cechami fizycznymi, estetyki i roli miejsca a mieszkańcami. Przestrzenie te stanowią odwzorowanie majętności społeczności lokalnej, jej tożsamości kulturowej.



Walory kulturowe wyznaczają reguły, które stanowią centralny element organizowania sfery ekonomicznej i wymuszającej rozwój. Obecna globalna gospodarka daje perspektywy podnoszenia jakości życia, jednakże równocześnie może mieć niszczący wpływ na dziedzictwo kulturowe. Rola kulturowa stanowi ważny element percepcji przestrzeni publicznych, może stanowić o ich atrakcyjność, podnosić ich rangę, ponieważ silnie wpływa na charakterystyczne cechy miasta a zwłaszcza obszarów śródmiejskich, stanowi podstawę jego wyjątkowości i wyznacza tożsamość (Bańka 1997).

Centralne obszary miast, dzięki wyjątkowej atmosferze oraz poprzez historyczną i współczesną architekturę, tworzy w dużym stopniu ramy życia społecznego danego miasta. Na obszarze tym szczególnie uwidacznia się podmiotowość ośrodka miejskiego, jego charakter, wymiar, zakres codziennego funkcjonowania.

Kulturowa rola przestrzeni publicznych spełnia ważną funkcję w tworzeniu i funkcjonowaniu obszarów śródmiejskich, ponieważ to głównie ta rola odpowiada za ich niepowtarzalny charakter. Powinna ona stanowić szczególny element zainteresowania władz miasta, gdyż najczęściej jest elementem przyciągającym turystów oraz stanowi dumę lokalnej społeczności (Ryc. 14).



Ryc. 14 Muzeum Guggenheima, Nowy Jork (fot. M. Izydor)

4.1.2. Rola Ekonomiczno – marketingowa

Przestrzeń publiczną można również rozpatrywać jako zestaw miejsc pobudzających konsumpcjonizm, które prezentują indywidualne cechy miejskości. Podstawowe ich pochodzenie to koncentracja ludności i firm, czyli korzyści sąsiedztwa. Niewielka odległość pomiędzy dużą liczbą podmiotów zwiększa możliwości pozyskania niezbędnych zasobów oraz nabywców sprzedawanych usług i dóbr. W ramach roli ekonomicznej przestrzeni publicznej należy wymienić kilka grup użytkowników:

- Mieszkańców, korzystających z zasobów obszarów śródmieścia, a także każdego dnia użytkujących ten fragment przestrzeni miasta, swoimi konsumpcyjnymi postawami wpływającymi na kształt przestrzeni. Funkcje handlowe i usługowe stanowią element zachęcający do przebywania w centrum miasta przez różnorodnych użytkowników.
- Przedsiębiorców, którzy potrzebują często miejsc dostępnych komunikacyjnie dla realizacji swojej działalności, gdyż ułatwia to

pozyskiwanie klientów. Zasady ekonomii prowadzą do mitygowania ryzyka przekształceń funkcji, co prowadzi do aktywnej postawy względem władz, które podejmują decyzję z zakresie planowania przestrzennego. Lokalni przedsiębiorcy związani terytorialnie są bardziej chętni do partycypacji w kosztach dostosowania przestrzeni do charakteru prowadzonej działalności (także inwestycji w infrastrukturę), gdyż inną opcją jest przenoszenie działalności w inne lokalizacje. Przesłanką do takiej postawy są korzystne warunki funkcjonowania w długim okresie. Silne związki mogą wykazywać połączenia lokalne (np. lokalny zasób pracowników, współpraca z instytucjami edukacji, kultury i sportu), jednakże rynek zewnętrzny-ponadlokalny stanowi często podstawowy element przychodów i sytuacja tego rynku jest istotna w aspekcie stanu przedsiębiorstw. W tym układzie przestrzeń lokalna głównie zapewnia zasoby umożliwiające prowadzenie działalności.

- Turystów: użytkujących przestrzenie publiczne. Realizacja ich potrzeb wyróżnia miasto w kompetencji poszczególnych ośrodków, ponieważ zwiększa znaczenie jego kapitału (przede wszystkim niematerialnego, takiego jak jego marka, znajomość symboli, zasoby turystyczno-wypoczynkowe itp.).

Powyższe grupy użytkowników realizują własne potrzeby oraz preferencje, wnosząc równocześnie postulaty w zakresie przestrzeni publicznej, poprzez wyznaczenie jej cech, lokalizację i wymiary. W ramach zgłaszanych wniosków realizowany jest proces podziału miasta na fragmenty zarezerwowane dla różnych funkcji, które obejmują punkty podaży różnorodnych usług oraz dóbr. Powyższe rozgraniczenie funkcji powinno odnosić się do aktualnych form zagospodarowania i użytkowania obszarów, ale także uwzględniać nowe potrzeby i preferencje konsumpcyjne.

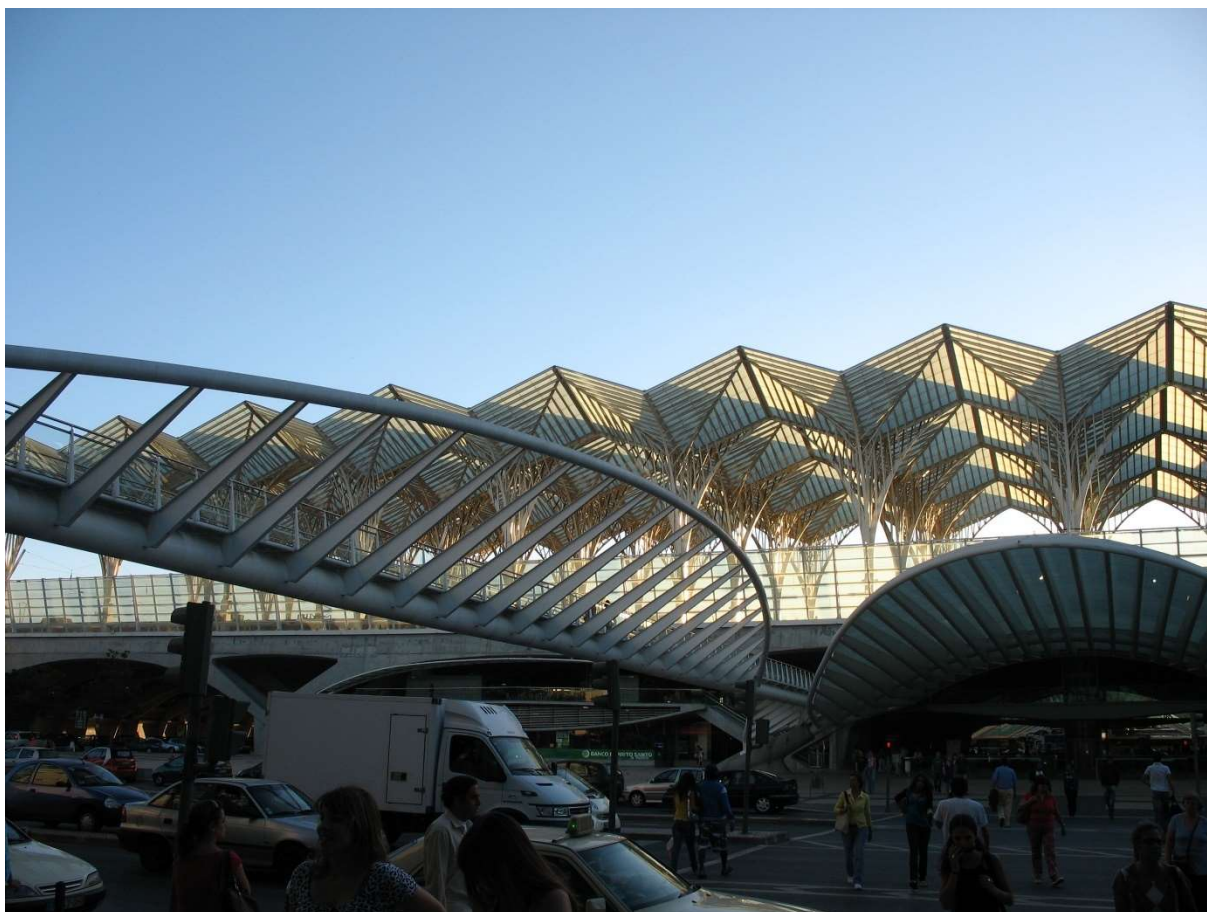
4.1.3. Rola Techniczna

Rola techniczna przestrzeni publicznej wiąże się przede wszystkim z funkcją komunikacji. Współczesne procesy urbanistyczne cechuje stały wzrost znaczenia infrastruktury komunikacyjnej, ponieważ sprawny układ

transportowy ma znaczący wpływ na działanie miasta, wartość poszczególnych lokalizacji często uzależniona jest od odległości od głównych ciągów ulicznych oraz przystanków komunikacji publicznej. Elementy układów komunikacyjnych często wyróżniają się w strukturze przestrzennej miasta (Pluta 2012). Realizowane są kilkupoziomowe węzły komunikacyjne, dworce komunikacji autobusowej oraz kolejowej, ciągi ekranów akustycznych. Przy galeriach handlowych i parkach biznesowych powstają duże powierzchnie parkingowe.

Kształtowanie obiektów inżynierskich w kontekście wielofunkcyjnych przestrzeni publicznych stanowi wyzwanie dla projektantów, a pomyślnie przeprowadzone działania mogą przyczynić się do wzmocnienia potencjału terenów uważanych dotychczas za peryferyjne (Ryc. 15). Przykładem takich działań jest przywracanie dawnego znaczenia dworcom kolejowym (Racoń-Leja 1999). Czołowi architekci projektują okazałe gmachy dworców, np. Terminal Waterloo w Londynie czy Southern Cross w Melbourne (projekt Nicholas'a Grimshaw).

Władze miejskie często wprowadzają strefy ruchu wyłącznie pieszego, aby chronić historyczne dzielnice przed natłokiem samochodów. Duże obszary tak zorganizowanego ruchu zlokalizowane są w Kopenhadze, Wiedniu, prawie całym historycznym centrum Wenecji. Korzystnym kierunkiem jest również nadrzędne traktowanie komunikacji publicznej, realizacja sieci ścieżek rowerowych, formowanie przestrzeni ulic ułatwiające korzystanie z nich przez pieszych i rowerzystów.



Ryc. 15 Lisboa Oriente, Lizbona - dworzec kolejowy (fot. A. Joska)

4.2. ZASADY PRZEKSZTAŁCEŃ FRONTÓW WODNYCH

Przekształcenia obszarów nadwodnych miast europejskich coraz częściej uwzględnia ideę zintegrowanego zarządzania rozwojem¹⁷ (Tölle 2009). Podstawowe kierunki transformacji w ramach zintegrowanego przekształcenia obszarów nadwodnych zostały zebrane w „10 Zasadach Zrównoważonego Rozwoju Miejskich Frontów Wodnych”. Dokument został opracowany przez Wasserstadt GmbH, Berlin we współpracy Centre Cities on Water, Venice, zatwierdzony w 2000r na światowej konferencji Urban Future (Urban 21) pod egidą ONZ a następnie przyjęty na Waterfront Expo w Lizbonie. Opracowanie to może być podstawą projektów przekształceń terenów nadwodnych, w zakresie podstawowych wytycznych. Poniżej

¹⁷ Podejście do zarządzania rozwojem w sposób zintegrowany obejmuje spójność działań wydziałów i instytucji w ramach jednostki terytorialnej, a także integrację działań różnych poziomów administracji w tym tych poza obszarem objętym przekształceniami.

przedstawiono zasady opisane w dokumencie:

I zasada - ochrona jakościowa wody oraz środowiska nabrzeżnego.

Jakość wody w całym układzie cieków i zbiorników stanowi podstawowy warunek dla dalszych przekształceń obszarów nadbrzeżnych. Odpowiedzialność za długofalową poprawę stanu wód i nabrzeży ciąży na ośrodkach miejskich.

II zasada - fronty wodne stanowią element struktur miejskich.

Współczesne tereny nadwodne, nowe struktury w tych miejscach muszą stanowić nierozłączny element układu miejskiego, być harmonijnie połączone z otaczającymi dzielnicami i poprawiać witalność miasta. Woda stanowi element krajobrazu miasta i musi być użytkowana w ramach funkcji szczególnych: transport wodny, kultura, wypoczynek i rozrywka.

III zasada – elementy tożsamości historycznej formują charakter terenów nadwodnych.

Miasto wraz z terenami akwenu posiada wzajemnie uzupełniające się dziedzictwo, zasoby naturalne oraz antropogeniczne (zabytki, architektura) wyznaczają charakter panoramy frontu wodnego. Szczególnej uwagi wymagają obiekty świadczące o przemysłowej historii miejsca (dawne porty, stocznie), które mogą być istotnymi symbolami miasta i posiadać wysokie walory kulturowe. Ilustrują zachodzące procesy zmian miejskiego stylu pracy oraz życia. Tereny te należy integrować z nowymi funkcjami. Specyfikę miejsca najczęściej uzyskuje się poprzez historyczną atmosferę.

IV zasada – podstawą przekształceń jest mieszane użytkowanie.

Na frontach wodne należy rozwijać różnorodne funkcje komercyjne mieszkaniowe i kulturalne. Preferencje mają formy użytkowania, które wymagające dostępu do nabrzeża i wody. Zgodnie z nowymi paradygmatami urbanistycznymi przestrzeń powinna być urozmaicona społecznie i funkcjonalnie oraz zintegrowana z istniejącymi formami użytkowania. Należy wykluczyć grodzenie, odseparowanie i prywatyzację frontów wodnych oraz nowopowstających dzielnic.

V zasada – należy zapewnić dostęp do wody.

Fronty wodne powinny umożliwiać dostęp przestrzenny i wizualny do wody dla wszystkich użytkowników (mieszkańców i turystów). Nadwodne przestrzenie publiczne należy realizować solidnie, aby można było użytkować je intensywnie.

VI zasada – przekształcenia w formule partnerstwo publiczno-prywatnego przyspieszają cały proces.

Transformacja terenów nadwodnych powinna być wykonywane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Należy wyznaczyć zakres współpracy w fazach planowania oraz realizacji. Strona publiczna - władze ponosi odpowiedzialność za jakość działań w tym: projekt, formy urbanistyczne i architektoniczne, przestrzenie publiczne, realizację funkcji społecznej i kulturowej oraz równowagę struktur użytkowania. Strona publiczna pełni także rolę stymulującą działania. Należy włączyć inwestorów prywatnych w przekształcenia od początku podejmowanych działań co umożliwi analizę rynku i szybsze zagospodarowanie obszaru. Koordynator zarządzający przekształceniami terenu (np. spółki dedykowane do nadzorowania działań) musi zabezpieczać równowagę wymogów społecznych, ekonomicznych i ekologicznych.

VII zasada - partycypacja społeczna stanowi podstawę zrównoważonego rozwoju.

Korzyści z rozwoju obszarów nadwodnych należy rozpatrywać w zakresie ekologii, ekonomii oraz wymogów społecznych. Należy prowadzić politykę informacyjną oraz partycypacji społecznej od początku realizacji przekształceń. Obszary przyległe bezpośrednio do nabrzeża mają znaczący wpływ na integrację społeczną.

VIII zasada – przekształcenia obszarów nadwodnych to projekty długoterminowe.

Ponowna urbanizacja terenów nadwodnych to długotrwały proces z uwagi na uwarunkowania ekonomiczne, często realizowana jest przez kolejne pokolenia. Procesy te należy planować i realizować etapami, aby umożliwić korzystanie z terenów nadwodnych w trakcie prowadzenia działań. Należy uwzględnić różnorodność form architektonicznych, urbanistycznych i funkcji przestrzeni publicznych, czy wykorzystanie sztuki.

IX zasada – przekształcenia frontów wodnych to proces ciągły.

Plan przekształceń obszarów nadwodnych należy oprzeć na szczegółowych badaniach głównych funkcji oraz krajobrazu nabrzeża. Plany muszą cechować się elastycznością i możliwością dopasowywania do zachodzących zmian. Władza publiczna jest odpowiedzialna za wypełnienie strategicznych celów oraz realizację możliwości rozwoju miasta na terenach nadwodnych, w oderwaniu od chwilowych korzyści i cykli koniunkturalnych. Istotne jest zapewnienie możliwości użytkowania obszarów nadwodnych w dzień i w nocy.

X zasada - fronty wodne zyskują dzięki powiązaniom w ramach międzynarodowych struktur.

Przekształcenia terenów nadwodnych to bardzo złożony proces, w który należy zaangażować profesjonalistów z różnorodnych dziedzin. Należy uwzględnić międzynarodową wymianę wiedzy oraz doświadczeń pomiędzy poszczególnymi podmiotami włączonymi w transformację obszarów nadwodnych na wszystkich etapach procesu projektowania i realizacji przekształceń.

4.3. ZMIANY ZACHODZĄCE W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

4.3.1. Globalizacja przestrzeni publicznej

Globalizacja powoduje intensyfikację znaczenia metropolii w międzynarodowych sieciach miast. Jednakże równie ważnym elementem globalnej konkurencji są lokalne cechy ośrodka i umiejętność ich wykorzystania, są to szczególnie cechy społeczne, środowiskowe i kulturowe. Rozwój przestrzeni publicznych podnosi rangę i atrakcyjność miasta oraz pomaga przyciągać kapitał społeczny i ekonomiczny. Oddziaływanie to może dotyczyć większego terenu, także regionu.

Ważnym czynnikiem prowadzącym do intensywnych przekształceń miasta mogą być międzynarodowe imprezy np. targi, zawody sportowe, festiwale kulturalne, ale także rozwój głównych ulic handlowych nastawionych na międzynarodowego klienta (np. Orchard Road w Singapurze - Ryc. 16) lub specyficznych funkcji kultury (np. Broadway w

Nowym Jorku). Ich dalekosiężność wpływu oraz potencjał promocyjny mobilizują władze miejskie oraz reprezentantów różnorodnych dziedzin gospodarki do realizacji przedsięwzięć w znacznym zakresie dotyczącym ogólnodostępnych przestrzeni. Projekty inwestycyjne koncentrują się na rozwoju wybranej funkcji, np. turystyczno-sportowej, handlowej, naukowej lub kulturalnej, często jednak poszerzone są o towarzyszące funkcje np. infrastrukturę komunikacyjną lub techniczną. Przykładowo, przed Igrzyskami Olimpijskimi w Barcelonie zrealizowano nowe parki, skwery, plaże, stawy czy fontanny (Dominiak i in. 2003), dużym zmianom uległy obszary nadwodne, zrealizowano inwestycje integrujące przestrzenie publiczne z funkcją komunikacyjną, np. bulwary z parkingami podziemnymi. Przygotowania do mistrzostw Europy czy świata w piłce nożnej w ostatnich latach zainicjowały realizację nowych układów urbanistycznych m.in. w: Niemczech, Portugalii, Francji. Istotnym czynnikiem rozwoju ośrodków miejskich są również centra targowo-konferencyjne. Mają one wpływ na ekspansję branży usługowo-biznesowej oraz naukowej, poprawę jakości przestrzennej miast, wzrost marki ośrodka. Zgodnie z poglądem reprezentowanym przez władze miast rozwój obszarów targowych ma bezpośrednie powiązanie z przekształceniem przestrzeni miasta, szczególnie w przypadku realizacji funkcji konferencyjnej (Leszczyński i in. 2008).



Ryc. 16 Orchard Road, Singapur (fot. M. Izydor)

4.3.2. Przestrzenie innowacyjne

Rozwój techniczny jest jednym z elementów inicjujących zmiany w podejściu do kształtowania przestrzeni. Nowoczesne technologie i tworzywa umożliwiają realizację założeń wcześniej niemożliwych do wykonania. Postęp technik cyfrowych oraz elektronicznych przekształca zasady stosowane w procesie planowania i projektowania, a technologie wirtualne są stosowane w przestrzeni fizycznej. Jako efekt połączenia technologii i działań twórczych powstają czasami również dzieła architektoniczne (Kuc 2007).

W ramach rozwoju technologii i synergii z funkcjonalnością mogą powstawać również złożone konstrukcje przekrywające przestrzenie śródmiejskich placów, deptaków, pasażów handlowych. Zadaszenie patia Sony Center w Berlinie to przykład takiego rozwiązania. Jest to zespół budynków o mieszanej funkcji zrealizowany na Placu Poczdamskim po rozebraniu muru berlińskiego. Kompleks ten stanowi obecnie wyraźną dominantę berlińskiej panoramy a także jest atrakcją w ujęciu turystycznym. Ogromne przekrycie w

kształcie namiotu posiada ażurowy układ i jest podświetlone w godzinach wieczornych i nocnych.

Innowacyjność przestrzeni publicznych nie dotyczy wyłącznie postępu technologicznego, ale również wprowadzania nowych funkcji, rozwiązań przestrzennych czy nowatorskiego wykorzystania znanych elementów jak np. zieleń czy oświetlenie (Ryc. 17).

W tworzeniu współczesnych oraz odnowie istniejących przestrzeni istotną funkcję pełni oświetlenie. Kreowanie krajobrazu można osiągnąć poprzez iluminację budynków, obiektów inżynieryjnych, małej architektury, roślinności, dróg, placów, chodników, zaskakujące efekty uzyskiwane są poprzez ulokowanie oświetlenia w pobliżu wody. Instalacje iluminacji wykorzystują różne źródła światła oraz kolory oświetlania, wymagają zaplanowania pod względem inżynierskim oraz artystycznym.

Intersującym pomysłem na aktywizację przestrzeni miasta są również festiwale światła. „Fête des Lumières” w Lyon-ie rokrocznie stanowi atrakcję dla dużej liczby turystów i mieszkańców. Początki tego święta to spontaniczne umieszczanie świec w oknach przez mieszkańców od połowy XIX wieku, a od końca XX wieku jest to wydarzenie organizowane przez władze miasta na coraz większą skalę.



Ryc. 17 Helix Bridge, Singapur – innowacyjna forma kładki dla pieszych (fot. M. Izydor)

4.3.3. Adaptacja terenów przemysłowych

W efekcie stale zachodzących zmian władze miejskie stają przed wymogiem ponownego wykorzystania do nowych celów obszarów, które przestały wypełniać wcześniejsze funkcje. Przekształcenie tych terenów przez prywatne podmioty jest często pozbawione sensu ekonomicznego, tylko tereny o atrakcyjnej lokalizacji mogą zwrócić uwagę inwestorów. Aby uniknąć powstania dużych zdegradowanych obszarów, władze miasta mogą urządzić tereny zielone na gruntach likwidowanych fabryk, jednostek wojskowych, obiektów górniczych, portowych czy kolejowych.

Jako przykład powyższych działań można podać paryski park André Citroëna, który utworzono jako element projektu przekształcania zdegradowanych obszarów zamkniętej fabryki samochodów. Restrukturyzacja obszarów postindustrialnych stanowiła również składnik działań przygotowawczych do olimpiady w Barcelonie, utworzono park na działkach zwolnionych przez funkcję kolejową (Parc del Clot) oraz na terenie

dawnej fabryki włókienniczej (Parc de L'Espanya Industrial).

Kwartał Canary Wharf w Londynie to przykład restrukturyzacji obszarów poportowych, zrealizowany w partnerstwie publiczno-prywatnym (Ryc. 18). Wybudowano nowoczesne kompleksy biurowo-mieszkalne o nietuzinkowej architekturze. Przekształcenia te jednak oceniane są często krytycznie, przede wszystkim ze względu na przestrzenie publiczne, które mają nieprzystępny, chłodny charakter, użytkowane są głównie w ciągu dnia przez pracowników biurowych.



Ryc. 18 Cabot Square, Canary Wharf, Londyn (źródło: www.canarywharf.com)

4.3.4. Przestrzeń zamieszkania

W zakresie wizerunku ośrodka miejskiego, jego turystycznej i ekonomicznej atrakcyjności ważną rolę pełni przestrzeń najintensywniej użytkowane oraz przestrzenie reprezentacyjne. Natomiast dla mieszkańca ważne są przestrzenie lokalne, osiedlowe. Władze miejskie często nie dostrzegają problemów tych przestrzeni, gdyż mają dla nich niewielkie

znaczenie, są one jednak istotne dla wygody, poczucia bezpieczeństwa mieszkańców. Najważniejszą funkcją tych przestrzeni jest funkcja społeczna - możliwość kontaktu.

Przykładami kompleksowej odnowienia terenów zamieszkań są rewitalizacja dzielnicy Marzahn-Hellersdorf (Berlin) czy Vesterbro (Kopenhaga) (Ryc. 19). Były to wieloletnie projekty realizowane z partycypacją społeczną i dotyczyły także przekształceń przestrzeni publicznej, polepszenia jej jakości i funkcjonalności. Tymczasem, z uwagi na koszty, intensywna rozbudowa nowych osiedli mieszkaniowych odbywa się często z pominięciem przestrzeni pomiędzy budynkami. Aktualnie prace projektowe zagospodarowania osiedli nie podlegają normom i wytycznym urbanistycznym, a zakres zastosowanych rozwiązań to głównie pochodna kryteriów finansowych i wymagań inwestora. W wyniku takiego podejścia realizowane są nieduże kwartały zabudowy mieszkaniowej, czasem odosobnione budynki, odgradzone od sąsiedztwa, aby zapewnić poczucie bezpieczeństwa. Na terenach nowych osiedli brakuje terenów zielonych czy placów zabaw, natomiast przestrzeń publiczna realizowana jest w groteskowo niewielkim wymiarze (Thiel, Zaniewska 2007). Działania powyższe wywołują chaos przestrzenny, równocześnie stwierdzić można niewielką ilość przestrzeni publicznych w ramach całej dzielnicy oraz brak elementów tożsamości miejsca, co znacznie obniża jakość życia lokalnej społeczności.



Ryc. 19 Sønder Boulevard, Vesterbro, Kopenhaga (źródło: www.sla.com)

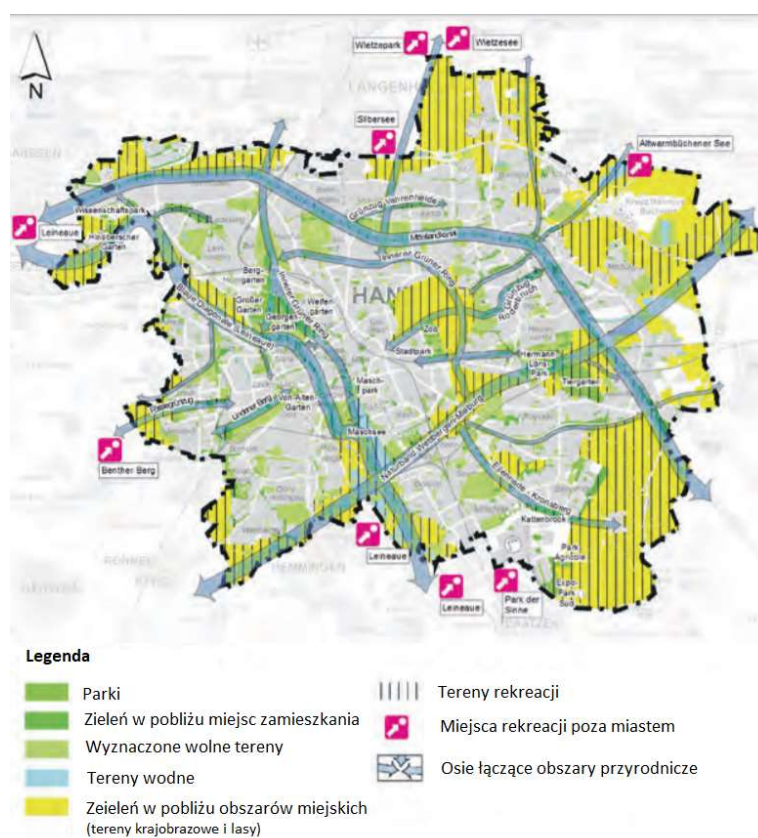
4.3.5. Systemy zieleni miejskiej

Jednym z ważnych elementów idei zrównoważonego rozwoju jest gospodarka obszarami naturalnymi i przyrodniczymi, znajdującymi się w granicach ośrodka miejskiego. Równocześnie obserwujemy zjawisko fragmentacji tych terenów, co wymaga działań w zakresie ich łączenia w zaplanowany układ, realizacji ekologicznych, zielonych korytarzy. Tereny zielone (szczególnie te o publicznym statusie) pomagają w łączeniu dzielnic o odmiennych funkcjach, np. przemysłowych, biurowych, mieszkaniowych, obszarów śródmiejskich (Ryc. 20). Zagospodarowane nabrzeża rzek, jezior czy morskie są korzystnym miejscem do lokowania ciągów pieszych i ścieżek rowerowych w otaczającej zieleni. Cechy krajobrazowe oraz przyrodnicze tych terenów, pomagają w ramach względnie niewielki nakładów wytworzyć atrakcyjną przestrzeń, która może podnieść jakość życia społeczności lokalnej i przyciągać turystów.

Jako przykład całościowej polityki w zakresie obszarów przyrodniczych można podać Hanower z zielenią otaczającą miasto (Ryc. 21).



Ryc. 20 Fort Grodzisko, Gdańsk, przekształcony teren zielony w centrum miasta (fot. M. Izydor)



Ryc. 21 System przestrzeni otwartych i terenów zielonych w Hanowerze wraz nawiązaniem do otoczenia (źródło: Lippert i in 2020)

4.3.6. Komerccjalizacja i prywatyzacja przestrzeni publicznej

Komerccjalizacja przestrzeni publicznej może występować, gdy dochodzi do przejścia poza granicę interesowności, czyli w momencie gdy wszystkie rozpoczynane czynności uwzględniają tylko zysk (Blazy 2003). Inną oznaką tego zjawiska jest wyeliminowanie z analiz potrzeb pojedynczego człowieka czy znaczna przewaga nastawienia rynkowego nad nastawieniem społecznym. Komerccjalizacji towarzyszy szereg zagadnień:

- wzrost gospodarczo wyłącznie w zakresie wzrostu ekonomicznego,
- budowanie pozycji marki,
- zasady rynkowe, które pośrednio godzą w interesy lokalnych wspólnot (brak możliwości nakładania zakazów które bronią te społeczności),
- przenoszenie konkurencji na poziom, w którym mogą uczestniczyć wyłącznie duże koncerny,

Jednym z powodów komerccjalizacji przestrzeni publicznej są nadmierne wydatki z budżetów publicznych samorządów na jej kreowanie i utrzymanie, co skutkuje przenoszeniem na sektor prywatny ról tradycyjnie zarezerwowanych dla sektora publicznego. Kolejne przyczyny komerccjalizacji to deficyt planów przekształceń obszarów centralnych czy bezkrytyczne przyjmowanie wyższości kapitału. W ramach komerccjalizacji postępuje proces stałego przejmowania przestrzeni istotnych dla lokalnych społeczności, jak lasy, tereny zielone i niezabudowane. Duże koncerny przejmują również atrakcyjne lokalizacje w centrach miast i przy głównych ciągach komunikacyjnych często wypierając istotne dla lokalnych społeczności funkcje. Powyższe przekształcenia podporządkowane są głównie wolnorynkowym zasadom.

Zjawisko prywatyzacji przestrzeni publicznej odnotowywane jest w różnym zasięgu. Wysoki stopień występowania tego trendu jest powiązany z przejmowaniem przez inwestorów terenów miejskich lub należących do innych urzędów i wprowadzeniem zagospodarowania, które minimalizuje przestrzeń publiczną (np. grodzone osiedla mieszkaniowe na zielonych obszarach zielonych lub marketu wielkopowierzchniowego na publicznym skwerze). Prywatyzacja w mniejszym zasięgu to wdrażanie ograniczeń w

możliwości użytkowania istniejących przestrzeni – przeszkody mogą być fizyczne oraz symboliczne (jako przykład można podać prywatyzację parkingów czy lokalizowanie ogródków restauracji na promenadach i placach). Należy również zwrócić uwagę na eliminację części użytkowników przestrzeni oraz orientację na tych, którzy posiadają większe środki finansowe - np. Bryant Park w Nowym Jorku (Dymnicka 2013).

Kolejnym procesem prywatyzacji przestrzeni, wpływającym na nią mniejszym zakresie, jest realizacja spotkań półprywatnych w przestrzeni dostępnej wcześniej dla ogółu użytkowników (Drozdowski 2012). Wszelkie procesy prywatyzacji przestrzeni miasta wprowadzają przeszkody w dostępności, wolności podejmowania działań oraz przyczyniają się do segregacji społecznej.

Część władz miejskich dostrzega negatywne skutki prywatyzacji przestrzeni i wprowadza działania mające na celu jej odzyskanie (Harvey 2012).

4.3.7. Bezpieczeństwo

Z rozwojem miast związane są również negatywne procesy społeczne, wynikające w głównej mierze z nierównego rozwoju poszczególnych terenów ośrodka miejskiego oraz pojawieniem się silnych kontrastów ekonomicznych, często nawet pomiędzy sąsiednimi kwartałami. Obok zamożnych dzielnic mieszkalnych i biurowych szczególnie widoczne są zjawiska biedy, bezrobocia, wykluczenia. Kształtowanie miejskiej przestrzeni publicznej może mieć duży wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa lokalnej społeczności, a także na minimalizowanie poziomu przestępczości. Odpowiedni układ przestrzeni publicznej daje również szansę obniżeniu wypadkowości ruchu kołowo-pieszego (Wyżykowski 2004, Czarnecki i Siemiński 2004). Podniesienie bezpieczeństwa można zrealizować poprzez dobór właściwych środków projektowych, przede wszystkim w zakresie lokalizacji ciągów pieszych i kołowych wraz barierkami rozgraniczającymi, umiejscowienie i rodzaj źródeł światła, małą architekturę zapieczoną przed dewastacją, nawierzchnię minimalizującą poślizgi. Warto również wspomnieć, że na podstawie badania przestrzeni miejskiej opracowano



strategię Crime Prevention Through Environmental Design - CPTED¹⁸, która zawiera trzy generacje zasady kształtowania obszarów zabudowanych mogących obniżyć poziom przestępczości. Przestrzenie publiczne należy tak projektować, aby możliwy sprawca nie odczuwał bezkarności (Wieteska-Rosiak 2015).

Aby podnieść poziom bezpieczeństwa zwiększane są nakłady na nadzór zapewniający porządek, monitoring oraz stałą ochronę popularnych przestrzeni miejskich, zabezpieczenia te stają się często nieodzownym elementem tych obszarów (Racoń-Leja 2007). Działanie te utrudniają swobodne korzystanie z przestrzeni miasta. Swoisty charakter przestrzeni publicznych związany jest z nieskrępowanym jej użytkowaniem czy spontaniczną organizacją imprez, jednakże w ramach przestrzeni skomercjalizowanych prywatna służba ochroniarska ogranicza tego typu zachowania (np. zakaz występów ulicznych muzyków). Nadmierne środki bezpieczeństwa w publicznej przestrzeni publicznej także obniżają rolę społeczną tych terenów.

Należy również zwrócić uwagę na graffiti jako kontrowersyjną formę kształtowania przestrzeni miasta, która traktowana jest również jako działalność artystyczna. Jednakże często graffiti wykonywane jest bez akceptacji właściciela budynku i jest odbierane wtedy jako dewastacja. Graffiti może także przywracać miastu jego zdegradowane fragmenty jako sztuka „uliczna” podnosić wartość przestrzeni mieszkalnych i przemysłowych (Ryc. 22).

¹⁸ Szczegółowy opis strategii CPTED w Randall I., 2013, 21st Century Security and CPTED: Designing for Critical Infrastructure Protection and Crime Prevention, druga edycja



Ryc. 22 Comuna 13, Medellín – Graffiti jako element rewitalizacji przestrzeni (fot. M. Izydor)

4.4. TOŻSAMOŚĆ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Znaczenie tożsamościowe przestrzeni publicznej odnosi się do jej wpływu na tożsamość pojedynczej osoby, a szczególnie ten jej fragment, który można opisać jako identyfikacja miejska. Na takim podłożu definiuje się klasyczne, rozumienie tożsamości jako zbiór prawidłowości, które definiują ważne subiektywne cechy każdej jednostki społeczności (Bokszański 2008).

Zgodnie z badaniami, utożsamianie się mieszkańców ze swoimi miastami deklarowane jest na wysokim poziomie. Czynniki, które wpływają na większy zakres tej deklaracji to przede wszystkim czas zamieszkania oraz wiek mieszkańców (Bierwiczonek 2016).

Utożsamianie się mieszkańców z miastem można odnieść bezpośrednio do wpływu miejskich przestrzeni publicznych na ten proces. Główne przestrzenie publiczne często decydują o naturze i istocie miasta oraz są uznawane przez społeczność lokalną jako trwale powiązane z

miastem. Przestrzenie publiczne oraz budynki pełniące funkcje publiczne to główne elementy, które tworzą tożsamość miasta. Często stanowią symbol miasta i są z nim nierozdzielne, np. Rzym – Koloseum, Gdańsk - nabrzeże Motławy. Przestrzenie są wysoce powiązane z wizerunkiem miasta, definiują jego indywidualny charakter (Ruczyński 2010). Tożsamość przestrzeni publicznej to temat szeroko prowadzonych badań zarówno przez socjologów, urbanistów jak i projektantów układów miejskich. Zainteresowanie to można uzasadnić chęcią prawidłowego umieszczenia przestrzeni publicznej w lokalnych uwarunkowaniach i otoczeniu.

Tożsamość miejsca można określić za pomocą syntezy kilku składników: funkcjonalnego, materialnego i kulturowego. Na elementy materialne składają się relacje przestrzenne zabudowań, element funkcjonalny to suma działań i przedsięwzięć podejmowanych na analizowanym obszarze. Składnik kulturowy można określić jako przypisywanie wartości charakterystycznym punktom przestrzeni, przez osoby lub społeczności. W zależności od grupy społecznej czy etnicznej, płci i wieku, wartości i znaczenia miejsc mogą być odmienne (Boyer 1995).

Wszystkie zbiorowości wykształciły w różnym stopniu cechy i przymioty, które je definiują, odróżniają i wyodrębniają. Cechy te wywodzą się z różnic kulturowych, lokalnej historii i tradycji, a także sumy wydarzeń wpływających na tożsamość. Miejskie pejzaże są symbolem więzi z terenem jako „cenzura kulturowa określonych przestrzeni” (Zukin 2000). Tożsamość jest elementem dynamicznym, ponieważ stanowi powiązanie pomiędzy materialną przestrzenią i jej odbiorcami, a wraz z upływem czasu zmianie podlegają: tradycje, ideały, moda, poglądy.

W ramach projektowania urbanistycznego wykorzystuje się różnorodne narzędzia w celu ustalenia wskaźników tożsamości. Według Kevina Lynch’a tożsamość obszaru miejskiego można ustalić w oparciu o analizy obejmujące identyfikację, deskrypcję i zapamiętanie (Lynch 1960). Wykonanie badań ankietowych w gronie odbiorców przestrzeni publicznych służy określeniu czy członkowie społeczności lokalnej są w stanie zidentyfikować fragmenty przestrzeni miejskiej na zdjęciach, rysunkach, planach przestrzennych oraz które z tych miejsc badane osoby zapamiętują. Jako wskaźniki badania mogą służyć: czas rozpoznania miejsc,

intensywność ich zapamiętania oraz liczebności grupy badanych, która prawidłowo rozpoznała i zapamiętała fragment przestrzeni. Jako rozszerzenie badań wprowadzić można opis badanych miejsc, definiujący formę materialną i funkcjonalną badanych lokalizacji.

Kevin Lynch twierdzi, iż testy nie mogą być oparte wyłącznie na szkicach i opisowej charakterystyce przestrzeni, gdyż eliminuje to podstawowe składniki współdziałania, które szczególnie oddziałują na tożsamość. Należy podkreślić, że stali odbiorcy danej przestrzeni publicznej najprecyzyjniej ją odczytują. Świadomość lokalnej przynależności można wywodzić z przyzwyczajenia do miejsca od wczesnych lat życia danej osoby. Wspomnienia i odczucia miejsc przechowujemy do końca życia i dlatego w niektórych przestrzeniach odczuwamy bardziej pozytywne emocje – przyjmując je jako element zgodny z zapamiętanymi obrazami (Lynch 1960). Według Carla G. Junga otrzymujemy w spadku miejsca o historycznej dużej wartości jako element świadomości grupowej.

4.5. FORMY I CHARAKTER PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Przestrzeń publiczna podlega przekształceniom, przede wszystkim na skutek zmieniających się potrzeb jej użytkowników. Podobnie jak przemiany struktury miasta proces przekształceń przestrzeni publicznych przyspieszył w okresie postindustrialnym (Lorens 2010). Obok jej tradycyjnych form (ulica, rynek, tereny zielone) coraz częściej rozwijane są nowe modele. Należy odnotować zmiany przeznaczenia przestrzeni publicznej, jej funkcji czy lokalizacji. W przekształceniach tej przestrzeni wykorzystywane są nowe narzędzia planistyczne (Lang 2005). Równocześnie wprowadzane są ograniczenia w zakresie użytkowania tych miejsc, co prowadzi do powstawania przestrzeni quasi publicznej (Kochanowska 2002). Wśród nowopowstających form przestrzeni publicznych należy przede wszystkim wymienić dwie ich grupy: przestrzenie o charakterze dośrodkowym oraz formy pośrednie przestrzeni publicznych.

4.5.1. Tradycyjne formy przestrzeni publicznych otwartych

Jako tradycyjne formy przestrzeni publicznych otwartych występujących na całym świecie można przyjąć:

- ulice z wykształconą zabudową po jednej lub obu stronach,
- place miejskie,
- skwery.

W miastach o wielowiekowej historii rola ulic określana była często przez rozmieszczeniem działek i budynków. W projektowaniu podstawowego układu kompozycyjnego ważną rolę pełniły: główna ulica oraz rynek. Są to elementy dominujące całą strukturę planu. Śródmiejski układ ulic wielu europejskich wywodzi się z okresu średniowiecza. Podstawowa struktura przestrzenna ulic i placów obszarów centralnych tych miast pozostawała niezmienna również w przypadku intensywnych przekształceń (np. przebudowy po ogromnych pożarach). Układ ten stanowi więc ważną część tożsamości miejsca, który ułatwia identyfikację miejskiej przestrzeni. Dla mieszkańców tereny te pełnią przede wszystkim rolę społeczną - realizacji kontaktów, jest to miejsce spotkań i uroczystości. (Ryc. 23).



Ryc. 23 Plaça Reial, Barcelona (fot. A. Joska)

4.5.2. Przestrzenie o charakterze „dośrodkowym”

W trakcie rozwoju miast powstały nowe formy przestrzeni zarządzanych przez prywatne podmioty – głównie w pasażach, galeriach handlowych, dworcach. Często przestrzenie te określane są mianem przestrzeni konsumpcji. Współczesne przestrzenie handlowo-usługowe są własnością prywatnych podmiotów, niemniej nierzadko są odbierane jako publiczne i funkcjonują w taki sposób, głównie za sprawą wyglądu i funkcji który naśladuje przestrzenie publiczne. Dwuznaczna natura przestrzeni konsumpcji w tym m.in. galerii handlowych jest akcentowana w literaturze przedmiotu poprzez jej nazewnictwo jako przykłady można podać:

- według Hopkinsa „prywatna przestrzeń” jako „miejsce publiczne” lub „użytkowana publicznie” (Hopkins 1991),
- według Voycea „sprywatyzowana przestrzeń publiczna” (Voyce 2006)
- według Tyndalla „przestrzeń quasipubliczna” (Tyndall 2010).

Podobieństwo przestrzeni konsumpcji i przestrzeni publicznej nie sprowadza się wyłącznie do naśladowania wyglądu. Szczególnie dla galerii ulokowanych w śródmieściach miast występują daleko większe powiązania tych dwóch przestrzeni. W tym przypadku przestrzenie o charakterze „dośrodkowym” mogą przejmować część właściwości użytkowych przestrzeni publicznych, stanowić dla nich konkurencję lub przejmować ich fizyczną oraz symboliczną funkcję. Zwiększające się znaczenie galerii handlowych wywołuje również wzrost oczekiwań użytkowników wobec miejskich przestrzeni publicznych.

Należy jednak podkreślić, że przestrzenie konsumpcji nie posiadają wszystkich cech przestrzeni publicznych. Przede wszystkim występuje niedobór swobód społecznych lub politycznych, np. możliwości przedstawiania swoich przekonań czy demonstrowania poglądów. Jest to jeden z najistotniejszych elementów przestrzeni publicznej, który zasadniczo wyklucza przestrzenie konsumpcji z grona przestrzeni publicznych. Przytaczane jest wiele argumentów, że galerie handlowe to przestrzenie prywatne a nie przestrzenie publiczne (Janiszewska i in. 2011, Rochmińska 2013):

- kontrolowany i limitowany dostęp – po przestrzeniach konsumpcji nie wszyscy mogą się przemieszczać (Krause 2010), część mieszkańców ma ograniczony dostęp do przestrzeni centrów handlowych, w szczególności dotyczy to osób wykluczonych, np. bezdomnych czy biednych (Pancewicz 2010), teren galerii jest zamknięty a dostęp limitowany wobec sprzedawców (tylko wybrani przedsiębiorcy mają dostęp) oraz klientów (Ghirardo 1999), godziny otwarcia narzucone są przez właściciela (Racoń-Leja 2007),
- przestrzeń jest prywatnie monitorowana przez agencje ochrony (Pancewicz 2010),
- zarządca galerii handlowej koncentruje się przede wszystkim na dochodzie (Krause 2010), układ przestrzeni, zakres firm współpracujących i asortyment usług dobierany jest z perspektywy zysku, a nie potrzeb użytkowników (właściciele galerii handlowych kształtują ofertę w oparciu o popyt równocześnie starając się kreować nowe trendy rynkowe),
- zubożenie powiązań społecznych, ograniczenie zróżnicowania użytkowników (Krause 2010), podstawowa rola to funkcja gospodarcza, limitowanie form zachowania użytkowników np. aktywności religijne, partyjne, kulturowe (Pancewicz 2010),
- ograniczenia związane z regulacjami wprowadzanymi przez zarządców, niezbędne jest uzyskanie ich zezwoleń na niektóre aktywności, np. robienie zdjęć, prace badawcze.

Przestrzenie dośrodkowe naśladują przestrzenie publiczne, wypełniają część cech charakterystycznych dla obszarów publicznych, równocześnie limitują lub eliminują zachowania specyficzne dla przestrzeni publicznych (Ryc. 24). Niekiedy można również zauważyć trend, że centra handlowe zagarniają tereny publiczne.



Ryc. 24 Macau Fisherman's Wharf, Makao, centrum handlowe imitujące ulice różnych miast świata (fot. M. Izydor)

4.5.3. Formy pośrednie, na połączeniu przestrzeni publicznej i budynku

Pod koniec XX wieku zaczęto rozwijać nowe relacje pomiędzy budynkiem i otaczającą przestrzenią, w związku z docenieniem znaczenia przestrzeni publicznej, szczególnie dla centralnych obszarów miast, które borykają się z procesami suburbanizacji. Dostrzeżono wartość przestrzeni publicznych jako elementu tworzącego atrakcyjne dla mieszkańców śródmieście. Rozpoczęto dyskusje i badania nad nowymi koncepcjami tej przestrzeni. Zapotrzebowanie na przestrzeń o różnych funkcjach wymusiło powstanie często nowatorskich projektów zagospodarowania głównych przestrzeni miast. Również władze miast dostrzegły rolę nowoczesnej przestrzeni publicznej w budowaniu wysokiej jakości tkanki miejskiej.

W budowę wizerunku miast zaangażowano nowopowstające obiekty użyteczności publicznej wraz z przyległą przestrzenią publiczną (Ryc. 25). W

efekcie tego pod koniec XX i na początku XXI wieku powstały obiekty użyteczności publicznej dla których otaczając otwarta przestrzeń stanowi kontynuację funkcji budynku, a przestrzeń publiczna wnika do wnętrza (Jastrząb 2004). Podobne trendy można zaobserwować również w ramach budynków biurowych (Nyka 2004 i 2006).

Formy pośrednie przestrzeni publicznych związane są również z architekturą „cyrkulacji”, idei która wywodzi się z baroku i oznaczała amfiladowy układ kolejnych elementów przestrzeni we francuskich pałacach, Następnie rozwijana jako cyrkulacyjna droga prowadząca przez budynek (szczególnie przez Le Corbusier’a), a obecnie jako forma która ma wywoływać w użytkowniku odczucia poprzez wyznaczenie szlaków cyrkulacyjnych, które porządkują układ budynku, wprowadzają do niego przestrzenie publiczne, odwzorowują świat natury (Nyka 2012).



Ryc. 25 Opera Oslo, przykład formy pośredniej przestrzeni publicznej na dachu budynku (źródło: <https://www.visitoslo.com>).

4.6. PRZESTRZENIE PUBLICZNE ZLOKALIZOWANE NA FRONTACH WODNYCH, SPOŁECZNE FUNKCJE FRONTÓW WODNYCH

Połączenie przestrzeni miasta i akwenów rodzi różnorodne skutki i warunkuje funkcjonalność tego obszaru. Zależności pomiędzy lądem i wodą zawsze określały kierunek ewolucji układu przestrzenno-funkcjonalnego tego terenu, jednakże często zależności te nie były świadomie uwzględniane.

Spółeczna funkcja frontów wodnych pierwotnie kształtowała się w naturalny sposób, następnie zaczęto wprowadzać planowany rozwój tych funkcji, aby zaspokoić podstawowe potrzeby mieszkańców. Planowane wprowadzanie funkcji społecznych doprowadziło do wykształcenia się miejsc o dużym znaczeniu społecznym.

4.6.1. Funkcja reprezentacyjna

Woda w mieście jest elementem krajobrazu wieloprzestrzennego, a ciągi komunikacyjne na akwencie i wzdłuż brzegu, uzyskują często znaczenie reprezentacyjnych szlaków miejskich. Obecnie nabrzeża wykorzystywane są także do wyeksponowania budynków jako architektonicznych dzieł. Obszary nadwodne stają się niepowtarzalnymi miejscami w miejskiej przestrzeni oraz celem wizyt społeczności lokalnej i turystów (Ryc. 26). Miejsca te są traktowane priorytetowo przez władze miejskie co ma również odzwierciedlenie w polityce rozwoju struktur przestrzennych. Przestrzenie publiczne na obszarach nadwodnych dają pole ekspozycji oraz wykorzystania walorów przyrodniczych, krajobrazowych, architektonicznych, kulturowych. Przestrzenie te stają się atrakcją turystyczną, a także przyspieszają ożywienie gospodarcze i poprawę jakości życia mieszkańców. Tereny nadwodne wspomagają rozwój funkcjonalny oraz promocję miast (Muszyńska-Jeleszyńska 2013). Spowodowane to jest obecnością atrakcyjnych, unikatowych przestrzeni, które często są podkreślone poprzez kreatywne ich wykorzystanie. Wizerunek nadwodnych przestrzeni publicznych budowany jest przede wszystkim poprzez zastosowanie wysokiej jakości rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych. Istotne jest

także, aby funkcje tych miejsc podkreślały ich prestiż oraz indywidualny charakter powiązań z wodą, co szczególnie wiąże się z ochroną dziedzictwa historycznego i tożsamości lokalnej.

Na granicy akwenu i lądu występuje także charakterystyczny układ elementów antropogenicznych i przyrodniczych, co podnosi atrakcyjność miejsca. Dodatkowo walory estetyczne wzmagają odbicia w wodzie, a efekt ten może być potęgowany przez dobór oświetlenia.



Ryc. 26 Plac Św. Marka, Wenecja, reprezentacyjna przestrzeń publiczna na froncie wodnym (fot. M. Izydor)

Atrakcyjny obszar nadwodny, może przyciągać inwestycje funkcje usługowe czy biznesowe, które dodatkowo podnoszą prestiż miejsca. Tereny te sprzyjają organizacji festiwali, imprez, targów, konferencji o randze regionalnej i międzynarodowej (Pancewicz 2004). Aby funkcja reprezentacyjna mogła być realizowana niezbędne są o obiekty i przestrzenie, które mogą być wykorzystane na takie działania, muszą się one również cechować wysokimi standardami funkcjonalnymi i architektoniczno-urbanistycznymi

4.6.2. Funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa

Funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa terenów nadwodnych to rezultat dostrzeżenia a następnie zagospodarowania atrakcyjnych cech krajobrazowych tych terenów. Ponadto współcześnie rozwijają się możliwości realizacji aktywności sportowych oraz występuje większe zainteresowanie rekreacją na terenach zielonych. Dlatego tereny nadwodne sprzyjają rozwojowi wypoczynku w dwóch wymiarach:

- aktywności po stronie lądowej (Ryc. 27),
- aktywności związane z wykorzystaniem akwenu.

Jako formy rekreacji realizowanej na lądzie należy wymienić: spacer, biegi, jazda na rowerze, treningi siłowe, plażowanie, kąpiele, gry zespołowe. Aktywności te wymagają odpowiedniej infrastruktury: ścieżek rowerowych, boisk, placów zabaw, siłowni na świeżym powietrzu, ale także ławek, koszy na śmieci, sanitariatów.

Aktywności realizowane po stronie wody to: żeglarstwo, wioślarstwo, sporty wodne, które wymagają także rozwoju infrastruktury po stronie lądowej: marin, przystani wraz z infrastrukturą towarzyszącą: obiektami noclegowymi, gastronomią, wypożyczalnią sprzętu wodnego. Należy również zauważyć, że możliwość realizacji aktywności na wodzie jest jednym z elementów, który wpływa na atrakcyjność przestrzeni nadwodnej (Szczepańska 2008).

Jako element funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej można także wymienić komunikację wodną oraz żeglugę wycieczkową, i to zarówno w zakresie obsługi dla pasażerów jak i jako atrakcję dla osób obserwujących z lądu. Statki poruszające się po wodzie koncentrują uwagę obserwujących, co może być odbierane jako dodatkowy walor estetyczny frontów wodnych.

Właściwe zagospodarowanie terenów nadwodnych umożliwia zaspokojenie potrzeby ruchu, odnowy sił psycho-fizycznych oraz wypoczynku przez społeczności lokalne, ale także przez osoby odwiedzające. Należy podkreślić możliwość wypoczynku psychicznego, który jest możliwy przede wszystkim dzięki obecności elementów przyrodniczych oraz atrakcyjnych wizualnie wnętrza krajobrazowych w strukturze miasta.

Przyjemne i relaksujące użytkowanie przestrzeni jest nierozdzielne z poczuciem bezpieczeństwa (Gehl 2009). Z tego warunku wynika konieczność ukształtowania przestrzeni, tak aby korzystanie z niej odbywało się bez przeszkód, aby na drodze pieszych lub rowerów nie pojawiały się utrudnienia ograniczające ruch. Istotne dla zapewnienia bezpieczeństwa jest także ograniczenie ruchu samochodów. Wzrost funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej można uzyskać poprzez włączenie terenów nadwodnych w system zieleni i parków miejskich.

Kolejnym elementem funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej przestrzeni nadmorskich są bodźce klimatyczne, które mają działanie uzdrowiskowe. Leczenie klimatyczne to leczenie fizykalne z wykorzystaniem działania elementów meteorologicznych, pogodowych i klimatu lokalnego. Bodźce klimatyczne (biologiczne, chemiczne i fizyczne) pełnią rolę leczniczą. Szczególnie istotne są morskie aerozole o dużej zawartości jodu i innych pierwiastków, korzystnie wpływające przede wszystkim na pracę układu oddechowego. Istotne również jest niskie stężenie alergenów w pasie nadmorskim. Zabiegi klimatoterapeutyczne w rejonach nadmorskich to przede wszystkim: kąpiele morskie, słoneczne i powietrzne, terapia ruchowa, inhalacje morskich aerozoli a w szczególności talassoterapia, czyli kompleksowe wykorzystanie walorów leczniczych morza (Puskarz 2013).



Ryc. 27 South Bank, Brisbane, miejski front wodny z funkcją rekreacyjno-sportową w przestrzeni publicznej (fot. M. Izydor)

4.6.3. Funkcja kulturowa

Z uwagi na historyczne lokowanie miast przy wodzie, obszary nadwodne są bogate w antropogeniczne walory, które świadczą o historii miejsca. Zgodnie z Trzecią Zasadą Zrównoważonego Rozwoju Frontów Wodnych tożsamość historyczna formuje charakter obszaru nadwodnego. Zachowane nadwodne dziedzictwo może być elementem trwałego rozwoju miasta, a obszary nadwodne stanowią często symbol miasta (Muszyńska-Jeleszyńska 2013).

Na obszarach nadwodnych lokalizowane są sale koncertowe, muzea a także obiekty działające poza budynkami, sceny letnie, muszle koncertowe i inne obiekty kultury. Historyczna zabudowa na tych terenach cechuje się wysokimi walorami architektonicznymi, a aktualnie często bywa wykorzystywana na cele administracyjne, kulturalne (Ryc. 28).

Duża ilość elementów infrastruktury kulturalnej sprzyja organizacji nadwodnych festynów, koncertów, wystaw plenerowych dla mieszkańców miasta oraz turystów. Daje to możliwość integracji społecznej czy chociażby biernego uczestniczenia w życiu kulturalnym

Tereny nadwodne są również miejscem aktywującym działania kulturotwórcze, inspirują artystów, malarzy, fotografików (Pancewicz 2004).



Ryc. 28 Filharmonia Bałtycka – Wyspa Ołowianka, Gdańsk, przykład funkcji kulturowej przestrzeni publicznej frontu wodnego (fot. M. Izydor)

4.6.4. Funkcja integracji

Powyżej zaprezentowane proste aktywności kulturowe, wypoczynkowo-sportowe przyczyniają się do wzrostu szerokiej palety aktywności społecznych (Gehl 2009). Funkcja integracyjna może więc występować jako pochodna innych funkcji: kulturowej, rekreacyjno-wypoczynkowej. Obszary nadwodne to miejsca wspólnego spędzania czasu społeczności lokalnych oraz osób przyjezdnych, umożliwiają realizację

różnego rodzaju potrzeb społecznych: kontaktu, integracji, wymiany poglądów.

Aby realizować funkcję integracyjną obszary nadwodne muszą posiadać szeroką ofertę programową, która jest atrakcyjna o każdej porze roku. Dodatkowym elementem zwiększającym atrakcyjność tych terenów jest wykorzystanie lokalnej tradycji i historii, co pozwala przyciągnąć większą ilość użytkowników.

Pierwotnie funkcje integracyjne opisywanych obszarów kształtowały się w naturalny sposób, następnie zaczęto je realizować w sposób planowy, aby zaspokoić potrzeby lokalnych społeczności. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na integrację pomiędzy dwoma obszarami wodnym i lądowym, jako że tereny te są strefą przejściową między miastem a wodą. Równie istotna jest otwartość na akwen jak i połączenie z pozostałą tkanką miasta (Ryc. 29).



Ryc. 29 Ipanema, Rio De Janeiro, przestrzeń publiczna frontu wodnego o funkcji integracyjnej (fot. M. Izydor)

4.7. CHARAKTERYSTYCZNE PRZESTRZENIE PUBLICZNE MIAST NADMORSKICH¹⁹

Z uwagi na nadwodne położenie oraz dodatkowe funkcje: turystyczną i portową w miastach pasa nadmorskiego można przyjąć dodatkowy podział przestrzeni publicznych uwzględniający pełnioną przez nie rolę oraz sposób zagospodarowania. Podział ten jest także istotny z uwagi na sezonowe znaczne zwiększenie ilości osób przebywających w miejscowościach nadmorskich.

Zgodnie z powyższymi rozważaniami można wyróżnić poniższe grupy przestrzeni publicznych, które są charakterystyczne dla miast nadmorskich²⁰:

- plaże i promenady,
- bulwary nadmorskie, mola,
- tereny portowe i związane z obsługą portu,
- przestrzeń handlu i usług głównie gastronomicznych i noclegowych małych miast nadmorskich,
- przestrzenie wokół zabytków kultury materialnej i miejsca „wyreżyserowanych” atrakcji.

Plaża jest często jedną z najbardziej atrakcyjnych przestrzeni w obszarze miast nadmorskich, przede wszystkim z uwagi na otwarte panoramy oraz otaczającą przyrodę. Polskie wybrzeże bałtyckie posiada atrakcyjne piaszczyste plaże z charakterystycznymi wydmami wraz z pasem lasu. Jest to długie na pięćset kilometrów wybrzeże, które nie często występujące w innych europejskich krajach (Lijewski, Mikułowski, Wyrzykowski 2002). Plaże to podstawowa atrakcja przyciągająca turystów, jest ona miejscem aktywności związanych z kąpielami morskimi, ale także aktywności sportowych (np. sporty wodne, różnego rodzaju zawody), kulturalnych (np. teatr na plaży) a także kulinarnych.

Promenada to droga łącząca miasto z plażą. W kurortach była to często najważniejsza przestrzeń publiczna rozciągająca się wzdłuż wody. Z

¹⁹ Podrozdział został opracowany na podstawie Izydor 2019

²⁰ Wymienione przestrzenie występują również w innych miastach niż nadmorskie, jednakże nie definiują w tak silnym stopniu ich tożsamości

uwagi na różny charakter nabrzeżnego pasa technicznego i ochronnego może przyjmować formę leśnej alei lub promenady, wprowadzane są również dodatkowe funkcje (sportowe, handel, ochroną brzegu morskiego). Problemy, które mogą występować w ramach tych przestrzeni to brak wyraźnego połączenia z układem miasta, zaniedbane obszary, niskostandardowe zagospodarowanie sezonowe, przewymiarowanie elementów infrastruktury – w tym np. duże powierzchnie pokryte utwardzoną nawierzchnią.

Bulwary nadmorskie to często z uwagi na pas techniczny nabrzeża jedyne poza plażami przestrzenie otwarte na wodę. Najczęściej jest to bardzo atrakcyjna przestrzeń frontu wodnego zarówno dla mieszkańców i turystów, ale także dla inwestorów. Przestrzenie nadwodne stają się unikatowymi miejscami w krajobrazie miasta oraz celem wizyt mieszkańców i turystów. Z uwagi na nadwodne położenie należy również zwrócić uwagę na techniczną funkcję tych przestrzeni, a przede wszystkim ochronę przeciwpowodziową. Bulwary nadmorskie są również często połączone z portami.

Porty to ważny element gospodarczy miast nadmorskich, a tereny portowe są często z silnie połączone z miastem (szczególnie w małych miejscowościach) w zakresie funkcjonalno-przestrzennym. Podstawowe funkcje małych portów (obsługa połowu ryb i przeładunkowa) odnotowują tendencje spadkowe. Rozwijają się w nich natomiast funkcja turystyczna – sportowa i transportu pasażerskiego, co wymaga przede wszystkim odpowiedniej infrastruktury technicznej oraz połączenia z przestrzeniami publicznymi miasta. Porty to także element dziedzictwa morskiego, a ich autentyczny charakter przyciąga coraz szersze grupy turystów. Należy również zwrócić uwagę na możliwości rozwoju nowych funkcji w małych portach, jak np. obsługa morskich farm wiatrowych czy też pełnomorskie rybołówstwo rekreacyjne.

Teren handlu i usług w małych miastach pasa nadmorskiego to często również pochodna funkcji turystycznej (Szymańska 2012). Tereny usługowe mogą być usytuowane wyspowo w obszarach o turystycznym charakterze. Z uwagi na dużą sezonową zmienność użytkowników, przestrzenie te przybierają także charakter tymczasowy o niskim standardzie.



Często brak jest wykształconego układu przestrzeni centralnych, a lokalizacja handlu i usług podyktowana jest jedynie obsługą turystów. Dodatkowym problemem jest duży sezonowy ruch kołowy i brak miejsc parkingowych. Jeżeli miasto posiada wykształcony obszar śródmiejski to zlokalizowany jest w historycznym centrum w niedużej odległości od struktur portowych.

Kolejną grupą przestrzeni to obszary wokół zabytków kultury materialnej, są to najczęściej latarnie morskie, muzea, parki etnograficzne, parki związane z morskim ekosystemem (np. fokarium). Obserwujemy również trend rozwoju parków rozrywki i parków tematycznych, inwestorzy, samorządy lokalne postawiły na stworzenie atrakcji turystycznych. Atrakcje pochodzenia antropogenicznego oraz otaczającą naturą (przede wszystkim morskie wybrzeże) są istotnym elementem rynku turystycznego Pomorza (Izydor 2019).

5. ANALIZA NADWODNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST NIEMIECKICH

Analiza miast województwa pomorskiego obejmuje małe i duże miasta nadmorskie. Przedstawiona ona została w kolejnych rozdziałach pracy. Jednakże koniecznym wydaje się odniesienie tych przekształceń do kontekstu międzynarodowego. Do analizy porównawczej wybrano miasta niemieckie, ponieważ cechują się podobnym pochodzeniem: miasta portowe północnej Europy o genezie średniowiecze i kurorty powstałe na skutek organicznego przekształcenia układów ulicowych.

Jako przykład miasta dużego omówiono Hamburg, ponieważ ośrodek ten posiada długą tradycję przekształceń frontów wodnych²¹, szczególnie poportowych. Heringsdorf²² to przykład małego miasta – kurortu w Niemczech Wschodnich, które po zjednoczeniu Niemiec, swój rozwój oparło między innymi na wykształceniu atrakcyjnego frontu wodnego. Miasto to w zakresie rozwoju przestrzennego współpracuje także z polskim sąsiadem – Świnoujściem.

5.1. UKŁAD NOWYCH NADWODNYCH PRZESTRZENI PUBLICZNYCH HAMBURGA

Hamburg to miasto na prawach kraju związkowego, położone w północnych Niemczech ok. 100km od wybrzeża Morza Północnego nad rzeką Łabą. Region Metropolitalny Hamburga rozciąga się dodatkowo na 16 powiatów Dolnej Saksonii, Szlezwika-Holsztyna Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Czternaście z tych powiatów współpracuje w ramach Koncepcji Rozwoju Regionalnego (REK Hamburg 2000), która wyznacza nieformalne, racjonalne ramy strategii regionu metropolitalnego. W Hamburgu zlokalizowany jest drugi co do wielkości przeładunków port europejski, który wymaga nowych terenów rozwojowych najczęściej oddalonych od obszarów śródmiejskich, ale również zwalnia tereny, których nie wykorzystuje. Miasto

²¹ Świadome kształtowanie frontów wodnych Hamburga rozpoczęto od połowy lat 80-tych XX wieku

²² Jako Heringsdorf w niemieckiej pracy będą traktowane trzy połączone miejscowości Heringsdorf, Ahlbeck, Bansin

usytuowane jest także nad rzeką Alster wraz z wewnętrznym jeziorem Alster, która wpada do Łaby – w miejscu tym zlokalizowany jest port morski, który od początku definiował rozwój miasta.

Silny rozwój miasta, szczególnie w aspekcie ekonomicznym rozpoczął się w latach 80-tych XX wieku. W okresie tym zapoczątkowano realizację pierwszego projektu przekształceń frontów wodnych w dzielnicy Altona – projekt „Perlenkette”. Koncepcja urbanistyczna z 1996 roku (Stadtentwicklungskonzept – STEK 1996) zakładała zwiększenie ludności miast do około 1,66 miliona w 2010 r. W zakresie rozwoju ekonomicznego przyjęto stały wzrost obrotu towarów w porcie, wzrost sektora produkcji i usług. Założono zachowanie modelu osi osadniczych i krajobrazowych, a także policentryczny model rozwoju, preferując rozwój miasta do wewnątrz. Rozwój w kierunku centrum miasta i Łaby nie był jeszcze przedmiotem tego opracowania.

Decyzja o przygotowaniu opracowań urbanistycznych obejmujących przekształcenia terenów portowych zapadła w ramach kandydowania Hamburga do organizacji igrzysk olimpijskich. Jednym z dokumentów w tym zakresie jest koncepcja zagospodarowania HafenCity.

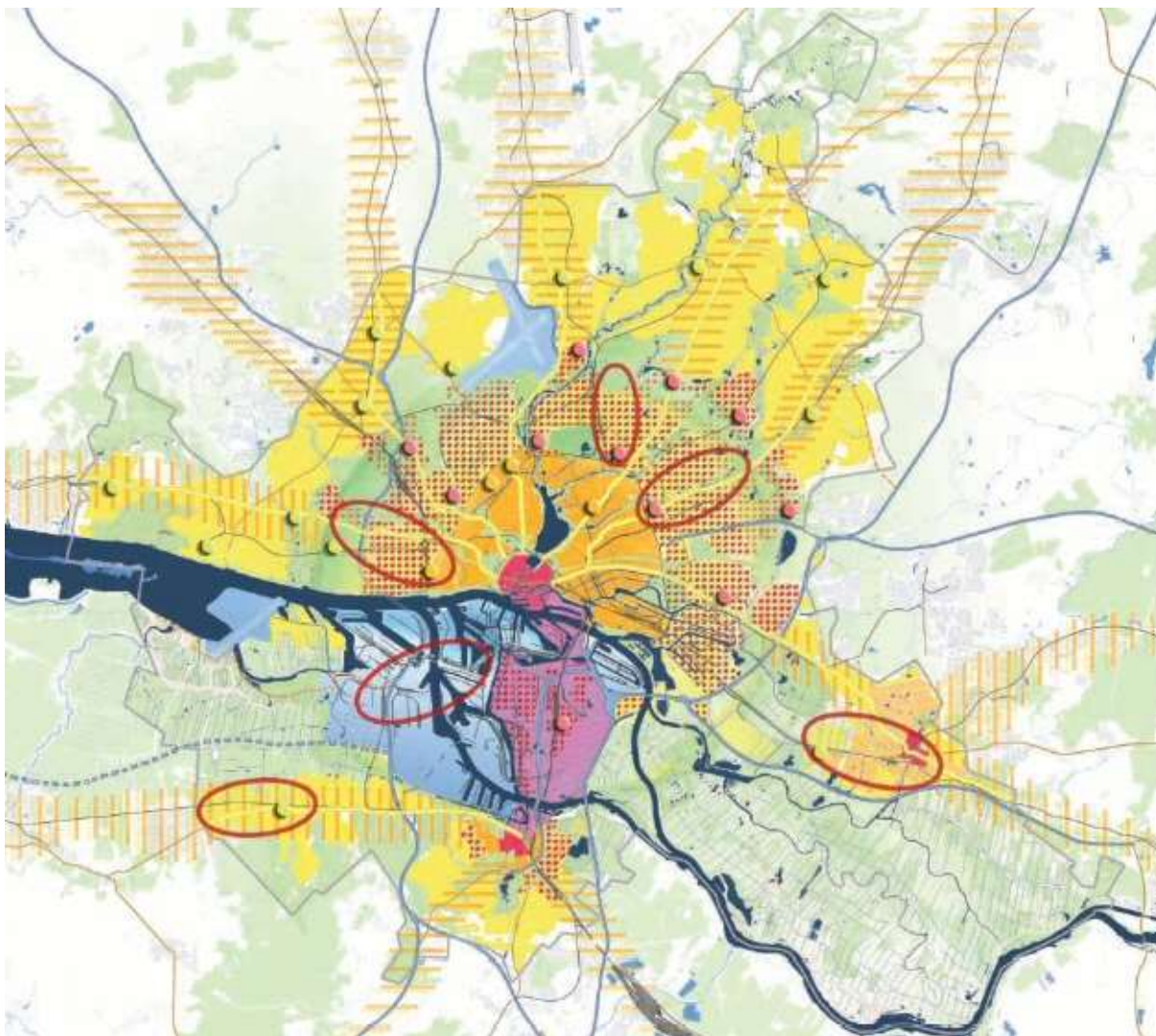
Od 2007 roku Hamburg posiada nową koncepcję rozwoju urbanistycznego (Stadtentwicklungskonzept - STEK 2007), która powstała w ramach strategicznej wizji rozwoju miasta - „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ (Metropolia Hamburg – Miasto Wzrastające) (Ossenbrügge i in 2004). Koncepcja ta zawiera pięć głównych celów:

- **więcej miasta w mieście**; realizacja tego celu nastąpi przede wszystkim poprzez wykorzystanie centralnie położonych dotychczas nieużytkowanych terenów. Równocześnie zaplanowano rozwój przestrzeni publicznych i ochronę terenów zielonych
- **jakość podstawą budowania: domy w Hamburgu przyjazne rodzinie**; podstawą tego celu jest uczynienie Hamburga atrakcyjnym miastem do zamieszkania, poprzez usytuowanie nowej zabudowy nad wodą, w sąsiedztwie parków, przystanków komunikacji miejskiej
- **wykorzystanie specjalistycznej wiedzy - pobudzanie gospodarki regionu**; cel ten zakłada wzmocnienie istniejących i rozwijających się gałęzi przemysłu i usług. Zwrócono również uwagę na zapewnienie

lokalizacji dla branż które wymagają dużych powierzchni terenu (głównie z klastrów: portowego, lotniczego i logistyki)

- **doświadczenie miasta Hamburg**; w ramach tego celu zwrócono uwagę na miejsca, które są kluczowe dla wizerunku miasta, oraz zapewnienie, że ludzie będą mogli doświadczyć ich wyjątkowej atmosfery. Miejsca te to punkty „wjazdu” do miasta (drogi, dworce, lotniska), obszary związane z Łabą, technologią morską i portową
- **metropolia to miasto i region**; cel ten zakłada współpracę z innymi niemieckimi krajami związkowymi oraz współpracę regionalną przede wszystkim w zakresie wsparcia rozwijających się branż i marketingu. W ramach kluczowych projektów założono udział podmiotów prywatnych i społecznych, parków regionalnych czy realizujących rozwój infrastruktury komunikacyjnej.

W ramach STEK 2007 zostały wyznaczone obszary miasta, które będą stanowiły centra rozwoju. Jednym z podstawowych projektów tego dokumentu jest „Sprung über die Elbe”, który został opisany w dalszej części pracy. Zwraca się również uwagę na realizowany projekt HafenCity (Ryc. 30).



Ryc. 30 Koncepcja rozwoju urbanistycznego Hamburga Stadtentwicklungskonzept – STEK 2007
(źródło: Räumliches Leitbild – Entwurf, Broschüre, 2007)

5.1.1. Perlenkette (Naszyjnik z pereł)

Nabrzeża Łaby w miastach Hamburg i Altona, sąsiadujących ze sobą, charakteryzowały się portowym przeznaczeniem. W Altonie XVII wieku na terenie dzisiejszego Fischmarkt (Targ Rybny) powstało pierwsze nabrzeże załadunkowe i basen portowy tego miasta. W 1722 r. na zachód od niego zbudowano Holzhafen (Port Drzewny) dla żaglowców. Altona nie była portem handlowym jak Hamburg, główny towar przeładunkowy stanowiły ryby i zboża. Od początku XIX wieku wraz z rozwojem statków parowych port w Hamburgu zaczął rozbudowywać nabrzeża przeładunkowe w kierunku zachodnim wzdłuż rzeki Łaby (w dzielnicy St. Pauli). Wraz z rozwojem portu i

wzrostem ilości przeładunków oba miasta zaczęły ściślej ze sobą współpracować, aż w 1937r Altona została włączona w struktury administracyjne Hamburga (Kraft-Wiese 2000).

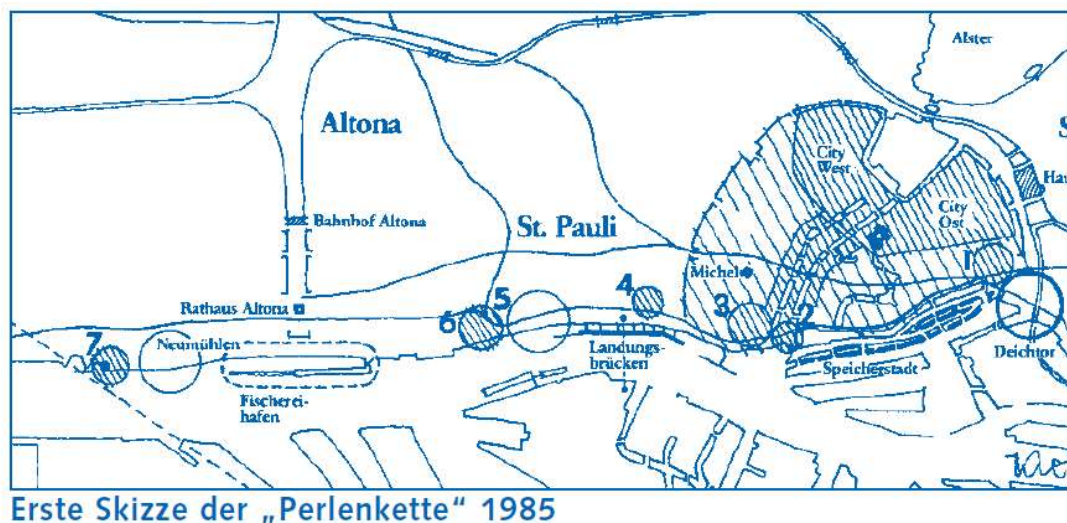
W następstwie bombardowań podczas drugiej wojny światowej centrum Altony zostało całkowicie zniszczone. W latach 50-tych XX wieku zaplanowano projekt obudowy tego terenu nazwany „Neu-Altona” zgodnie z obowiązującymi ówczesnie zasadami miasta przyjaznego dla ruchu samochodowego i z podziałem na strefy o różnych funkcjach. Projekt ten był realizowany do lat 70-tych XX wieku, nigdy nie został w pełni wdrożony. W szczególności niezmieniona została struktura nabrzeży Łaby, a teren portu był niezagospodarowany, z pozostałościami przedwojennych budynków

Od lat 80-tych XX wieku port w Hamburgu charakteryzuje szybki rozwój, jest to także to okres dynamicznych zmian w transporcie morskim i kontenerowym oraz przesuwania się portów na zewnątrz miast. Infrastruktura portowa najbliższej centrum miasta po północnej stronie rzeki Łaby, pochodząca głównie z połowy XIX, przestała spełniać swoje podstawowe przeznaczenie, a dotychczasowi użytkownicy zaczęli opuszczać ten teren.

Rozpoczęto prace nad określeniem nowego sposobu użytkowania tego terenu oraz najważniejszych punktów frontu wodnego wzdłuż północnego brzegu Łaby. W 1984 r. Utworzono grupę projektową „Elbufer”, której powierzono przygotowanie planów rozwoju północnej krawędzi portu w Hamburgu - prawie 6-kilometrowego pasa nabrzeża pomiędzy Neumühlen na zachodzie i Speicherstadt na wschodzie.

Założono, że przekształcenia zostaną zrealizowane nie na bazie kompleksowej koncepcji rozwoju, ale poprzez szereg indywidualnych projektów, co miało w bardziej zróżnicowany wewnętrznie sposób zdefiniować wykorzystanie historycznych terenów portowych wraz z odniesieniem pod względem przestrzennym i funkcjonalnym do „zaplecza” miejskiego. Z uwagi na charakterystykę prowadzonych przekształceń projekt nazwano „Perlenkette” (Naszyjnik z Pereł) (Ryc. 31). Jedną z zasad przyświecających projektantom tej koncepcji było zachowanie pozostałości i śladów historycznego rozwoju. W ramach planu zdefiniowano najważniejsze punkty, które mają stanowić atrakcje dla mieszkańców i turystów. Tereny w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach zaprezentowano inwestorom w celu

realizacji „ikonicznych” projektów co w konsekwencji miało wzbudzić zainteresowanie całym terenem.



Ryc. 31 Pierwszy szkic planu „Perlenkette” (źródło: Kraft-Wiese 2000)

W ramach planu zrealizowano wiele nowych budynków oraz przebudowano dużo starych obiektów portowych, większość z nich pełni funkcje biurowe z usługami i restauracjami w poziomie parteru. Długi czas realizacji poszczególnych projektów wynikał z konieczności przeprowadzanie często złożonych i skomplikowanych prac badawczych i projektowych. Nie została narzucona jedna koncepcja urbanistyczna dla całego terenu, lecz opracowywana była osobno dla każdego projektu. Również kolejność realizacji poszczególnych zadań nie była planowana a wynikała z dostępności działek i zainteresowania deweloperów. Ostatecznie powstała promenada wzdłuż rzeki łącząca różne części przekształcanego terenu (Schubert 2014) (Ryc. 32).

Przestrzenie publiczne w ramach „Perlenkette”

Pomimo, że w ramach przekształceń powstał bulwar nadwodny jakość przestrzeni publicznych jest czasami krytykowana przez niemieckich architektów. Ponieważ w ramach założeń do projektu niezbyt dużą wagę przyłożono do przestrzeni publicznych, były one projektowane przez architektów wraz z poszczególnymi budynkami, w związku z tym powstały wysokie nabrzeża, mosty nisko położone wzdłuż Łaby czy schody schodzące

bezpośrednio do wody. Brak wytycznych w zakresie przestrzeni publicznych często skutkowało niewielkim zainteresowaniem tymi przestrzeniami ze strony projektantów i inwestorów (Baus 2011). W ramach realizacji przekształceń terenu występowały także protesty lokalnych społeczności z uwagi odcinanie miasta od rzeki oraz procesy gentryfikacji. Obawy mieszkańców wzbudzała także prywatyzacja przestrzeni publicznych – np. budynek Dockland.



Ryc. 32 Zakres przekształceń nabrzeża Altony (źródło: www.abendblatt.de/hamburg)

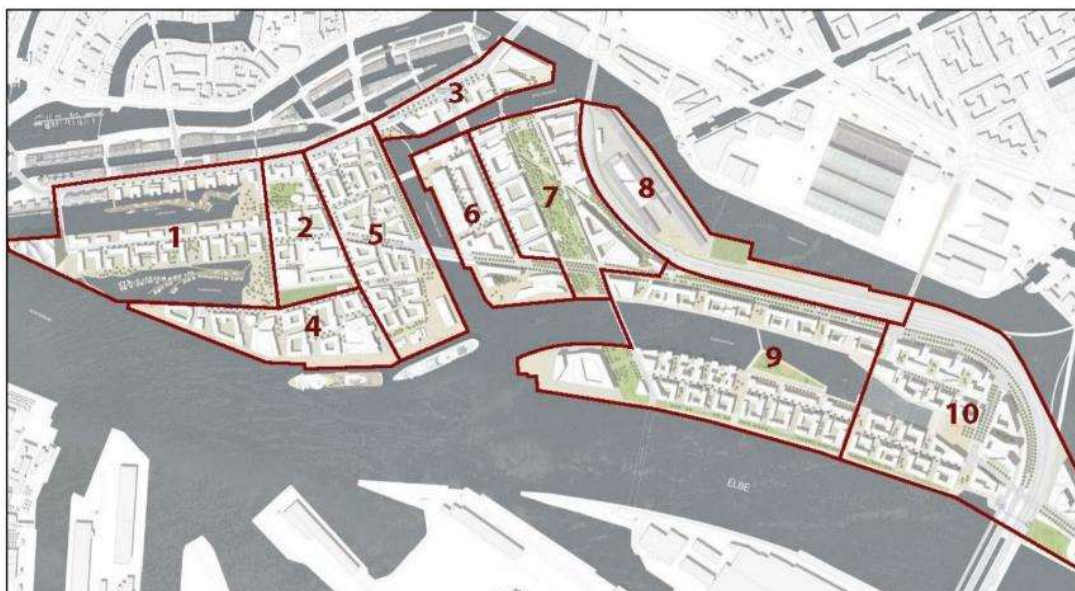
5.1.2. HafenCity

Pod koniec lat 90-tych XX wieku rozpoczęto prace nad kolejnym projektem przekształcenia terenów portowych – HafenCity. Obejmuje on powierzchnię 155ha pomiędzy Speicherstadt (Dzielnica Spichlerzy) a Elbbrücken (most przez Łabę). Zgodnie z założeniami Masterplanu z 2000r przeznaczenie nowej dzielnicy to głównie przestrzeń biurowa, mieszkaniowa, zakupów, rekreacji. Starano się uniknąć kreowania monostuktury funkcyjnej i zaplanowano około 7 000 mieszkań wraz z niezbędnym zapleczem socjalnym, powstaje tu też około 45 000 miejsc pracy.

W Masterplanie ustalono podział dzielnicy na podstrefy wraz z kolejnością realizacji od zachodu do wschodu. Całość przedsięwzięcia prowadzona jest pierwotnie przez GHS (Gesellschaft für Hafen- und Stadtentwicklung GmbH) następnie przez HafenCity Hamburg GmbH - są to typowe Quasi NGO (organizacje zależne od instytucji państwowych).

Dzielnice podzielono w planie na dziesięć kwartałów (Ryc. 33):

1. Am Sandtorkai / Dalmannkai
2. Am Sandtorpark / Grasbrook
3. Brooktorkai / Ericus
4. Strandkai
5. Überseequartier
6. Elbtorquartier
7. Am Lohsepark
8. Oberhafen
9. Baakenhafen
10. Elbbrücken

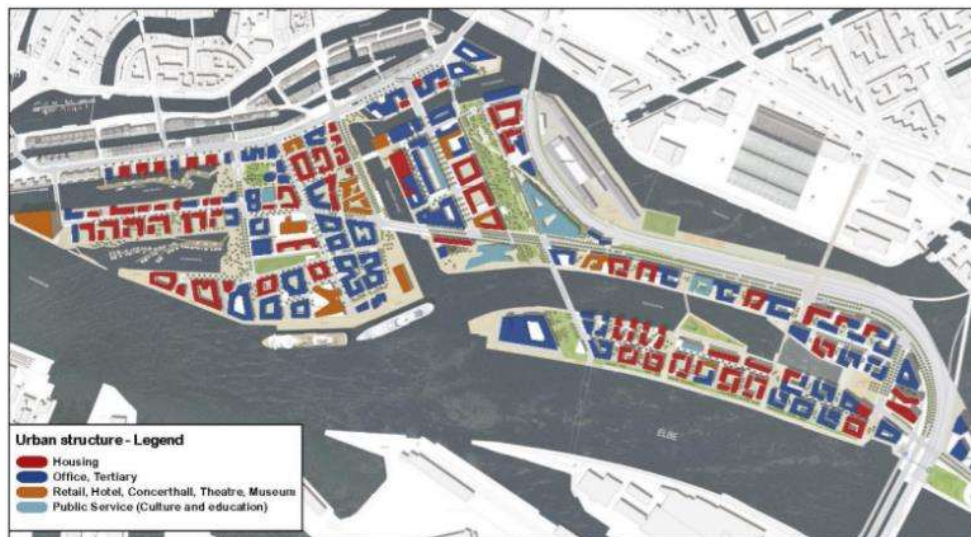


Ryc. 33 Kwartały HafenCity (źródło: www.HafenCity.com)

Masterplan HafenCity zakłada wprowadzenie zróżnicowanych funkcji miejskich dla przekształcanego terenu. Nowa dzielnica ma stanowić poszerzenie obszaru śródmiejskiego miasta wraz ze wzmocnieniem funkcji mieszkaniowej (Ryc. 34). Równocześnie założono, że 50% dostępnej powierzchni będzie przeznaczona na działalność usługową, handlową i biznesową ze szczególnym uwzględnieniem lokali w parterach budynków.

Zaplanowany podział procentowy dostępnej powierzchni:

- 39% biura
- 35% mieszkania
- 16% edukacja, kultura, hotele, rozrywka
- 10% usługi, gastronomia handel zlokalizowane w parterach budynków



Ryc. 34 Planowana funkcja poszczególnych działek Hafencity (źródło: www.hefencity.com)

Kwartał Überseequartier to centrum Hafencity łączące funkcje komercyjne, mieszkaniowe i wypoczynkowe, na południowo-zachodnim krańcu miało być zlokalizowane centrum nauk przyrodniczych – Science Centre, jednak w trakcie realizacji przekształceń zrezygnowano z tego projektu. Am Sandtorpark / Grasbrook to kwartał, w którym zlokalizowane są dwa parki miejskie. Kwartał ten leży na połączeniu centrum Hamburga z dzielnicą z Am Sandtorkai / Dalmannkai, gdzie zlokalizowane są główne przestrzenie miejskie w tym promenady oraz „ikoniczny” budynek Elbphilharmonie. Elbtorquartier nazywany jest „dzielnicą wiedzy” Hafencity ze względu na umiejscowienie Uniwersytetu i Internationales Maritimes Museum (Muzeum Morskiego). Am Lohsepark jest kwartałem mieszkaniowym skupionym wokół największej zielonej przestrzeni Hafencity.

W porównaniu z zachodnią częścią Hafencity trzy wschodnie kwartały (Oberhafen, Baakenhafen i Elbbrücken) są przestrzennie bardziej odizolowane i mniej zintegrowane z istniejącym centrum miasta. Am Baakenhafen to głównie funkcja mieszkalna i wypoczynkowa oraz kilka

tysięcy miejsc pracy. Oberhafen stanie się dzielnicą kreatywną i kulturalną, a Elbbrücken miejską dzielnicą mieszkaniową i biznesową, miejscem nowoczesnych i innowacyjnych firm.

Masterplan narzuca również procentowy podział terenu na poszczególne rodzaje użytkowania: 31% teren zabudowy, 24% infrastruktura, 44% przestrzenie otwarte (25% przestrzenie publiczne, 13% tereny prywatne ogólnodostępne, 7% przestrzenie prywatne).

Przestrzenie publiczne HafenCity

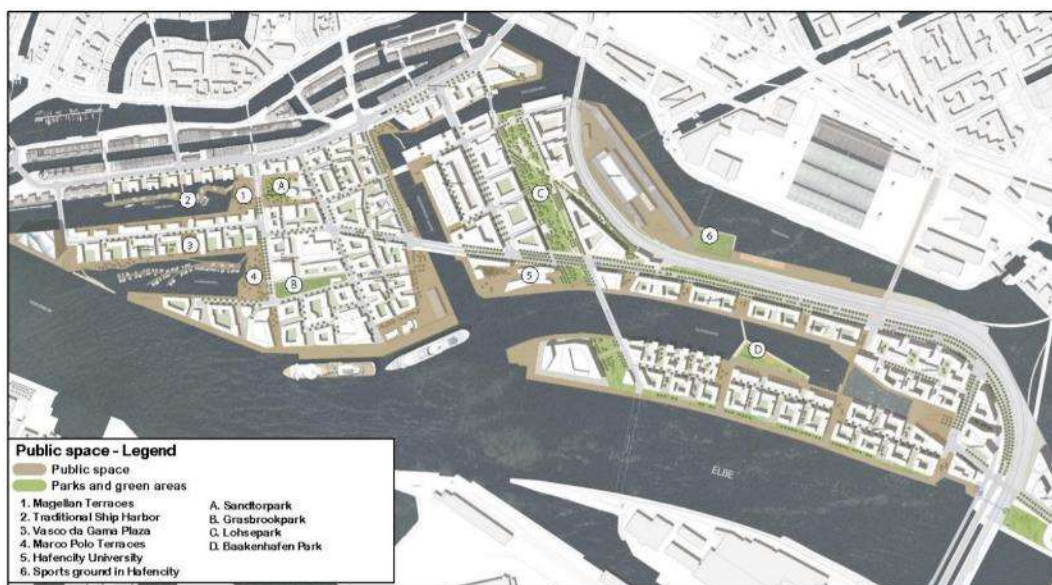
Główne przestrzenie publiczne HafenCity znajdują się w zachodniej części dzielnicy. Tarasy Magellana schodzą amfiteatralnie do basenu portowego (Sandtorhafen) gdzie łączą się z nabrzeżem zlokalizowanym na pontonach (Ryc. 35). Miejsce to cechuje się silnym miejskim i morskim charakterem.

Tarasy Marco Polo sprawiają wrażenie plastycznej przestrzeni ze znaczną ilością zieleni. Zielone klomby i drewniane tarasy są zaproszeniem, aby zatrzymać się na chwilę i usiąść (Pluta 2011). Na południe od Tarasów Marco Polo znajduje się nadbrzeże Łaby koło budynku Unilever, przy którym cumują pasażerskie statki morskie. Przy promenadzie pomiędzy Tarasami Marco Polo i Elbphilharmonie zlokalizowany jest Plac Vasco da Gama - popularne lokalne miejsce spotkań z boiskiem do koszykówki.

Główne tereny zielone to:

- Sandtorpark, zajmujący około 6000 m², jest to trawiasty teren porośnięty dużą ilością drzew,
- Grasbrookpark otwarty latem 2013 roku, zlokalizowany jest tu duży plac zabaw dla dzieci z modelem statku w centralnym punkcie,
- Losehpark to największa zielona przestrzeń HafenCity a także oś wizualna pomiędzy Ericusspitze i Baakenhafen pełni szeroko rozumiane funkcje miejskie, społeczne i ekologiczne.
- Baaken Park – to teren zielony zlokalizowano we wschodniej części HafenCity, jest to miejsce uprawiania sportu, zabaw dzieci, wypoczynku przede wszystkim dla mieszkańców otaczających kwartałów, jednakże dzięki atrakcyjnej formie przyciąga także osoby z zewnątrz.





Ryc. 35 Układ Przestrzeni publicznych Hafencity (źródło: www.Hafencity.com)

Przestrzenie publiczne Hafencity z uwagi na zagrożenie przeciwpowodziowe zlokalizowane są na pięciu poziomach. Aby nie budować wałów, nowe budynki zbudowano na podwyższeniach do 8,5 metra nad poziomem morza (zgodnie z założeniami ochrony przeciwpowodziowej w Hamburgu najwyższy poziom wód podczas powodzi sztormowej to 7,3m na terenie Hafencity, na obszarach narażonych na działanie wiatru i fal poziom ten to 8,4m). Zgodnie z tymi zaleceniami zróżnicowano poziomy przestrzeni publicznych.

- poziom wody: pływające nabrzeża Sandtorhafen (Ryc. 36)



Ryc. 36 Nabrzeże Sandtorhafen i Am Sandtorkai (fot. M. Izydor)

- promenady nadbrzeżne na wysokości od 4 do 5,5 metra nad poziomem morza (Ryc. 37),



Ryc. 37 Promenada Dallmankai (fot. M. Izydor)

- tarasy: Magellana i Marco Polo - największe place stanowią również przejście pomiędzy poziomem promenad i ulic (Ryc. 38),



Ryc. 38 Tarasy Marco Polo (fot. M. Izydor)

- ulice: wszystkie ulice są zbudowane na sztucznych nasypach chroniących przed powodzią na wysokości od 7,5 do 8 metrów nad poziomem morza (Ryc. 39).



Ryc. 39 Plac Vasco da Gama (fot. M. Izydor)

- powyżej ulic: niektóre przestrzeni publiczne znajdują się ponad ulicami, np. przestrzeń publiczna w Elbphilharmonie (Ryc. 40) na wysokości 37 metrów nad poziomem morza lub HafenCity Viewpoint.



Ryc. 40 Taras Elbphilharmonie (fot. M. Izydor)

Przestrzenie HafenCity mają głównie publiczny lub półpubliczny charakter. Wszystkie place, promenady, ciągi piesze są ogólnie dostępne nawet jeżeli zlokalizowane są na prywatnym terenie. Zgodnie z dokumentami planistycznymi wiele terenów prywatnych powinno być ogólnie dostępne, dzięki czemu stworzona została gęsta sieć ścieżek dostępnych dla pieszych i rowerzystów łącząca poszczególne części dzielnicy. W budynku Unilever (kwartał Strandkai) przestrzeń ogólnodostępna ukształtowana jest w sposób spójny z otaczającymi przestrzeniami publicznymi. W kwartale Überseequartier otwartość na demonstrację podglądów politycznych czy działalność artystyczną i kulturową zapisana jest w rejestrze nieruchomości ograniczając pewną część prawa własności. Sprawia to jednak, że kwartał ten stał się dużym, ogólnie dostępnym obszarem.

Równocześnie system przestrzeni publicznych został nałożony na siatkę komunikacyjną (drogi, stacje metra, nabrzeże promowej komunikacji lokalnej). Połączenia głównych atrakcji nowej dzielnicy zapewnia dobrze rozwiniętą sieć przestrzeni publicznych dostępnych zarówno dla

mieszkańców jak i osób z zewnątrz.

Przestrzenie publiczne w zachodniej części zrealizowano w latach 2000–2009 w oparciu o wiele innowacyjnych pomysłów. Przestrzenie te uważane są za kluczowy czynnik innowacji kulturowej, integracji społecznej i sukcesu gospodarczego powstającej postindustrialnej urbanizacji. W założeniu HafenCity ma być otwarte na różne grupy społeczne, a różnorodność użytkowników ma być zdecydowanie większa niż podobnych projektów w innych miastach. Na podstawie danych dotyczących użytkowania przestrzeni publicznych, można stwierdzić że są one wykorzystywane, udało się uniknąć powstania obszaru elitarnego i ekskluzywnego (Beckner 2009). Jest to szczególnie ważne z uwagi na przekrój społeczny mieszkańców nowej dzielnicy. Z uwagi na wysokie ceny nieruchomości mieszkalnych, HafenCity było i jest uważane za dzielnicę ludzi bogatych. Dominującą grupą mieszkańców są osoby po pięćdziesiątym roku życia posiadające ustabilizowaną sytuację zawodową i życiową, liczna grupa to również samotnie zamieszkujące osoby pomiędzy 30 i 35 rokiem życia. Charakterystyczne dla mieszkańców są również ich podglądy polityczne – najczęściej liberalno – konserwatywne (Menzel 2010). Próba przełamania tej sytuacji jest budownictwo spółdzielcze – jednakże z uwagi na koszt budowy wynikający przede wszystkim ze złożoności technicznej posadowienia na podmokłych terenach czynsze są zdecydowanie wyższe niż w innych częściach miasta, aczkolwiek pozwala to na przygotowanie oferty mieszkaniowej dla osób o średnich zarobkach.

Należy również zwrócić uwagę na zaangażowanie społeczności w proces tworzenia przestrzeni publicznych np. rodziców w trakcie planowania placów zabaw, spotkania lokalne, platforma internetowa, utworzenie organizacji artystów „Kunstkompanie” czy stowarzyszenia sportowego „Startebecker eV”.

Jednym z rozpoznanych problemów jest małą ilość terenów zielonych, w szczególności w zachodniej części dzielnicy. Trzeba także podkreślić znaczne wyniesienie przestrzeni publicznej ponad poziom Łaby (poza nabrzeżem Sandtorhafen). Połączenie miasta z wodą następuje głównie na płaszczyźnie widokowej (Nowacka-Rejzner, Rejzner 2012).

W tworzeniu HafenCity jako nowego centrum miasta, przestrzenie publiczne odgrywają znaczącą rolę, poprzez różnorodność usług i możliwych aktywności pomagają uniknąć roli wydzielonej ekskluzywnej dzielnicy. Jest to szczególnie istotne z uwagi na „odgrodenie” od dotychczasowego centrum zabudowaniami Speicherstadt.

5.1.3. Sprung über die Elbe (Skok przez Łabę)

Pod koniec XX wieku Hamburg notował szybki wzrost ekonomiczny i związany z nim wzrost liczby mieszkańców. Wymogło to poszukiwania nowych kierunków rozwoju, które zapewniałyby też miastu silniejszą pozycję na światowym rynku. W 2002 roku opracowano strategię "Metropole Hamburg - Wachsende Stadt" (Metropolia Hamburg – rozwijające się miasto), którą przyjął Senat Hamburga. W ramach strategii jedno z planowanych działań to projekt Sprung über die Elbe (Skok przez Łabę), który zakłada rozwój strefy miejskiej w kierunku dzielnicy Wilhelmsburg.

Wilhelmsburg znajduje się na południe od centrum Hamburg między Norderelbe i Süderelbe i jest największą dzielnicą o powierzchni 35,3 km², stosunkowo słabo zaludnioną – ponad 50 tysięcy mieszkańców. W połowie XIX wieku w Hamburgu wybudowano wiele kanałów na południe od Łaby, co nadało dzisiejszy kształt rzecznej wyspie Wilhelmsburg. W latach 60-tych XX wieku dzielnica ta korzystała z szybkiego wzrostu portu w Hamburgu, którego pracownicy osiedlali się tu z uwagi na bliskość miejsc pracy. Notowano również rozwój handlu, gastronomii oraz obiektów rekreacyjnych i rozrywkowych. Powódź sztormowa w 1962 zakończyła szybki rozwój dzielnicy, a z uwagi na obawy o zabezpieczenia przeciwpowodziowe duża część mieszkańców, szczególnie niemieckiego pochodzenia wyprowadziła się z Wilhelmsburga. Degradacji wyspy sprzyjała również recesja gospodarcza i spadek ilości miejsc pracy w porcie z uwagi na wprowadzaną mechanizację. Opuszczone, zdegradowane mieszkania przejęli głównie imigranci, w tym napływający do miasta w ramach drugiej fali napływy robotników-gości (gastarbeiter) w latach 60-tych (Jörn 2007)

W następnych latach wyspa stała się ważnym węzłem komunikacyjnym między Hamburgiem a Harburgiem. Rozwijano tu funkcje

portowe i przemysłowe, co prowadziło do fragmentacji przestrzeni oraz konfliktów funkcjonalnych. Dzielnica zyskała złą sławę, najbardziej niebezpiecznego miejsca w Hamburgu. Tereny wzdłuż w dzielnicy Reiherstieg i wzdłuż Norderelbe (Łaba północna) posiadają głównie funkcje portowe i przemysłowe. Wschodnia część wyspy posiada wiele kwartałów zabudowy mieszkaniowej. Zabezpieczenia przeciwpowodziowe i arterie komunikacyjne przecinają Wilhelmsburg nadając mu charakter przestrzeni tranzytowej.

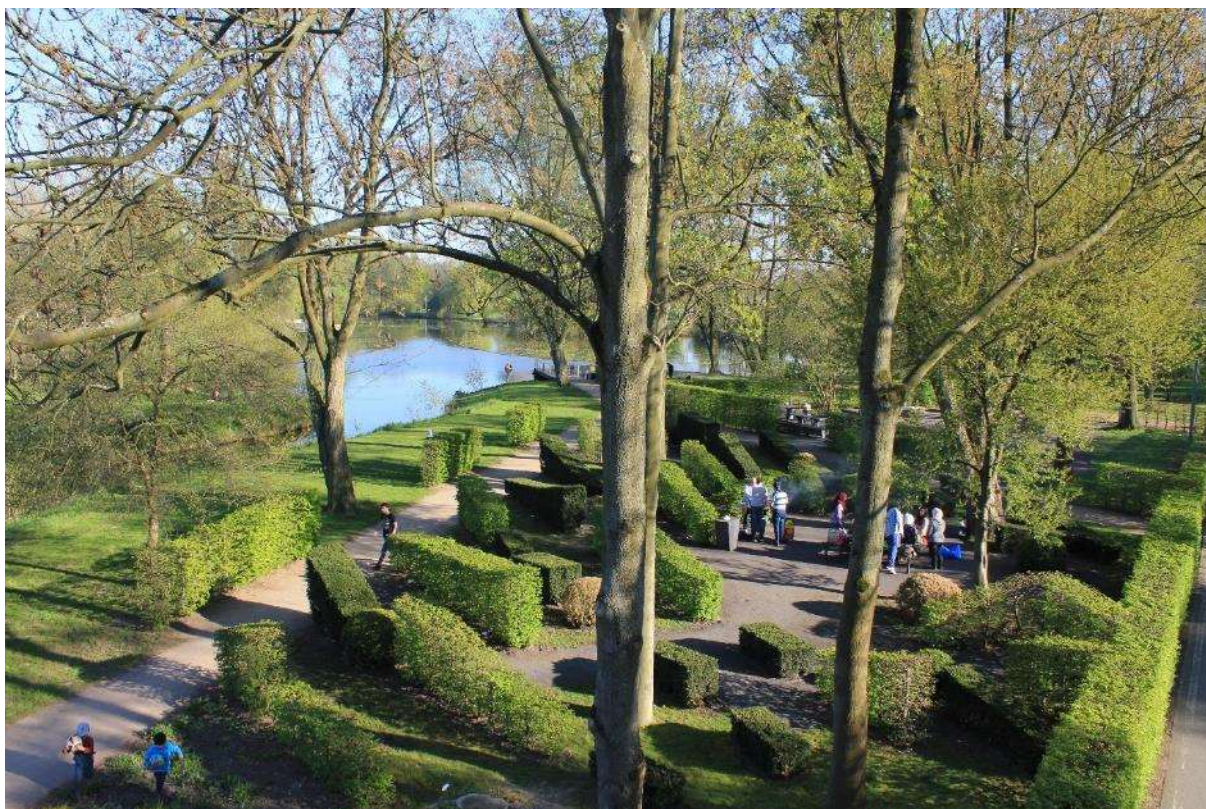
Obecnie rodziny imigrantów zamieszkują Wilhelmsburg w drugim, a nawet trzecim pokoleniu, kształtując różnorodność kulturową tej dzielnicy. Odsetek obcokrajowców w Wilhelmsburgu wynosi 32%, a osób ze środowisk migracyjnych 58%.

Projekt Sprung über die Elbe zakładał rozwój obszarów miejskich z uwzględnieniem istniejących funkcji portowych. Planowano rozwój mieszkalnictwa dostępnego finansowo, poprawę oferty edukacyjnej, rozwój nowych form użytkowania rozwijającego się miasta, nowe środowiska pracy, odnowę krajobrazów i parków, ponowne wykorzystanie historycznych budynków, a także przestrzenne i funkcjonalne połączenie centrum miasta z wyspą na Łabie. Projekt zawiera również ważne dla miasta przekształcenia Harburger Binnenhafen (port śródlądowy) wraz z Schlossinsel (wyspą zamkową). Jako podstawę całego projektu przyjęto rozwój na osi Centrum Miasto - HafenCity - Wilhelmsburg - Harburg. (Fortschreibung des Leitbildes 2003). Głównym wyzwaniem stała się restrukturyzacja infrastruktury miejskiej i przebudowa tych obszarów bez wypierania społeczności, która ten teren zamieszkuje.

Przekształcenia zaplanowano w ramach dwóch dużych międzynarodowych wystaw: Internationale Gartenschau – IGA (Międzynarodowa Wystawa Ogrodnicza) i Internationale Bauausstellung – IBA (Międzynarodowa Wystawa Budownictwa). W 2003 podjęto decyzję o organizacji IGA, jednak uważano że nie będzie ona wносить wystarczający wpływ na przekształcenia obszaru, dlatego w 2005 zapadła decyzja o organizacji IBA.

W ramach wystawy IGA zaplanowano nowy park (Wilhelmsburger Inselpark) o powierzchni 100ha, który łączy przemysł, handel, rolnictwo, mieszkalnictwo i rekreację. Znajdują tu się miejsca do opalania i grillowania, tereny do zabawy i sportu, kanał kajakowy i ścianki wspinaczkowe. Park został połączony ze stacją kolei podmiejskiej. Teren jest usytuowany wokół trzech jezior i Assmankanal, dlatego ważną jego częścią jest odniesienie do gospodarki wodnej, oraz zjawisk niedoboru wody i jej nadmiernego występowania. Park płynnie przenika się również z terenami ogródków działkowych (Kleingarten). W 2020 roku zakończono przeniesienie o 400m na wschód czterojezdniowej drogi Wilhelmsburger Reichsstraße, która dzieliła park na dwie części. Przestrzenie parkowe łączą się z przestrzeniami przekształconymi w ramach wystawy IBA (Ryc. 41).

Założeniami IBA Hamburg było wskazanie, jak uwzględniać konflikty społeczne i napięcia w projektowanych przekształceniach oraz jak opracowywać nowe scenariusze dla przestrzeni publicznej, które będą zgodne z aktualnymi wymogami stylu życia społeczności lojalnej i ochrony środowiska, uwzględniając przy tym także tradycyjne funkcje tych przestrzeni. Działania zaplanowano nie poprzez wielkie projekty, ale selekcję, promowanie i wdrożenie modelowych przekształceń, łatwych do sprawdzenia w niewielkiej skali, których rozwiązania będą mogły służyć w innych przedsięwzięciach, jako przykład w wymiarze technicznym, administracyjnym i finansowym.



Ryc. 41 Inselpark Hamburg (fot. M. Izydor)

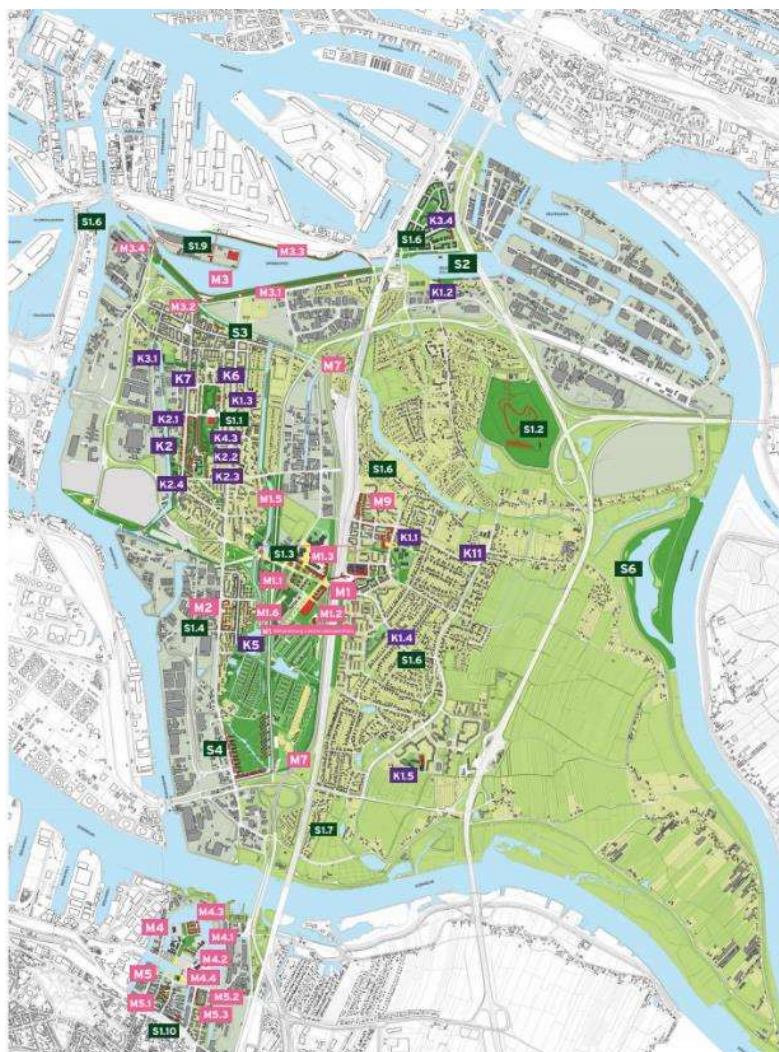
IBA Hamburg koncentruje się wokół trzech głównych tematów: metrozony, cosmopolis i zmiany klimatu. Koncepcja metrozon dotyczy wewnętrznych peryferii, które można wyodrębnić w większości współczesnych miast. Obszary te leżą poza centrum miasta, ale nadal pozostają w granicach miasta, są na ogół słabo rozwinięte gospodarczo i posiadają zróżnicowany skład społeczny. Często na terenach tych zlokalizowana jest duża infrastruktura komunikacyjna i przemysłowa.²³

Temat Cosmopolis dotyczy złożonego wzajemnego powiązania pomiędzy różnorodną ludnością zamieszkującą Wilhelmsburg w tym powiązań międzynarodowych. Pod wieloma względami obszar ten jest bardziej społecznie związany z innymi obszarami na całym świecie niż z okolicznymi dzielnicami. W ramach działań obejmujących zagadnienia Cosmopolis planowano rozwiązać problemy wynikające z dużej

²³ Więcej na temat Metrozon, wpływu ich przekształceń na rozwój miasta G. Rembarz (2018) Metrozony – wewnątrzmetropolitalne obszary rozwojowe w kontekście przekształceń dzielnic portowych Hamburga i Gdańsk w: Mieszkać w porcie KPZK PAN Warszawa

różnorodności mieszkańców, ale także wykorzystać ten element jako atut miasta oraz zdefiniować ten obszar jako część większego i kosmopolitycznego Hamburga (Ryc. 42).

Temat zmian klimatu skupią się na dostosowaniu infrastruktury do bardziej zrównoważonego wykorzystania energii w mieście, uwzględniono także potrzebę ochrony przeciwpowodziowej w związku z podnoszącym się poziomem wód (Ryc. 43).



Ryc. 42 Projekty realizowane w ramach wystawy IBA (źródło: <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de>)



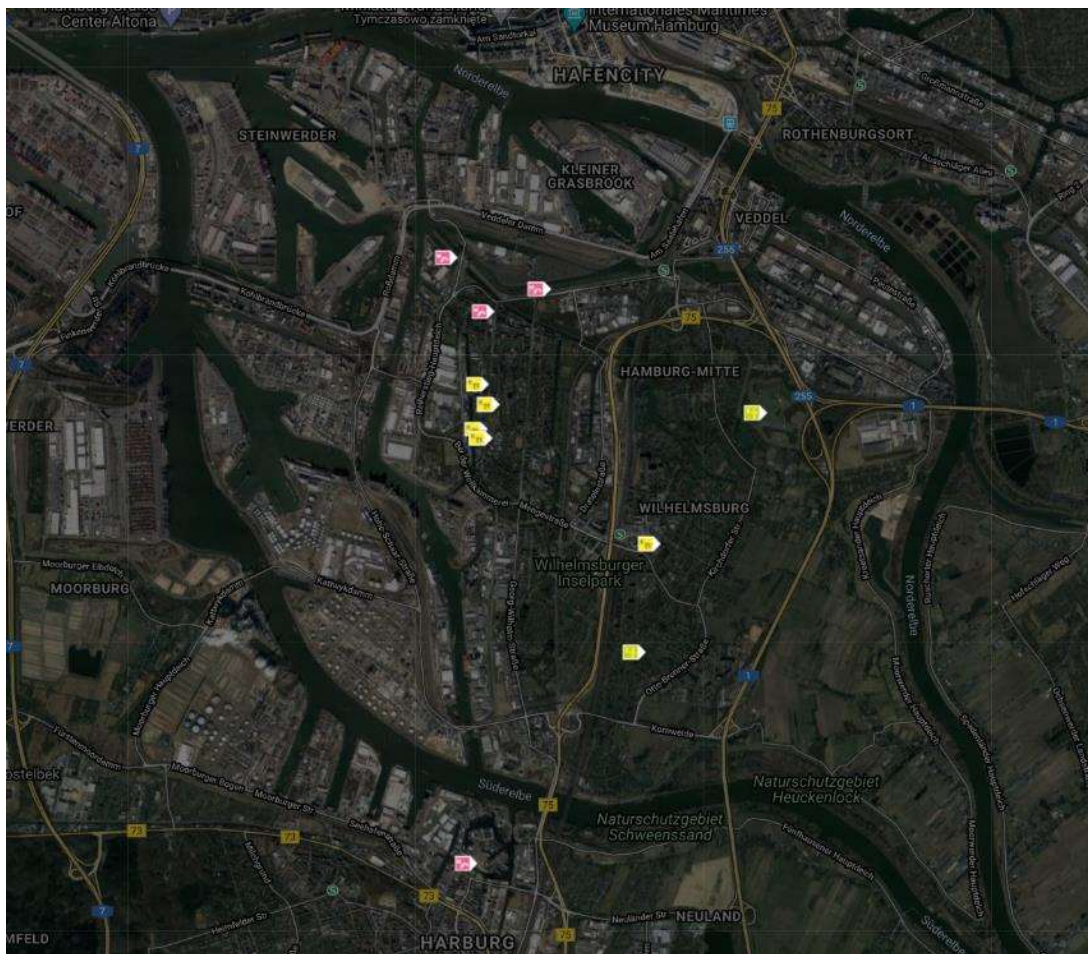
Ryc. 43 Projekt Water Houses, na styku z InselPark (fot. M. Izydor)

IBA – Przestrzenie Publiczne

Jednym z zagadnień IBA było zbadanie w jaki sposób zaprojektować przestrzeń publiczną, aby w możliwie równym stopniu była ona adresowana do różnych kultur i grup etnicznych. Przestrzeń publiczna, od placów po nadwodne promenady, należy do wszystkich. Jednak różne grupy etniczne, przedstawiciele różnych kultur, mają różne poglądy na temat funkcjonowania przestrzeni wspólnych. IBA Hamburg postawiło sobie za główny cel stworzenie takich przestrzeni publicznych, które uwzględnią różnorodne poglądy i konteksty kulturowe. Ponieważ zagadnienie to dotyczy całej dzielnicy, wielokulturowa przestrzeń publiczna została uwzględniona jako temat przekrojowy. Problemy z tym związane są rozwiązywane w wielu miejscach i na wielu projektach IBA a także w połączeniu z IGA. Projekty w dużym stopniu uwzględniające zagadnienia przestrzeni publicznych to (Ryc. 44):

- Energieberg Georgswerder - wzgórze nowych horyzontów, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii,
- Fahrradstadt Wilhelmsburg - przekształcenie Wilhelmsburg w modelową dzielnicę dostępną dla komunikacji rowowej,

- Freizeit im Hafen - port Spreehafen miejscem spotkań i spędzania czasu wolnego,
- Freizeitrundkurs – nowe ścieżki wokół wyspy dostępne dla pieszych rowerzystów, osób na rolkach,
- Fähre für Wilhelmsburg – nowe połączenia promowe na Łabie
- Hamburger Energiepartnerschaften – partnerstwo energetyczne, gospodarstwa domowe jako laboratorium energooszczędnych technologii,
- Interkulturelle öffentliche Räume – wielokulturowa przestrzeń publiczna, równe prawa dla wszystkich,
- Jenfelder Au – rewitalizacja starych koszarów Lettow-Vorbeck
- MultiCooltiPark – dzieci i młodzież projektują swoje otoczenie,
- Neue Wege zum Spreehafen – nowe drogi do portu,
- Park auf der Harburger Schloßinsel – przestrzeń publiczna o nowych cechach na Harburger Schlossinsel,
- Rotenhäuser Feld – park dla wielokulturowej społeczności,
- Veringeck – miejsce zamieszkania dla seniorów w wielokulturowej dzielnicy,
- Weltquartier – „Globalna Dzielnica” rewitalizacja kwartału mieszkaniowego,
- Weltquartier - Altbausanierung, Freiraumgestaltung, Wohnungsneubau – “Globalna Dzielnica” remont budynków, nowy budynek mieszkalny, projekt przestrzeni publicznych,
- Weltquartier - Weimarer Platz mit Pavillon – Plac Weimarer nowe centrum “Globalnej Dzielnicy”,
- Öffnung des Spreehafens – port jako nowe otwarte przestrzenie dzielnicy.



Ryc. 44 Lokalizacja projektów poruszające zagadnienia przekształceń przestrzeni publicznej (źródło: <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de>)

Podstawowa zasada przekształceń przestrzeni publicznych dotyczyła ich otwartości, dlatego jednym z ważniejszych projektów był Öffnung des Spreehafens (otwarcie portu) wraz z Freizeit im Hafen (Port jako miejsce spędzania czasu wolnego) rozpoczęte w 2013 r. Wraz z wyburzeniem ogrodzenia terenu celnego mieszkańcom przywrócono dostęp do nabrzeża Łaby, w miejscu które było wykorzystywane wyłącznie przez funkcję portową przez ponad sto lat. Spreehafen wymagał niewielkich przekształceń, aby stać się jedną z najpopularniejszych przestrzeni publicznych wśród mieszkańców dzielnicy, przede wszystkim wybudowano szerokie schody na wale, chodnik, ścieżkę rowerową oraz ustawiono ławki. Dalsze zaproponowane przez planistów działania, jak utworzenie terenów zielonych wzdłuż Ernst-August-Kanal, zostały odrzucone przez lokalną społeczność.

Te doświadczenia pokazały, że przestrzeń publiczna musi pozostać

wolna pod każdym względem i chroniona jako wspólna. Projektowanie tych przestrzeni, w szczególności placów i parków, musi uwzględniać partycypację społeczną. Jednym z przykładów udanej współpracy planistów i mieszkańców jest projekt „Rotenhäuser Feld”. Obszar został przeprojektowany wraz lokalną społecznością podczas szeregu warsztatów. Podobna procedura miała miejsce przy projektowaniu przestrzeni publicznych w ramach Weltquartier (Globalna Dzielnica).

Zagadnieniem podziału terenu pod zabudowę wraz z pozostawieniem przestrzeni wspólnej zajęto się w projekcie "Zukunftsblid Georgswerder" (Przyszłość dzielnicy Georgswerder). Wypracowano rozwiązanie korzystne dla wszystkich uczestników procesu, które pozwala na osiągnięcie konsensusu w sprawie dogęszczenia zabudowy, utworzenia centrum kwartału i połączenia z pozostałymi częściami Wilhelmsburg'a, Zaplanowano także utworzenie atrakcyjnej nowej koncepcji przestrzeni publicznych i zielonych (Energieberg Georgswerder). Jest to także przykład połączenia infrastruktury technicznej z przestrzeniami publicznymi. Przestrzenie publiczne jako połączenie obszarów mieszkalnych i pracy wykorzystano w projekcie "Harburg Schloßinsel Park". Projekty Spreehafen i Harburger Binnenhafen (port śródlądowy) szczególną uwagę kładą na powiązanie zagadnień przekształceń przestrzeni publicznych z frontami wodnymi.

Spreehafen (Ryc. 45)



Ryc. 45 Lokalizacja projektu Spreehafen (źródło: opracowanie M. Izydor na podstawie mapy <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de>)

W ramach przekształceń terenów portowych zrealizowano cztery projekty „Öffnung des Spreehafens” (otwarcie portu), „Freizeit im Hafen” (port jako miejsce spędzania czasu wolnego), „Fähre für Wilhelmsburg” (połączenia promowe) oraz „Neue Wege zum Spreehafen” (nowe połączenia do portu).

Spreehafen przez długie dziesięciolecia stanowił teren zamknięty obszaru celnego, a następnie otwierany był stopniowo dla mieszkańców dzielnicy. W 2010r otwarto bramy tego terenu, aby 2013r całkowicie zlikwidować ogrodzenie. Od tego czasu basen portowy stał się miejscem cumowania dużej liczby pływających domów i łodzi oraz dużą wspólną otwartą przestrzenią dla mieszkańców. Wraz otwarciem terenu należało stworzyć nowe połączenia z dzielnicą dla pieszych i rowerzystów (Ryc. 46,

Ryc. 47). W ramach przebudowy wałów zaprojektowano szerokie schody oraz podjazdy - uzyskano liczne połączenia z dzielnicą. Wykonano także nową trasę rowerową biegnącą na zachód od portu, a dalej starym tunelem pod Łabą łączy Wilhelmsburg z dzielnicą St, Pauli i centrum Hamburga. Otwarcie przejścia wzdłuż mostu kolejowego umożliwiło łatwe dotarcie na drugi brzeg Spreehafen oraz obejście portu wokół.

Zgodnie z zapisami planistycznym teren ten jest klasyfikowany jako obszar przemysłowy, jednakże wraz z Zarządem Portu w Hamburgu udało się ustalić mapę tras pieszo-rowerowych nie kolidujących z funkcjami portowymi. Spreehafen stanowi przykład, że obecność terenów przeładunkowych nie wyklucza funkcji wypoczynkowo-rekreacyjnej.



Ryc. 46 Tereny Spreehafen Hamburg (fot. M. Izydor)



Ryc. 47 Tereny Spreehafen Hamburg (fot. M. Izydor)

Na wałach przeciwpowodziowych zlokalizowano dziewięć tablic prezentujących historię portu od Franzosenstieg (drewniany most zbudowany podczas okupacji napoleońskiej) poprzez przerwanie wałów w 1962 roku do wzniesienia i likwidacji ogrodzenia obszaru celnego. Na południowym krańcu portowego terenu zlokalizowano Spreehafenplatz, który jest miejscem organizacji festiwali.

W 2013 roku w zachodniej części Spreehafen zbudowano pomost i uruchomiono połączenie promowe z centrum Hamburga, które w znacznym stopniu skraca czas przejazdu.

Wszystkie te przekształcenia starają się nie zniszczyć autentycznego klimatu Spreehafen, który czyni go tak atrakcyjnym dla użytkowników. Jest to także zgodne z wymaganiami funkcjonalnymi portu, ponieważ basen będzie nadal wykorzystywany do celów portowych w przyszłości.

Harburger Binnenhafen (Ryc. 48)



Ryc. 48 Lokalizacja projektu Harburger Binnenhafen (opracowanie M. Izidor na podstawie mapy <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de>)

Port śródlądowy w Harburgu obejmuje obszar południowy pomiędzy ulicami Veritaskai i Karnapp oraz teren Schlossinsel Harburg, który bierze swoją nazwę od zamku, którego relikty znajdują się w tym miejscu. Tradycje tego portu sięgają średniowiecza, a obszar ten obejmuje pozostałości po twierdzy i rozległy teren portowy i poportowy. Barierej pomiędzy tym obszarem i terenami miejskimi stanowi układ komunikacji kolejowej i drogowej. Przez ostatnie dziesięciolecia port Harburg cierpiał z powodu pogorszenia koniunktury w sektorze transportu wodnego. Na terenie prowadzono transformacje struktury użytkowania, głównie inicjowane przez biznes, znacznie przyspieszenie przekształceń nastąpiło po zlokalizowaniu w pobliżu Uniwersytetu Technicznego Hamburg-Harburg (TUHH). Sukces uniwersytetu stanowi podstawę dzisiejszej mieszanki przemysłu, usług gastronomicznych oraz firm badawczych i zaawansowanych technologii, które definiują południową część portu.

Przekształcenia portu śródlądowego obejmowały projekty:

- Harburger Schlossinsel Park (Ryc. 49) – w centrum wyspy zaplanowano park w kształcie gwiazdy z placem zabaw i trawnikami. Połączenie Schlossinsel z Kanalplatz – budowa wielofunkcyjnego nabrzeża wokół mostu łączącego wyspę z miastem, na nabrzeżu Lotekai zaplanowano przestrzeń publiczną nad wodą, a pieszy most nad Lotsekanal ułatwia komunikację,
- Marina na Schlossinsel – ekskluzywna dzielnica mieszkaniowa między parkiem a nabrzeżem, zapewniająca publiczny dostęp do wody,
- Dzielnica parkowa - dwa nowe budynki mieszkalne koło parku z przystanią dla łódek,
- Mieszkania w stylu morskim przy Kaufhuas Kanal - nowa strefa mieszkaniowa powstaje na terenach zdominowanych przez funkcję portową. Powstaje innowacyjna dzielnica łącząca funkcje mieszkalne z przystanią (Boat house). Niezwykła architektura łączy się z istniejącą infrastrukturą techniczną,
- Mieszkania w Hafencampus – budynek mieszkalny w okolicach nowo planowanego uniwersytetu,
- Akademik Schellerdamm – w okolicach Kanalplatz.

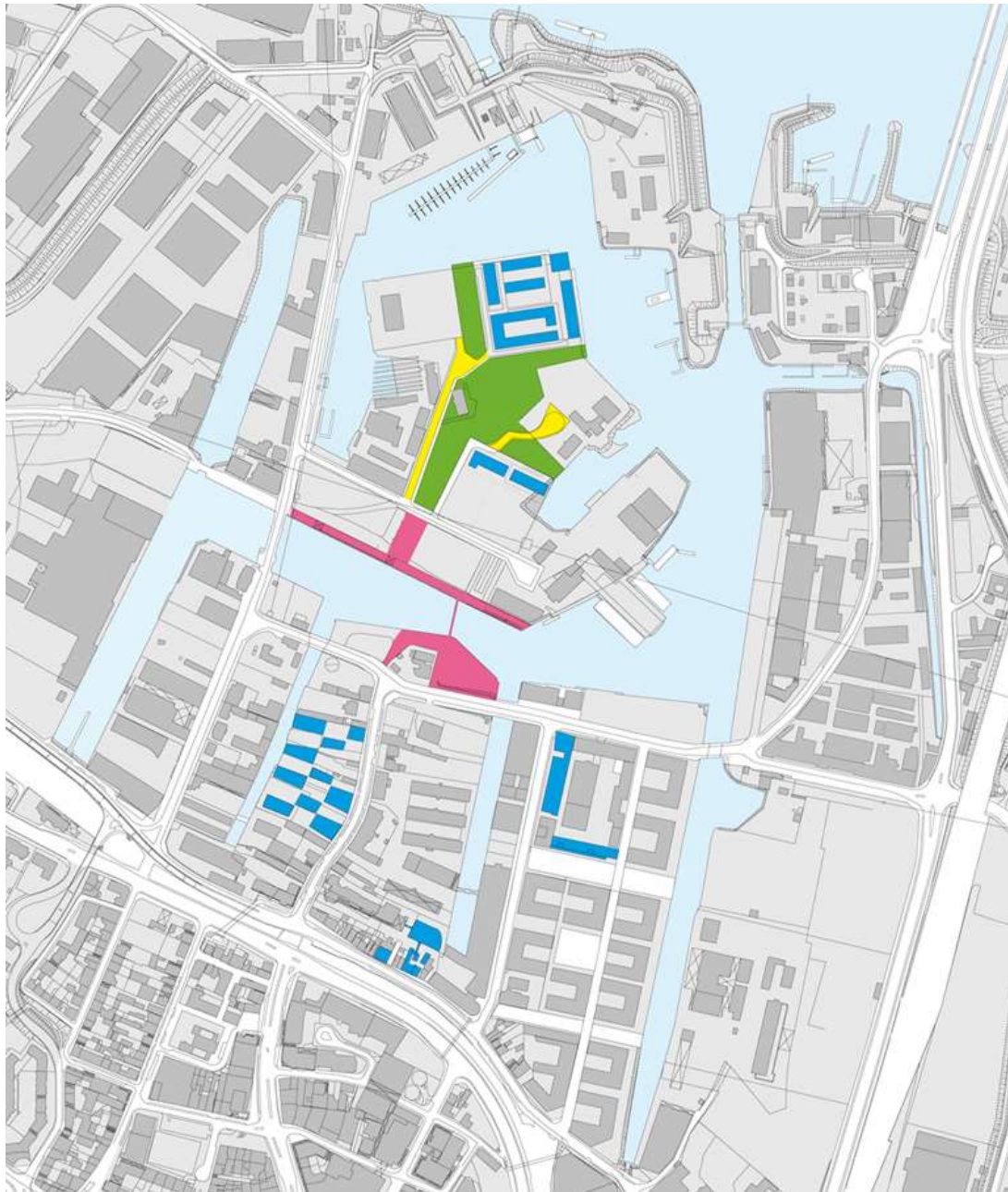
Główna przestrzeń publiczna nowego kwartału to Schlossinsel Park – jest to 1,5 ha teren w centrum wyspy, tworzący połączenie pomiędzy miastem, terenami przemysłowymi i mieszkalnymi. Na początku XIX wieku Schlossinsel była nadal wykorzystywana jako twierdza wojskowa, jednak po wybudowaniu linii kolejowej i autostrady na południowym krańcu portu, wyspa z czasem stała się obszarem peryferyjnym, odłączonym od obecnego centrum. W 2006 r. obszar ten ostatecznie stał się celem przekształceń w dzielnicę mieszkalną i rekreacyjną. W centralnym miejscu parku znajdują się pozostałości części starego zamku Harburg skąd cztery pasy przestrzeni publicznych prowadzą w różnych kierunkach do nabrzeża wyspy kończąc się pomostami i schodami schodzącymi do wody. Kolejny piąty pas wiedzie do Lotseplatz. Obok zabytkowego budynku zamku znajduje się plac zabaw dla dzieci (Ryc. 50).





Ryc. 49 Schlossinsel Park Hamburg (źródło: www.hamburg.de)

Lotseplatz łączy się z nabrzeżem Lotsekai pełniącym głównie funkcję wypoczynkową. Zachowano w tym miejscu stary portowy charakter. Nowy most łączy teren z Kanalplatz – wielofunkcyjnym placem, na którym organizowane są różne imprezy.



Ryc. 50 Projekt przekształceń Harburg Binnhafen (źródło: <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de>)

W ramach zaplanowanych przekształceń IGA i IBA dużą wagę przywiązano do przestrzeni publicznych. Z uwagi na problemy dzielnicy, mają one przeciwdziałać wykluczeniu, ale także stanowić impuls do dalszego rozwoju. Ponieważ działania realizowane były punktowo przestrzeń publiczną stanowić może katalizator dalszych przekształceń. Ważnym aspektem jest także połączenie tych przestrzeni z wodą co zwiększa ich atrakcyjność. Uwzględniają one również zabezpieczenia przeciwpowodziowe tak istotne z

uwagi na historię miejsca. Przestrzeń publiczna została także wykorzystana jako łącznik pomiędzy zdefragmentowanymi częściami dzielnicy. Należy również zwrócić uwagę na silny nacisk położony na partycypację społeczną – pozwoliło to na przyjęcie nowych przestrzeni przez mieszkańców jako „własnych”.

5.1.4. Nadwodne przestrzenie publiczne w projektach przekształceń Hamburga

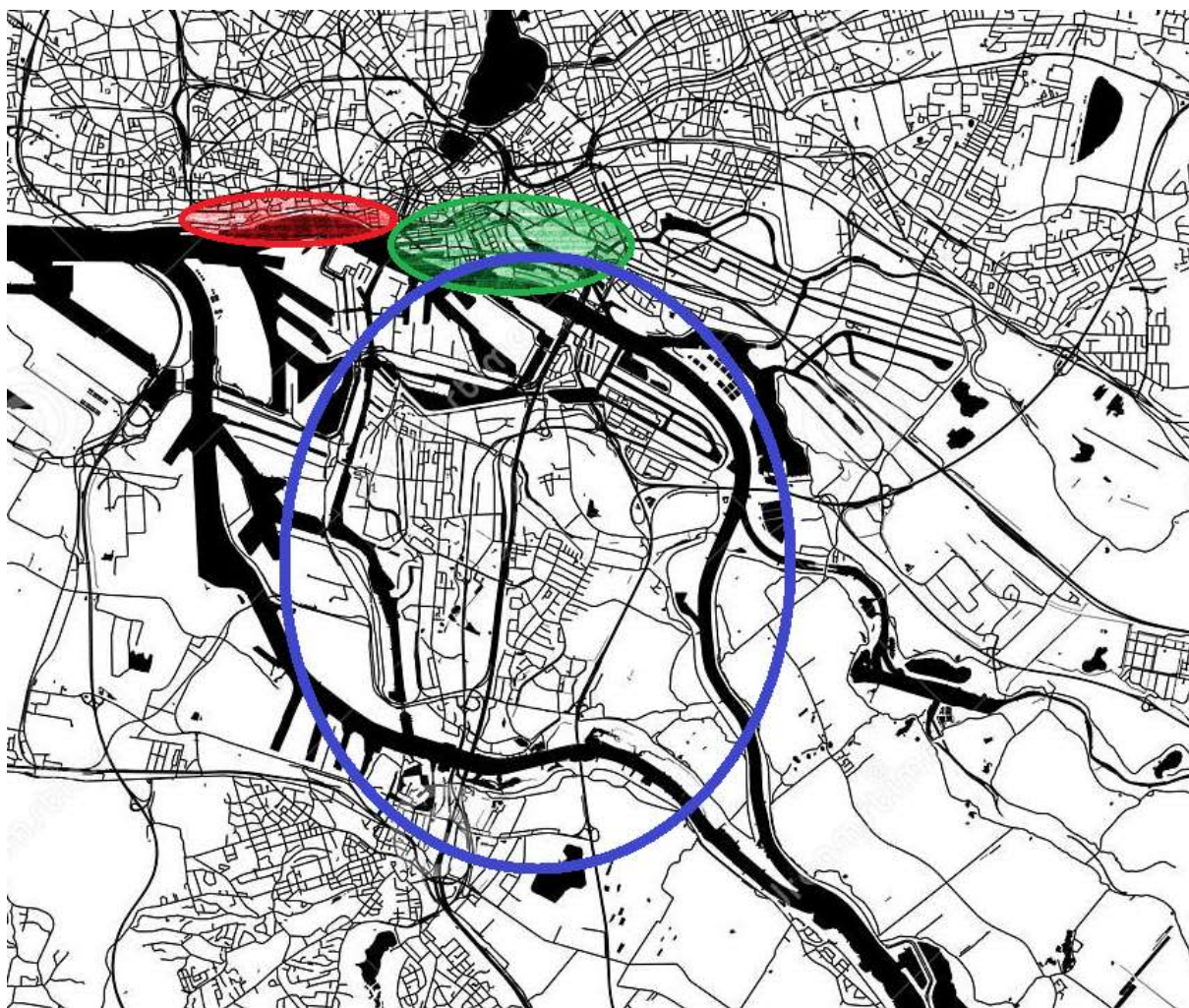
Przekształcenia frontów wodnych realizowane są w Hamburgu od lat 80-tych XX wieku. Już przy pierwszym projekcie „Perlenkette” zakładano, że będzie to zadanie wymagające specjalnych narzędzi planistycznych. Rozpoczynając proces transformacji władze Hamburga nie posiadały doświadczeń w tym zakresie, jednak zakładano że nabrzeża portowe staną się elementem zmiany miasta przemysłowego w postindustrialne. Brak było ustaleń w odniesieniu do obowiązków poszczególnych uczestników procesu, prowadziło to do wykorzystania przekształceń najczęściej przez prywatne podmioty do własnych celów. Nie uwzględniano również znaczenia przestrzeni publicznej w procesie tworzenia nowych elementów miasta.

HafenCity oznaczało skok w skali i bardziej złożoną strategię wdrażania przekształceń, w którym miasto wstępowało jako deweloper, a projekt zakładał poszerzenie funkcji śródmieścia na nowe tereny. Przestrzenie publiczne powstawały w sposób planowy i były ważnym elementem budowy tożsamości nowego miejsca otwartego na wszystkich użytkowników, umożliwiając połączenie z dotychczasowym centrum miasta.

W ramach „Sprung über die Elbe” założono inne podejście do transformacji terenów. Punktowe innowacyjne projekty mają być katalizatorem dalszych zmian oraz stanowić przykład możliwych działań. Założono zrównoważone działania, które prowadzone będą przez wiele dziesięcioleci zgodnie z wymogami lokalnych społeczności. Przestrzeń publiczna to ważny element wywołujący dalsze zmiany, który ma również zapobiegać wykluczeniu społecznemu i wpływać na zmniejszenie problemu gentryfikacji.

Zaprezentowane projekty ilustrują zmiany paradygmatu w planowaniu urbanistycznym nie tylko w Hamburgu (Ryc. 50). Niedobór funduszy wymaga elastycznego podejścia do planowania przekształceń i skoncentrowaniu się na najważniejszych projektach, które mają szeroki wpływ na całość przekształcanego obszaru (w tym przekształceń przestrzeni publicznej).

Zwrócić należy także uwagę na próbę zmiany podejścia planistycznego w kategoriach „miasto lub port” na „miasto i port” szczególnie w zakresie przestrzeni publicznych lokalizowanych na terenach przemysłowych. Jest to szczególnie istotny aspekt w dobie automatyzacji terminali portowych i ścisłej kontroli dostępu. Kolejny konflikt, który należy uwzględnić w przekształcaniach terenów nadwodnych to wymogi lokalnego planowania i lokalnych społeczności a wymogi marketingu w zakresie ponadregionalnej pozycji miasta oraz przyciągania kapitału.



-  Perlenkette
-  Hafen City
-  Sprung über die Elbe

Ryc. 51 Lokalizacja poszczególnych projektów przekształceń Hamburga (opracowanie M. Izidor)

5.2. PRZESTRZENIE PUBLICZNE HERINGSORF, PRZEKSZTAŁCENIA W RAMACH PROCESU ZINTEGROWANEGO PLANOWANIA

Heringsdorf to popularna nadmorska miejscowość wypoczynkowa, położona w północnych Niemczech na wyspie Uznam w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie. Miejscowość leży na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, granicząc z bezpośrednio z Polską. Teren ten jest również określany jako „Kaiserbäder” co można przetłumaczyć jako Cesarskie Kąpielisko. Miasto zyskało sławę dzięki licznym wakacyjnym wizytom w uzdrowisku cesarza niemieckiego Wilhelma II do 1918 roku. Składa z trzech miejscowości Heringsdorf, Ahlbeck i Bansin, które charakteryzują się rozległymi piaszczystymi plażami i zabudowaniami w stylu uzdrowiskowym.

5.2.1. Historia Heringsdorf, Ahlbeck, Bansin

W 1817 Georg Bernhard von Bülow wraz z bratem nabyli posiadłość Gothen. W 1820 roku osadę rybacką odwiedza król Fryderyk Wilhelm III, następnie odwiedzał to miejsce ze swoimi synami. Księżę koronny, a później król Fryderyk Wilhelm IV nadaje miejscowości nazwę „Heringsdorf”. W 1825 roku Georg Bernhard von Bülow zbudował pierwszy pensjonat „Weißes Schloss” (Biały Zamek), rozpoczęto również budowę nadmorskiego kurortu. W 1872 roku bracia Hugo i Adelbert Delbrück założyli spółkę akcyjną „Aktiengesellschaft Seebad Heringsdorf” (Manesee 2017), która w kolejnych latach zmieniła Heringsdorf i przekształciła się w ekskluzywny nadmorski kurort. Zapoczątkowało to nie tylko ożywioną działalność budowlaną i rozwój znanego na całym świecie kurortu nadmorskiego, ale także rozwój turystyczny całej wyspy Uznam. W latach 1891-1893 wybudowano drewniane molo, które nazwano „Molo Cesarza Wilhelma”. W jego okolicach jako dominanta powstaje elegancki hotel „Kaiserhof Atlantic”. Na początku XX wieku w mieście powstały korty tenisowe i tor wyścigowy. Do popularności kąpieliska przyczyniło się również dobre połączenie kolejowe z Berlinem. W okresie międzywojennym Heringsdorf pozostaje uzdrowiskiem, z którego korzystają wyższe warstwy społeczeństwa oraz wielu gości

zagranicznych. Po II Wojnie Światowej większość hoteli została przejęta jako ośrodki wakacyjne przez FDGB (konfederację związków zawodowych), system opieki zdrowotnej, rząd, Komitet Centralny, spółki państwowe. W miejsce zniszczonego w trakcie działań wojennych hotelu Atlantic wybudowano ośrodek składający się z dwóch dziesięciopiętrowych budynków (zrealizowane w technologii wielkiej płyty). W okresie tym powstały również inne ośrodki o niskim standardzie.

Pierwsze wzmianki o Ahlbeck pochodzą z XVII wieku. Miejscowość powstawała jako osada rybacka, przed wojnami Napoleońskimi liczyła 400 mieszkańców. Rozwój turystyki nastąpił w drugiej połowie XIX wieku. W Ahlbeck wybudowano moło o długości 280m, obecnie jest ono jedynym zachowanym tego typu obiektem w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i uznane za zabytek (Schleinert 2005)

W XIX wieku berliński lekarz Emil Wichmann kupił od rybaka z Bansin drewniany dom przy Seestrasse 63. Tak rozpoczęła się rozbudowa tego nadmorskiego kurortu. Mieszkańcy Bansin założyli spółdzielnię, pod której kierownictwem rozpoczął się szybki rozwój nowej osady. Po wybudowaniu linii kolejowej na wyspie Uznam w 1911 roku, ilość wczasowiczów w Bansin znacznie wzrosła, a miejscowość tą upodobali sobie głównie berlińczycy (Schleinert 2005)

Od 1990 rozpoczęto odnowę i rewitalizację miast na wyspie Uznam. Od 2005 Heringsdorf, Ahlbeck i Bansin połączyły się w jedną gminę często nazywaną też „Dreikaiserbäder” (Potrójne Cesarskie Kąpielisko).

5.2.2. Zintegrowany Model Rozwoju Miasta

Gimna Heringsdorf w 2006 roku stworzyła „Integriertes Städtebauliches Leitbild” (Zintegrowany Model Rozwoju Miasta), w ramach którego opracowano:

- analizę struktury osadniczej,
- analizę mocnych i słabych stron w obszarach działania: przyroda i środowisko, mieszkalnictwo i infrastruktura społeczna, turystyka i biznes, transport, kultura i edukacja,



- zbiór planowanych projektów i przypisanie ich do obszarów działań,
- zdefiniowanie celów nadrzędnych i celów cząstkowych dla obszarów działania,
- opracowanie koncepcji zintegrowanego rozwoju obszarów miejskich,
- definicja kluczowych projektów,
- określenie możliwości finansowania.

Podstawowe założenia dokumentu to stworzenie ram rozwoju gminy, głównie z udziałem turystyki z zachowaniem historycznego charakteru miejsca oraz zapewnieniem odpowiednich warunków dla mieszkańców, szczególnie przy planowanej zwiększonej ilości turystów. Dużą wagę przywiązano do określenia wiodącej roli poszczególnych miejscowości a także do rozwoju współpracy z miastem Świnoujście.

W ramach planowania zwrócono uwagę na główne elementy łączące poszczególne dzielnice:

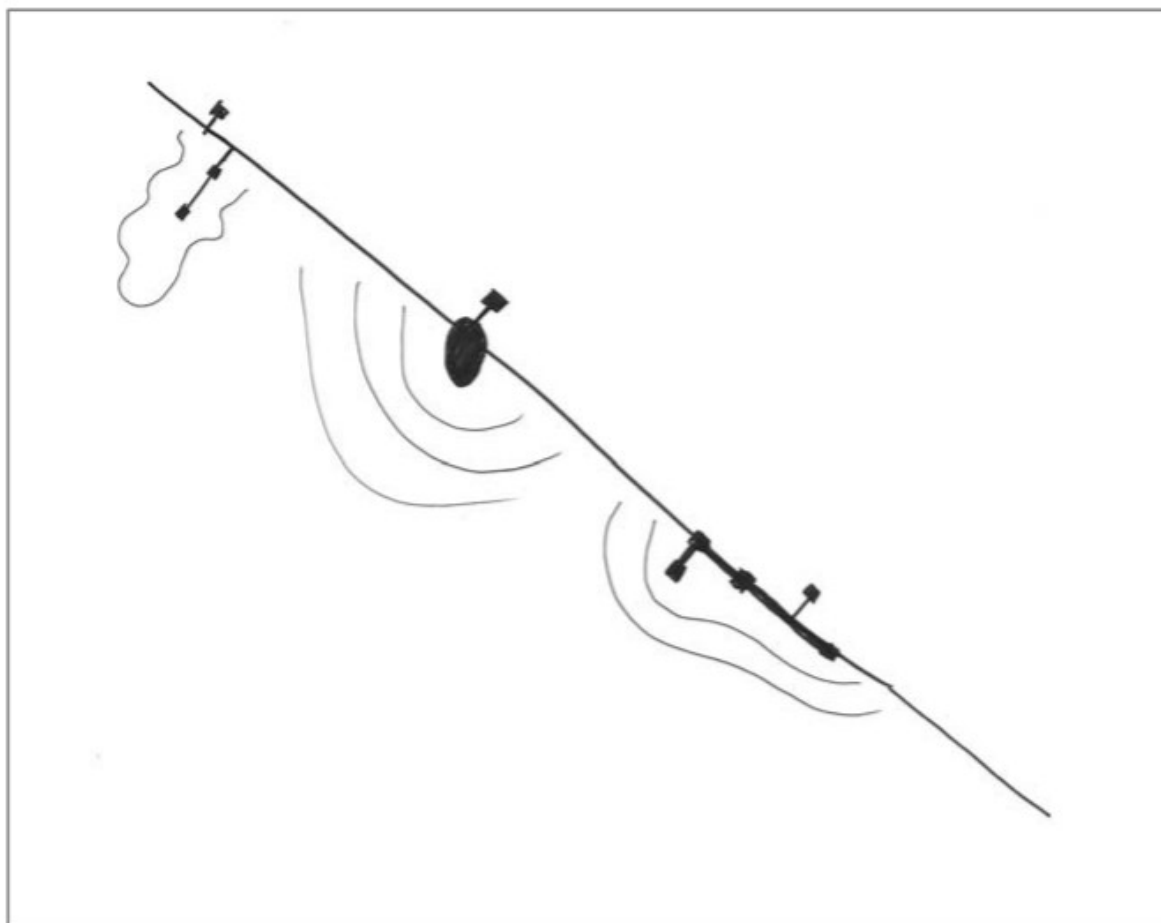
- promenadę nadmorską,
- linię kolejową wraz z historycznymi stacjami,
- drogę krajową B111.

Układ poszczególnych miejscowości to historyczna zabudowa wzdłuż promenady oraz rozwijająca się na zapleczu nowa zabudowa mieszkaniowa. Centra trzech miejscowości określają punkty centralne w pasmie osadniczym (Ryc. 52). Teren zabudowy rozciąga się wzdłuż wybrzeża, a z tyłu graniczy z Gothensee, Krebssee i Schmollensee. Lokalne centra Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin położone są wzdłuż nadmorskiej promenady, a każde z nich posiada indywidualny wyraz. Centrum Ahlbeck to obszar charakteryzujący się strukturą liniową z dwiema osiami: jedna to promenada o funkcji turystycznej, a druga Seestrasse o funkcji handlowej. Główny obszar promenady Ahlbeck ma długości około 500 metrów.

Centrum Heringsdorfu rozciąga się od Friedensstrasse, Seestrasse i Kulmstrasse do Platz des Friedens i molo, obejmuje MaritimHotel, centrum kongresowe, kasyno. Stwarza to ścisłe powiązanie funkcjonalne tego obszaru i promenady. Centrum handlowe EKZ stanowi pewne ograniczenie w tworzeniu połączeń centrum miasta (Friedensstrasse) i plaży.



Obszar centralny Bansin rozciąga się od promenady do centrum handlowego, wzdłuż Seestrasse tylko częściowo odzwierciedlają historyczne układ miejscowości. Historyczne centrum miasta znajduje się w okolicy Bergstrasse i jeziora Schloonsee, jest to jednak mało rozpoznawalny układ z uwagi na lokalizację dużych powierzchni parkingów. Wymagane jest odpowiednie zamknięcie układu centrum włączając promenadę i molo.



Ryc. 52 Schematyczny układ obszarów centralnych Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin (źródło: Lösse i in. 2006)

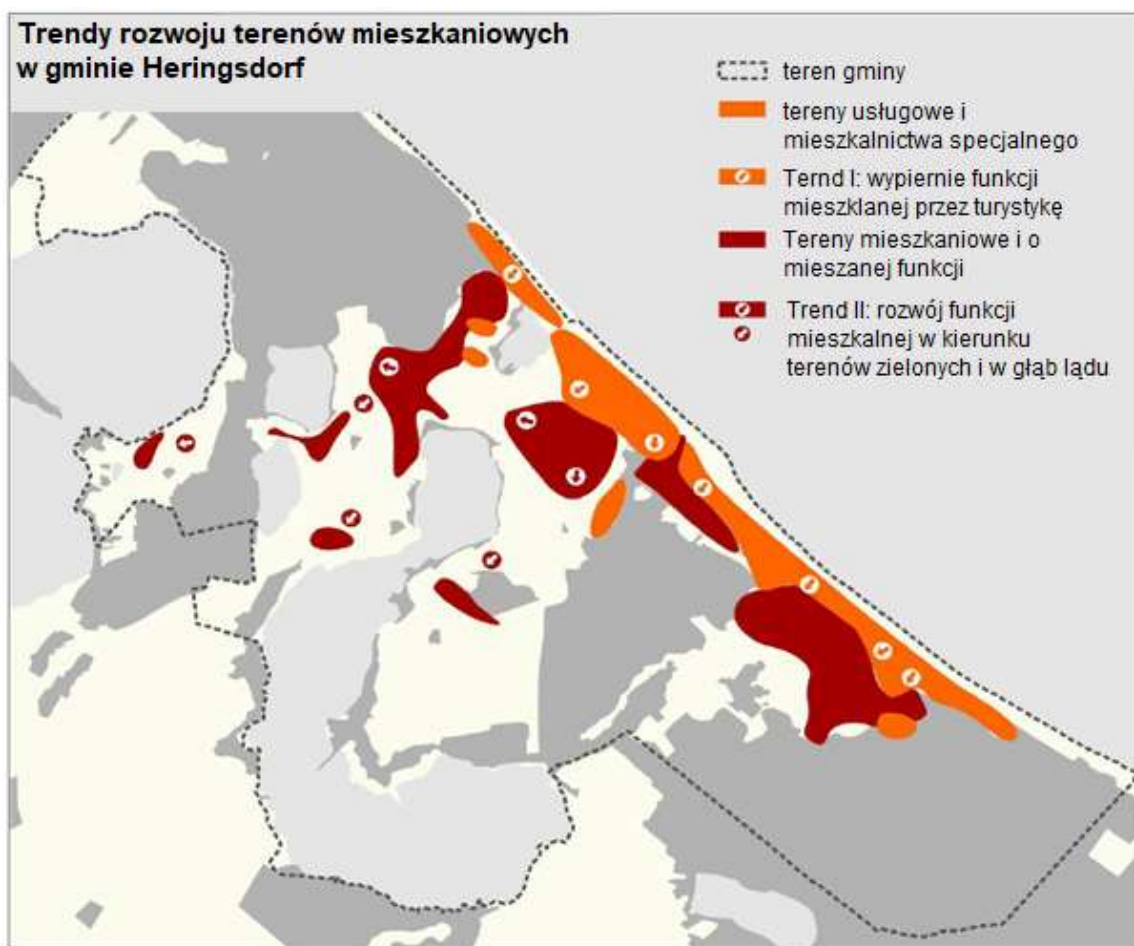
Tereny mieszkaniowe w gminie Heringsdorf można podzielić na trzy główne segmenty: centralne, na terenach podmiejskich, nowe obszary rozwojowe.

Lokalizacje terenów mieszkaniowych blisko centrum charakteryzują się dużym potencjałem konfliktu z funkcjami turystycznymi, szczególnie w miesiącach letnich, które wynika z wysokiego natężenia ruchu oraz ilości

gości. Są to często atrakcyjne tereny dla domów i mieszkań wakacyjnych.

Podmiejskie tereny mieszkalne leżą głównie za linią kolejową i charakteryzuje się zabudową jednorodzinną. Są to miejsca w pobliżu terenów zielonych i rekreacyjnych. Wspólne dla tych lokalizacji jest to, że są to spokojne obszary z dala od głównych potoków turystów i rzadko przez nich odwiedzane.

Nowe obszary rozwoju mieszkalnictwa, które powstało głównie w XXI wieku, położone są głównie na obrzeżach miast i posiadają silne powiązania z otaczającą naturą. Nowe tereny mieszkaniowe oferują szeroki wachlarz form mieszkalnictwa, a także często nie nawiązują do architektury uzdrowskiej (Ryc. 53).



Ryc. 53 Struktura obszarów mieszkalnych i kierunki rozwoju (źródło: Lösse i in. 2006)

Gmina Heringsdorf posiada bardzo różnorodną strukturę krajobrazu, dzięki ukształtowaniu wyspy Uznam. Obszar miejski znajduje się w pasie przybrzeżnym (klify, plaże i wydmy), układ w głębi lądu stanowią: zielone obszary osadnicze (szczególnie w Heringsdorf), rozległe obszary leśne i nizinne oraz jeziora (Ryc. 54).



Ryc. 54 Powiązanie potencjału krajobrazowego wewnątrz lądu (źródło: Lösse i in. 2006)

Zintegrowany plan dla Heringsdorf zakłada podtrzymanie różnorodności strukturalnej trzech miejscowości. Ahlbeck to dynamiczna miejscowość wypoczynkowa dla młodych osób, czego odzwierciedleniem jest jego nowe centrum z placem ratuszowym i domem kultury. Dla miejscowości tej charakterystyczne są imprezy na plaży, życie klubowe i doświadczanie pogranicza z Polską, którego wizerunkiem jest Europaplatz. Heringsdorf przywodzi na myśl szyk i klasykę, zlokalizowane w

nim są: kasyna, eleganckie butiki, organizowane są pokazy mody, wystawy sztuki i klasyczne koncerty w nowo zaprojektowanym centrum na Platz des Friedens. Bansin to przede wszystkim miejsce rodzinnych wakacji, główne atrakcje tej miejscowości to: palmiarnia, tor saneczkowy, miejsca zabaw rodzinnych. Dodatkowo rozwijane są się atrakcje w głębi łądu: wieże krajobrazowe, szlaki kajakowe.

5.2.3. Rozwój nadwodnych przestrzeni publicznych

Głównymi obszarami śródmiejskimi pozostają trzy centra miejscowości Heringsdorf, Ahlbeck i Bansin, wzmocniane jako ośrodki lokalne. Zgodnie ze Zintegrowanym Modelem Rozwoju centrum Heringsdorf należy poszerzyć o obszar boiska sportowego. Centrum Ahlbeck jest powiększone o plac przed HDE i Plac Ratuszowy. Centrum Bansin jest budowane w oparciu o układ trzech elementów przestrzeni: promenada, molo, Seestraße. Połączenie całości stanowi promenada wzdłuż plaży przedłużona poprzez Europaplatz do Świnoujścia. Koncepcja Zintegrowanego Modelu Rozwoju wzmocniona jest w obszarze Heringsdorf poprzez przeprojektowany Platz des Friedens na terenie sięgającym do muszli koncertowej, tak aby utworzyć centralny plac łączący Friedensstrasse z molo. W Ahlbeck Zintegrowany Model Rozwoju zakłada przebudowę Rathaus Platz w reprezentacyjny plac o funkcji turystyczno-kulturalnej połączony z promenadą, natomiast w Bansin przekształcenie Bergstrasse w reprezentacyjny ciąg pieszo jezdny.

Nadmorska promenada z molo w poszczególnych miejscowościach pozostaje głównym znakiem rozpoznawczym. Konieczne jest jednak uatrakcyjnienie jej poszczególnych odcinków, aby zachęcić turystów do spaceru. Promenada musi być uzupełniana o miejsca gastronomiczne, miejsca widokowe na Bałtyk, obiekty małej architektury i sztuki.

Ważnym elementem tożsamości każdej z miejscowości pozostają mola: w Ahlbeck historyczne molo z restauracją, najdłuższe molo w Heringsdorfie ze sklepami i gastronomią, klasyczne molo w Bansin.

Należy także zwrócić uwagę na tereny w głębi łądu i ich połączenie z terenami turystycznymi, nacisk kładziony jest na modernizację przestrzeni

publicznych i infrastruktury turystycznej (Gothen, Alt-, Neu Sallenthin i Sellin). Stworzone są wieże widokowe (niektóre z lokalami gastronomicznymi) wraz z układem doprowadzających ścieżek rozpoczynającymi się w lokalnych centrach i przystankach komunikacji. Pozwala to otworzyć miasto na Gothensee, Besser i Kleiner Krebssee, a także Schmollensee. Rozwijane są także szlaki kajakowe (Ryc. 55).



Ryc. 55 Schemat rozwoju Heringsdorf (źródło: Lösse i in. 2006)

Należy podkreślić duże znaczenie układu przestrzeni publicznych w planowaniu rozwoju Heringsdorf. Duże znaczenie przywiązano również do uzdrowiskowej tożsamości miejsca, zróżnicowanej w ramach poszczególnych miejscowości.

5.2.4. Zasady kształtowania ruchu kołowego w ramach polityki ograniczenia hałasu

W ramach planu redukcji hałasu dla Heringsdorf (Lärminderungsplan Kaiserbäder auf der Insel Usedom Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin) opracowano plan ruchu kołowego (w tym politykę parkingową) w obszarach centralnych miast (Theine 2004). Podstawowe stwierdzone problemy to:

- nadmierny ruch samochodów,
- sezonowa zmienność natężenia ruchu, również zmienność w zależności od dnia tygodnia,
- przekraczanie prędkości poruszania się pojazdów.

Główne przyjęte założenia przekształceń w zakresie ograniczenia hałasu:

- modernizacja powiązań i uporządkowanie ruchu kołowego zarówno wewnątrz gminy jak i na wyższym poziomie (droga B111),
- stabilizacja przepływu ruchu przy małych prędkościach,
- uwzględnienie kwestii urbanistycznych i uzdrowiskowych miast.

W ramach opracowanej polityki wyznaczono strategie wraz z możliwymi działaniami, które mogą doprowadzić do ograniczenia ruchu samochodów (Tab. 7)

Strategia	Możliwe działania
Zmniejszenie natężenia ruchu	Rozwój miasta <ul style="list-style-type: none"> Promowanie zdecentralizowanych dostaw
	Promowanie ruchu pieszego <ul style="list-style-type: none"> Atrakcyjne ciągi piesze Poprawa przejść przez główne drogi
	Promowanie ruchu rowerowego <ul style="list-style-type: none"> Bike + Ride (połączenie z transportem publicznym) Systemy parkingowe - zabezpieczone przed kradzieżą, Odporny na warunki atmosferyczne Atrakcyjne ścieżki rowerowe Oznakowanie tras rowerowych
	Promowanie transportu publicznego <ul style="list-style-type: none"> Polepszenie oferty System autobusów miejskich / elastyczność rozkładów Transfer pasażerów pociąg/autobus, autobus/autobus Park + Ride Przyspieszenie autobusów Taryfy biletowe (bilet pracowniczy)
	Działania w zakresie transportu indywidualnego zarządzanie parkingami
	Działania promocyjne
Redukcja ruchu samochodów ciężarowych	Łączenie transportu kołowego / kolejowego / wodnego
	Ułatwienia dla samochodów ciężarowych niskoemisyjnych
	Poprawa logistyki
	Wyznaczenie tras dla samochodów ciężarowych
	Ograniczenia wjazdu
Redukcja prędkości poruszania	Stefy ograniczonej prędkości

Tab. 7 Wybrane strategie w zakresie ograniczenia ruchu w Heringsdorf (źródło: Theine 2004)

Szczegółowe działania zaproponowane w opisywanej polityce dla części turystycznej miast to:

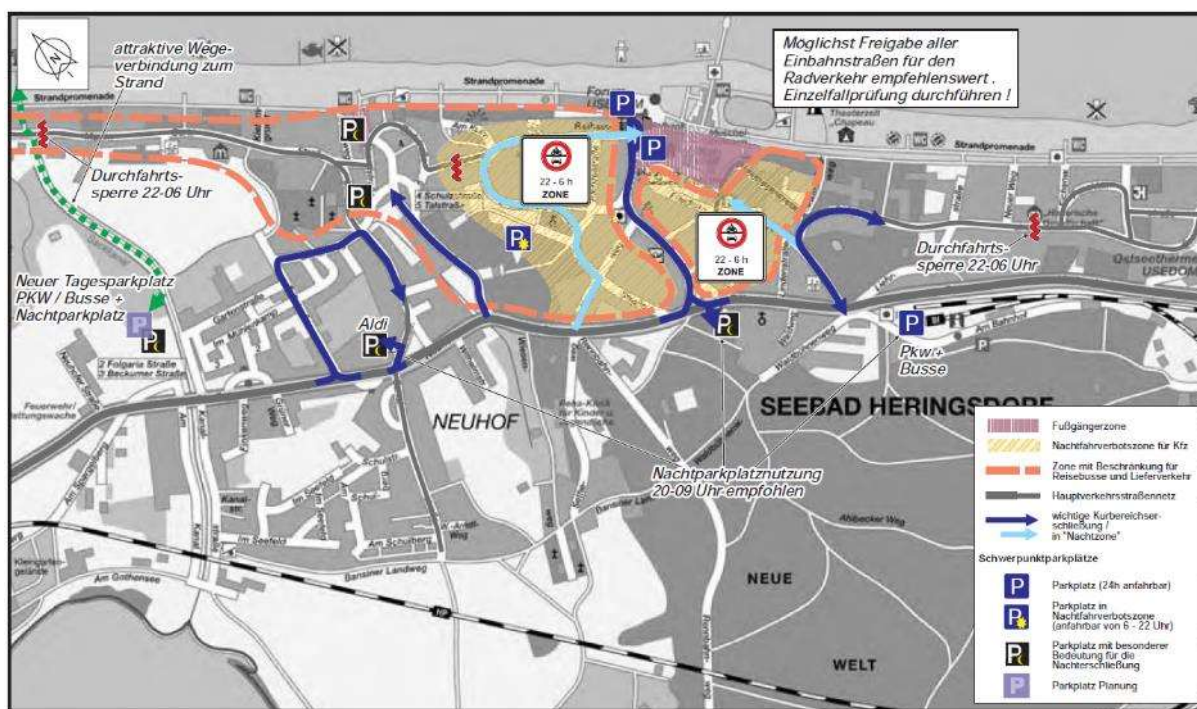
- ograniczenie ruchu tranzytowego,
- wyważona zmiana ulic na jednokierunkowe,
- dobowe ograniczenia realizacji dostaw,
- ograniczenia wjazdu i wyznaczenie miejsc parkowania autokarów turystycznych,
- wprowadzenie nocnego ograniczenia ruchu pojazdów,
- zarządzanie parkingami.



Zaplanowane w ramach polityki ograniczenia hałasu parkingi, ograniczenia ruchu i ograniczenia prędkości zakłada wyprowadzenie maksymalnej ilości ruchu ze strefy śródmiejskiej poprzez:

- parkingi zewnętrzne, szczególnie dla jednodniowych turystów,
- układ taryf parkingowych promujących parkowanie poza miastem,
- oznakowanie parkingów,
- komunikację wahadłową do parkingów.

Przestrzenie publiczne pełną ważną rolę w opracowanym planie zarządzania parkingami. Z jednej strony działania te chronią śródmiejskie przestrzenie publiczne, z drugiej atrakcyjne ciągi piesze mają zapewnić połączenia parkingów z centrum miasta i plażami. Przykładowe opracowanie planowanych działań dla Heringsdorf prezentuje Ryc. 56 Koncepcja rozwoju układu ruchu kołowego strefy uzdrowskiej Heringsdorf (źródło: Theine 2004)(Ryc. 56).



Ryc. 56 Koncepcja rozwoju układu ruchu kołowego strefy uzdrowskiej Heringsdorf (źródło: Theine 2004)

6. ANALIZA NADWODNEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

6.1. CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO W ZAKRESIE MIAST NADMORSKICH

Jako przedmiot analizy stanowiącej zasadniczą część przeprowadzonych w pracy badań wybrano miasta nadmorskie województwa pomorskiego. Są to specyficzne miasta w skali naszego kraju, przede wszystkim ze względu na dużą ilość terenów nadwodnych, co stanowi atrybut ich rozwoju, lecz jest także naturalną barierą.

Układ sieci osadniczej województwa pomorskiego należy rozpatrywać na trzech poziomach:

- ponadregionalnym – miasta pełniące, funkcje administracyjne i wymiany międzynarodowej: Gdańsk i Gdynia
- regionalnym – ośrodki obsługujące zadania na poziomie województwa: Słupsk²⁴
- lokalnym – miasta spełniające funkcje na poziomie powiatowym i gminnym

Miasta te są elementami sieci osadniczej o charakterze węzłowym. Ośrodkami dominującymi pod względem wielkości są: Gdańsk, Gdynia i Słupsk. Należy też wyróżnić grupę miast średnich: Tczew, Starogard Gdański, Wejherowo, Sopot, Chojnice, Malbork, Kwidzyn, Lębork, Rumia, Pruszcz Gdański, Kościerzyna i Reda.

Na wzrost gęstości sieci osadniczej wpływa głównie układ sieci komunikacyjnej, natomiast ograniczenie stanowią tereny leśne, pojezierne i rolnicze. Tereny trudniej dostępne charakteryzują się także większą różnorodnością gęstości zaludnienia. Średniej wielkości jednostki osadnicze mają charakter komplementarny. Największe ośrodki poza najbliższymi okolicami Trójmiasta zlokalizowane są wzdłuż Wisły, pasa pobrzeża Słowińskiego wraz pradolinami Łeby i Redy. Poza tym sieć osadnicza

²⁴ Słupsk nie jest miastem nadmorskim i nie jest opisywany w niniejszej pracy, stanowi jednak ważny element sieci osadniczej województwa pomorskiego, szczególnie jako bicentryczny układ miast z Ustką

charakteryzuje się punktowym rozkładem wokół żyzniejszych terenów rolniczych.

Obszarem o największej koncentracji ludności, funkcji gospodarczych, administracyjnych, naukowych i edukacyjnych jest obszar aglomeracji Trójmiejskiej (Gdańsk, Gdynia, Sopot)

Małe miasta pasa nadmorskiego pełnią głównie dwie funkcje: turystyczno-uzdrowiskową i portową. W zakresie funkcji portowej obserwujemy regres działalności rybackiej i rozwój na tych terenach aktywności turystyczno-sportowej (Zieziula 2016). W zakresie przeładunku towarów w małych portach po okresie wzrostów w latach 2009-2012 (związanych głównie z transportem materiałów budowlanych w ramach inwestycji infrastrukturalnych) obserwujemy spadek przewozów. Dodatkowo małe porty są w znacznym stopniu niedoinwestowane (Raport NIK 2018).

Z drugiej strony w ostatnich latach obserwujemy w analizowanych ośrodkach stały wzrost ruchu turystycznego, zgodnie z danymi Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej liczba turystów odwiedzająca województwo pomorskie wzrosła z około 6 mln turystów w 2012 do ponad 9 mln w 2017 r. Równocześnie zgodnie z raportem portalu nocowanie.pl Władysławowo, Łeba, Krynica Morska, Jastarnia znajdowały się w 2019r w dziesiątce najbardziej popularnych miast na wyjazdy wakacyjne w Polsce.

W miastach pojawiają się nowi użytkownicy przestrzeni: osoby przebywające czasowo oraz podmioty obsługujące ruch turystyczny. Przedefiniowaniu ulegają formy współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami, głównie z uwagi na pojawiające się nowe funkcje gospodarcze i turystyczne. Nie bez znaczenia jest także związana z tym zmiana własności gruntów, wykupowanych przez nowych inwestorów w tym instytucjonalnych.

Turystyka staje się obszarem gospodarczym, który ma coraz większy wpływ na rozwój miejscowości nadmorskich. Analiza miast turystycznych pozwala na wyodrębnienie poszczególnych elementów ich funkcjonowania: przebywanie czasowe dużej liczby osób, sezonowość, czynniki jakościowe jako element przewagi konkurencyjnej. W ramach czynników jakościowych należy wymienić (Czarnecki 2015):

- poziom walorów turystycznych: naturalne i przyrodnicze, dziedzictwo kulturowe, elementy uzdrowiskowe i rekreacyjne
- poziom i jakość obsługi ruchu turystycznego: noclegi, gastronomia, transport
- poziom oferty towarzyszącej: kulturalnej, rozrywkowej
- poziom bezpieczeństwa i stabilność społeczno-gospodarczą.

Powyższe czynniki w sposób szczególny odnoszą się do przestrzeni publicznej, która jako rdzeń struktury przestrzenno-funkcjonalnej często stanowi o standardzie i atrakcyjności całego miasta i pozwala konkurować z innymi ośrodkami na rynku polskim i międzynarodowym. Wymaga to jednak bardzo uważnej analizy i projektowania tych przestrzeni (Izydor 2019).

6.2. ANALIZA STUDIÓW PRZYPADKÓW

Analizie poddano wszystkie 10 miast nadmorskich województwa pomorskiego (Ryc. 57), są to:

- miasta duże: Gdańsk, Gdynia,
- miasto średnie: Sopot, jednakże zakres przekształceń nadwodnych przestrzeni publicznych bardziej odpowiada charakterystyce miasta dużego z uwagi na położenie w środku aglomeracji trójmiejskiej
- miasta małe i małe pasa nadmorskiego Ustka, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Łeba, Hel, Krynica Morska.

W szczególności przebadano charakter społeczno-gospodarczy tych miast i ich rozwój układu przestrzennego w odniesieniu do rozwoju głównych nadwodnych przestrzeni publicznych. Dla każdego z ośrodków opisano zagadnienia zgodnie z punktami od 6.2.1 do 6.2.6.



Ryc. 57 Położenie miast województwa pomorskiego analizowanych w pracy (opracowanie M. Izidor)

6.2.1. Rola i powiązania regionalne miasta

Rolę poszczególnych miast w strukturze regionu określono na podstawie lokalizacji, funkcji administracyjnej i gospodarczej wraz z oddziaływaniami lokalnymi i ponadregionalnymi.

6.2.2. Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Charakter profilu społeczno-ekonomicznego miasta został określony głównie w oparciu o dane statyczne oraz dokumenty strategiczne miast i województwa. Należy zwrócić uwagę na ilość i rodzaj podmiotów gospodarczych, dane o działach gospodarki oraz tendencje rynkowe w tym zakresie.

6.2.3. Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Turystyka została objęta poszerzoną analizą z uwagi na jej znaczenie gospodarcze dla małych miast pasa nadmorskiego. Dodatkowo jest to funkcja, która wywołuje okresowy napływ użytkowników przestrzeni,

często przekraczający ilość mieszkańców.

Wykonano określenie profilu turystycznego miasta w oparciu o dane dotyczące liczby i rodzaju obiektów noclegowych. Podstawowa występująca trudność w ocenie rozwoju turystyki to silnie rozwijający się w ostatnim czasie, krótkoterminowy wynajem mieszkań, który nie jest ujęty w statystykach.

6.2.4. Historia rozwoju układu miejskiego

Dla każdego z ośrodków opisano historyczny zakres przekształceń struktury miasta, który ma wpływ na ich aktualny układ. Analiza przeprowadzona była głównie w oparciu o badania literatury i historycznych map.

6.2.5. Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Przeprowadzono analizę i identyfikację zjawisk zachodzących w strukturze funkcjonalnej nadwodnych przestrzeni miasta. Wykonano ją w oparciu o badania terenowe, analizę literatury, prasy oraz dokumentów strategicznych miast. Szczególną uwagę zwrócono na układy poszczególnego rodzaju przestrzeni nadwodnych oraz ich powiązania z centrum miasta oraz portem. Analiza przekształceń obejmuje zakres czasowy badań 2000-2019 r.

6.2.6. Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Na podstawie aktualnego układu struktury miasta oraz planów jego rozwoju przeanalizowano wyzwania związane z tym procesem. Dane zostały opracowane na podstawie badań terenowych wraz z analizą dokumentów strategicznych i planistycznych.

6.3. ANALIZA MIAST

6.3.1. Gdańsk

Rola i powiązania regionalne miasta

Gdańsk jest głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym i naukowo-kulturalnym województwa pomorskiego, a także jednym z centralnych miast aglomeracji trójmiejskiej. W Gdańsku skupia się duża część funkcji ponadlokalnych (instytucji, obiektów, wydarzeń) oraz posiada on największy w ujęciu regionalnym obszar obsługi, sięgający również poza granice województwa pomorskiego.

Jest to również ważny ośrodek komunikacji lokalnej i ponad regionalnej, zlokalizowany jest tu port morski, międzynarodowy port lotniczy, zakończenia tras drogowych o znaczeniu krajowym i ogólnoeuropejskim: autostrad A1 (Gdańsk-Łódź-Katowice), drogi ekspresowa S7 (Gdańsk-Warszawa-Kraków) oraz droga krajowa DK6 (Szczecin-Koszalin-Gdańsk) a także jedna z głównych tras kolejowych polski (E65 Gdynia-Warszawa-Katowice).

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Gdańsk liczy 470 tys. mieszkańców (wg danych Urzędu Miasta Gdańsk stan na 31.12.2019), po spadku ludności z początku XXI wieku od 2010 odnotowywany jest wzrost liczby mieszkańców (dodatnie saldo przyrostu naturalnego oraz dodatnie saldo migracji). Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców)

- w wieku przedprodukcyjnym 17%,
- w wieku produkcyjnym – 59% (obserwowany jest spadek udziału tej grupy),
- w wieku poprodukcyjnym 24% (obserwowany jest wzrost udziału tej grupy).

W 2018 r. liczba osób zatrudnionych wynosiła 184 tys. (w tym w sektorze publicznym 30,2% i prywatnym 69,8%). Główne sekcje zatrudnienia

to: handel (15,0%), przemysł (14,0%), informacja i komunikacja (6,9), transport i gospodarka magazynowa (6,1%), działalność naukowa i techniczna (5,7%), budownictwo (5,1%), działalność finansowa (4,7%). Liczba bezrobotnych w grudniu 2018 r. wyniosła 6,6 tys. (stopa bezrobocia rejestrowanego 2,7%, podczas gdy dla województwa pomorskiego wynosiła 4,9%).

W grudniu 2018 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 77,0 tys. podmiotów, co stanowiło 26,0% ogólnej liczby firm w województwie pomorskim. Dominująca grupa (96,6%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

Gdańsk stanowi też ważny ośrodek naukowy. W 2018 roku działały 84 szkoły branżowe, licea ogólnokształcące i technika, 44 szkoły policealne i 13 uczelni. Na Uczelniach wyższych kształciło się 65 tys. /studentów.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Oferta turystyczna Gdańska stanowi istotny element oferty turystycznej Pomorza. Obok Krakowa i Warszawy jest najczęściej odwiedzanym polskim miastem przez zagranicznych turystów, głównie zainteresowanych aspektami kulturowymi i rekreacyjno-wypoczynkowymi. W 2018 z 39,2% udzielonych noclegów skorzystali turyści zagraniczni – głównie obywatele Niemiec, Norwegowie i Szwecji (GUS 2018). Epidemia wirusa SARS-CoV2 zmienia proporcje przyjeżdżających turystów, jednakże brak jest bardziej aktualnych danych, niejasne są również przyszłe trendy w tym zakresie. Gdańsk to miasto częściej niż inne odwiedzane przez osoby w wieku do 24 lat, a równocześnie o najniższym udziale przyjazdów w odwiedziny do krewnych i znajomych. Charakter ruchu turystycznego świadczy, że miasto przyciągało głównie swoją ofertą atrakcji kulturalno-wypoczynkowych (Wanagos 2004).

W 2018 r. w Gdańsku działało 25 muzeów, które odwiedziło 1 337,3 tys. osób, funkcjonowało również 6 teatrów i instytucji muzycznych a także 7 kin. W budowaniu marki turystycznej miasta oraz przyciąganiu turystów służą również imprezy cykliczne, między innymi: Jarmark Dominikański, Festiwal Teatrów ulicznych FETA, zlot żaglowców Baltic Sail. Miasto posiada także

zaplecze do organizacji dużych wydarzeń sportowych i rozrywkowych (warto wymienić Stadion Energa Gdańsk, Hala Ergo Arena, Hala Olivia).

W Gdańsku w 2018 r. działało 167 obiektów noclegowych, które dysponowały 18,0 tys. miejscami noclegowymi (z tego funkcjonujących całorocznie 70,4%). W 2018 r. z miejsc noclegowych skorzystało 1 112 tys. osób.

Historia rozwoju układu miejskiego

Powierzchnia Gdańska to 262 km². Dla miasta charakterystyczne jest duże zróżnicowanie przestrzenne i środowiskowe. Gdańsk położony jest nad Zatoką Gdańską, długość linii brzegowej wynosi 33,7km, a nadmorskie położenie ma duży wpływ na ukształtowanie terenu i układu hydrograficznego. Najważniejsze elementy kształtujące układ urbanistyczny miasta to:

- tarasowość – dolny taras stanowi główny element Gdańska z gęstą zabudową i większością funkcji miejskich, górny taras, charakteryzuje się dużo mniejszą gęstością zagospodarowania, zlokalizowane są też tu główne tereny zielone miasta w tym Trójmiejski Park Krajobrazowy wraz z otuliną,
- nadmorskie położenie,
- policentryczność – obecny układ miasta, powstał z układu linearnego który wykształcił się z układu linearnego Śródmieście – Wrzeszcz – Oliwa, tak też jest ukształtowany podstawowy system komunikacji drogowej i kolejowej,
- obecność historycznych zespołów urbanistycznych Śródmieścia, Wrzeszcza oraz Oliwski zespół pocysterski.

Na potrzeby pracy zostanie opisana część śródmiejska Gdańska, stanowiąca historycznie wykształcone centrum miasta. W miejscu tym zlokalizowane są fronty wodne oraz tereny portowe i poportowe, których przekształcenia mogą wpływać na funkcje miejskie.

Gdańsk wymieniany jest w kronikach od 997 roku, a od początku XIII wieku pojawiają się informacje o handlu zamorskim. Rozkwit portu przypada

na okres od XIV wieku. Początkowo głównym towarem eksportowym było drewno a od XV wieku rozpoczął się transport zboża. Średniowieczny Port na Motławie był portem I generacji (Ryc. 58).

W średniowieczu Gdańsk składał się z:

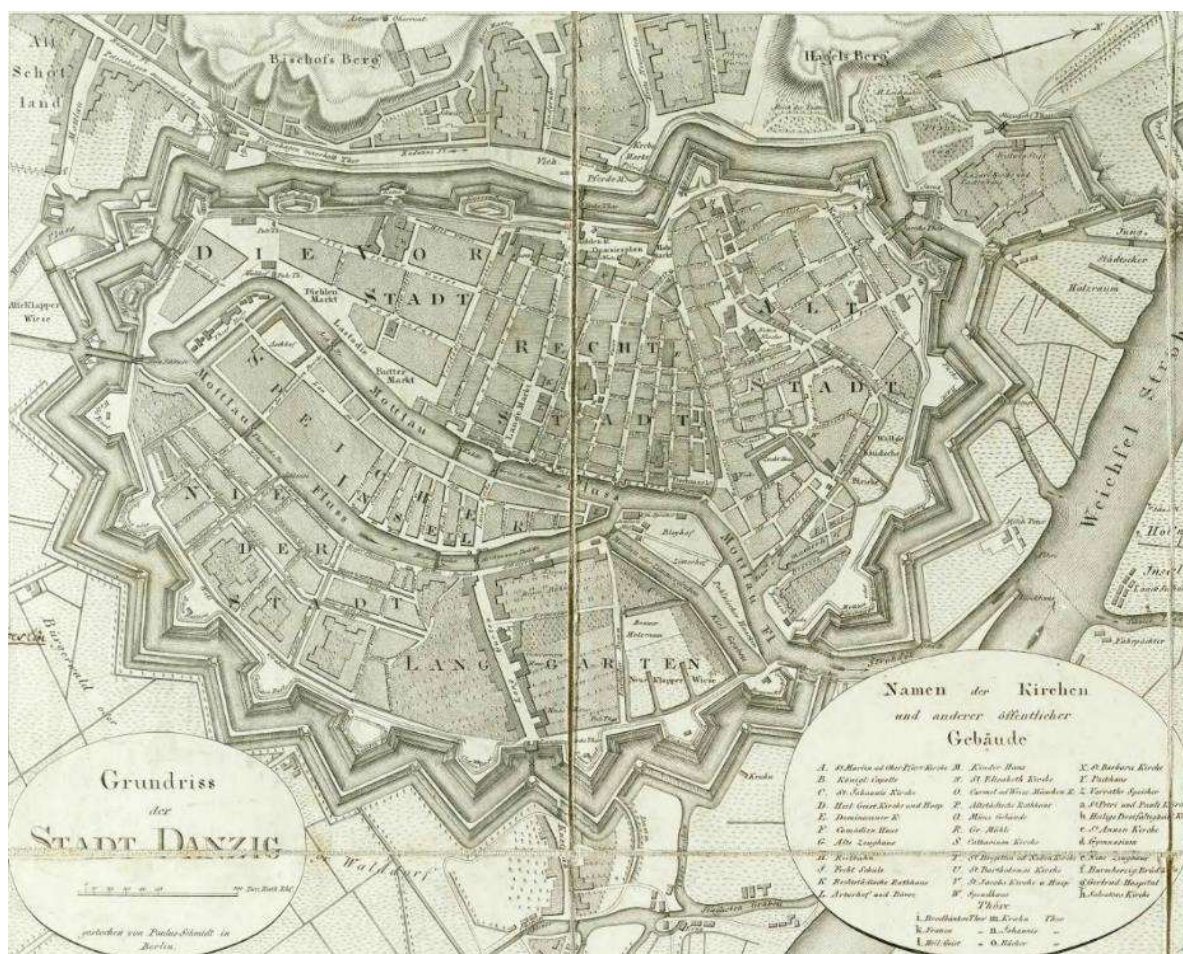
- Starego Miasta przeciętego kanałem Raduni, który zasilał młyny miejskie,
- Głównego Miasta, którego wschodnim bokiem był brzeg Motławy, na którym zlokalizowany był port stanowiący od zawsze najważniejszy element miasta. Prostopadle do Motławy dochodziły główne ulice, pomiędzy którymi zlokalizowana była nieregularna siatka poprzecznych, wąskich uliczek. Najważniejsza droga tego układu to Długi Targ i ulica Długa,
- po wschodniej stronie Motławy lokowana była funkcja magazynowa na Wyspie Spichrzów (Cieślak Biernat 1978).



Ryc. 58 Rekonstrukcja planu miasta Gdańskiego z 1500r, wykonana przez Otto Kloeppela w 1931 r. (źródło: Biblioteka Gdańska PAN)

Pod koniec XIV i na początku XV wieku na południe od Głównego Miasta powstało Stare Przedmieście, dzielnica ta miała kształt trapezu równoramiennego, rozciągała się na długości około 500 metrów. Prawy brzeg Motławy (Wyspa Spichrzów) to długa wąska wyspa, na której lokalizowano liczne magazyny. W 1380 roku miasto powiększono o Nowe (Młode) Miasto założone przez Krzyżaków.

Wewnątrz nowożytnych obwałowań miasta znalazły się dodatkowe dzielnice: po stronie wschodniej Dolne Miasto i Długie Ogrody, a po stronie zachodniej Nowe Ogrody. W XVIII wieku w wyniku wojen szwedzkich i słabnącej pozycji Królestwa Polskiego, nastąpił zastój gospodarczy miasta. Po rozbiorach Polski Gdańsk został całkowicie odcięty od zaplecza gospodarczego i przeszedł pod panowanie Prus co zapoczątkowało stopniowy upadek miasta (Ryc. 59).



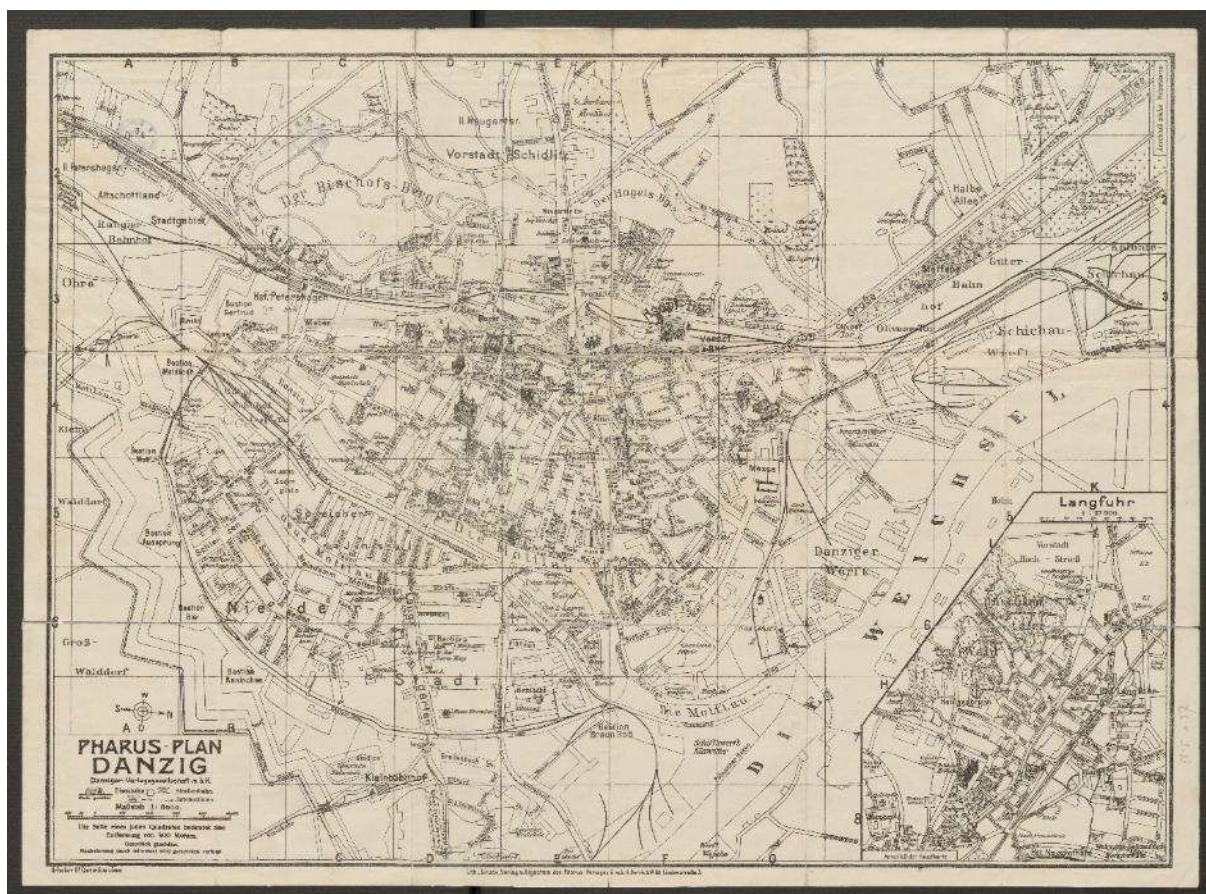
Ryc. 59 Fragment mapy Gdańska z 1802r (źródło: Repozytorium Cyfrowe Instytutów Naukowych www.rcin.org.pl)

Poprawa sytuacji miasta nastąpiła dopiero w drugiej połowie XIX wieku, po wprowadzeniu polityki odnowy wschodniej części powstającego Cesarstwa Niemieckiego, bazującej na zapewnieniu środków na rozwój ekonomiczny, budowę nowych fabryk i stoczni oraz zniesienie ceł (Cieślak 1978). Po utworzeniu połączeń kolejowych do Bydgoszczy (1852r), Szczecina i Berlina (1870r) oraz Warszawy (1877r), nastąpił stopniowy rozwój miasta (Lorens 1998). Gdańsk nie mógł się jednak dynamicznie rozwijać bez wykorzystania zaplecza gospodarczego Polski.

Wraz z rozwojem miasta zlikwidowano obwałowania zastępując je układami kolejowymi i drogowymi, równocześnie znaczenie utracił port na Motławie. Funkcję portową zaczęto przenosić w stronę ujścia Martwej Wisły do Zatoki, a nabrzeża dawnego portu zaczęto wykorzystywać jako deptaki spacerowe i przystań dla statków pasażerskich. Rozwój przemysłu stoczniowego następował na terenach Młodego Miasta.

W 1888 r. miasto otrzymało pierwszą zgodę na rozbiórkę północnego i zachodniego pasa obwałowań a w 1891 r. podjęto ostateczną decyzję o likwidacji umocnień. Na potrzeby planowanego zagospodarowania i rozwoju nowoczesnych funkcji miejskich, na tych odzyskanych terenach stworzono plan rozwoju struktur miejskich opracowany wg wskazówek J. Stübgena, Jego rozwiązania, które nawiązują do przykładów Wiednia czy Kolonii, pozwoliły na wykształcenie wielkomiejskich plant, obsadzonych drzewami oraz otwarcia widokowe na ważne budynki. Wzniesiono także nowe eklektyczne zabudowania nawiązujące formą i skalą do historycznego centrum. Większość założeń z tamtego okresu została zniszczona trakcie działań wojennych, a ramach powojennej odbudowy nieodtworzona (Bugalski 2013)

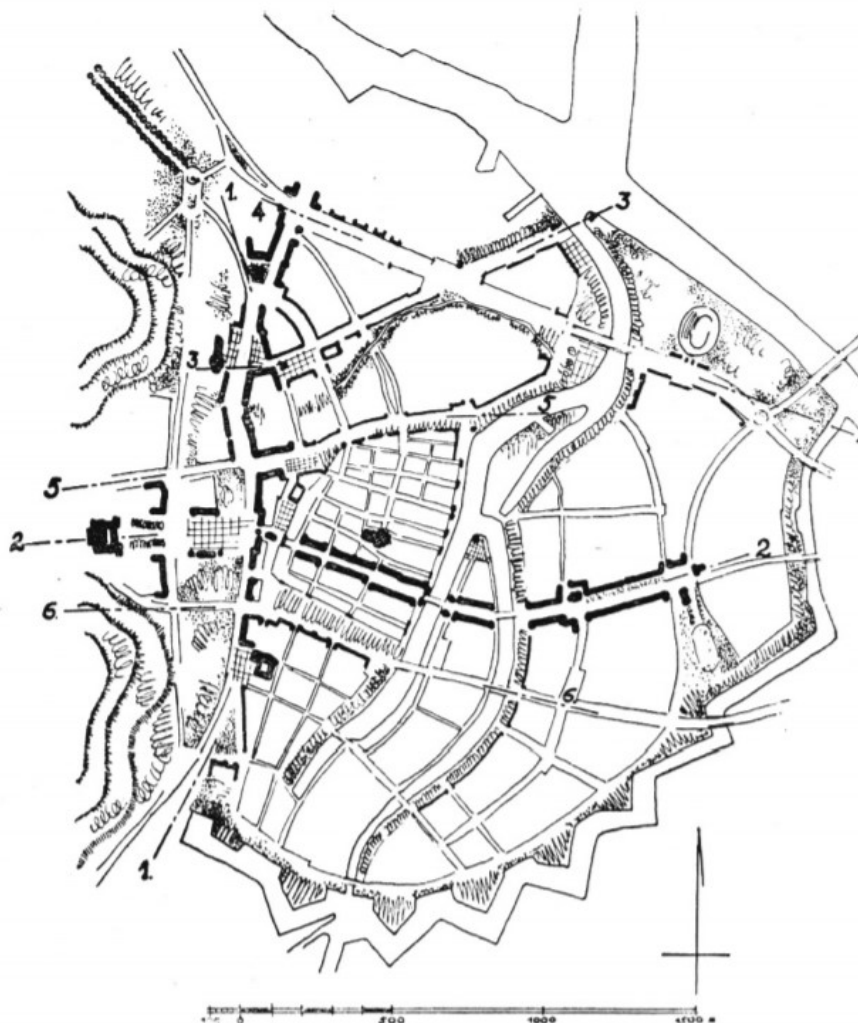
W okresie rządów narodowych socjalistów od 1933r powstało niewiele nowych inwestycji. Zrealizowano osiedle robotnicze na Chełmie (Stolzenbergu) i przy ul Siennickiej (Breitenbachstraße). Wybudowano kilka gmachów użyteczności publicznej przy ul. Okopowej, Targu Drzewnym, ul. Garncarskiej. Zrealizowano górujące nad miastem schronisko młodzieżowe na Biskupiej Górze (Bischofsberg) (Lorens 2013) (Ryc. 60).



Ryc. 60 Plan Centrum Gdańska z 1940r – Pharus Plan Danzig (źródło: Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Wrocławskiego)

Po działaniach wojennych centrum miasta było mocno zniszczone, a większość budynków była wypalona. Wiele dalszych zniszczeń dokonano się również w latach powojennych, zanim zdecydowano o odbudowie śródmieścia w historycznym kształcie. W 1948 roku przygotowano projekt odbudowy Głównego Miasta przez pracownię Piotra Biegańskiego (Bugalski 2013). Zachowano historyczny układ ulic, natomiast odbudowa zgodnie z rygiem konserwatorskim dotyczyła głównie ulic prostopadłych do Motławy. W 1952 roku został przygotowany szczegółowy plan urbanistyczny dla centrum Gdańska, w którym ustalano rozwiązania funkcjonalne i kompozycyjne. Plan opracowali architekci Leszek Dąbrowski, Adam Kühnel i Witold Rakowski, a konsultował go arch. Stanisław Różański. Jednym z elementów tego planu jest tzw. „oś na stocznię”, dodatkowo do kompozycji Starego Miasta dodano oś ul. Heweliusza – od Dworca Głównego na Polski Hak, oś – z Bramy Oliwskiej w kierunku ośrodka sportowego, Podwale

Przedmiejskie oraz Podwale Staromiejskie tworzą podstawowy kład komunikacyjny dla śródmieścia (Ryc. 61).



Ryc. 61 Plan odbudowy historycznego śródmieścia Gdańska, 1952 rok; autorzy: L. Dąbrowski, A. Kühnel, W. Rakowski (źródło: Dąbrowski i in. 1954).

W latach 50tych powstaje Projekt dzielnicy Gdańsk Północ (Danuta Weirowska i Witold Rakowski) – zmieniający ul. Rajską w arterię komunikacyjną i kompozycyjną. Pierwsze prace rozpoczynają się już w 1955 r. Stworzono także plan dla dzielnicy Gdańsk Południe zachowujący główną siatkę ulic i zabytki w tym kościół Świętej Trójcy i kościół Piotra i Pawła.

W 1968 roku powstaje nowe opracowanie dotyczące śródmieścia Gdańska, które główną uwagę przywiązuje do rozwoju układu komunikacyjnego. Plan ten zakładał poszerzenie ul Podwale Przedmiejskie, wskutek czego pogłębiony został podział śródmieścia na część północną i

południową. W oparciu o ten plan przebudowano także Podwale Grodzkie wraz z Węzłem Piastowskim, poszerzono wiadukt Błędnik oraz przebudowano węzeł Bramy Oliwskiej. Wykonano nową ul. 3-go Maja oraz węzeł Leningradzka (na przecięciu ulic Wały Jagiellońskiej i Leningradzkiej – obecnie Podwale Przedmiejskie) (Bugalski 2013).

W latach 70 i 80-tych nastąpił zastój w odbudowie i rozwoju śródmieścia Gdańska w związku z ówczesnym kryzysem ekonomicznym. W początku lat 90-tych centrum charakteryzowało się niehomogenicznym układem z różnych okresów odbudowy wraz z terenami które nie zostały odbudowane po wojennych zniszczeniach – jak np. Wyspa Spichrzów.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Układ nadwodnych przestrzeni publicznych centrum Gdańska na początku XXI wieku to Długie Pobrzeże pomiędzy Zieloną Bramą i Targiem Rybnym wraz z dochodzącymi prostopadle ulicami Głównego Miasta. Do układu tego stopniowo są dołączane pierwsze inwestycje centrum miasta po 1989 roku:

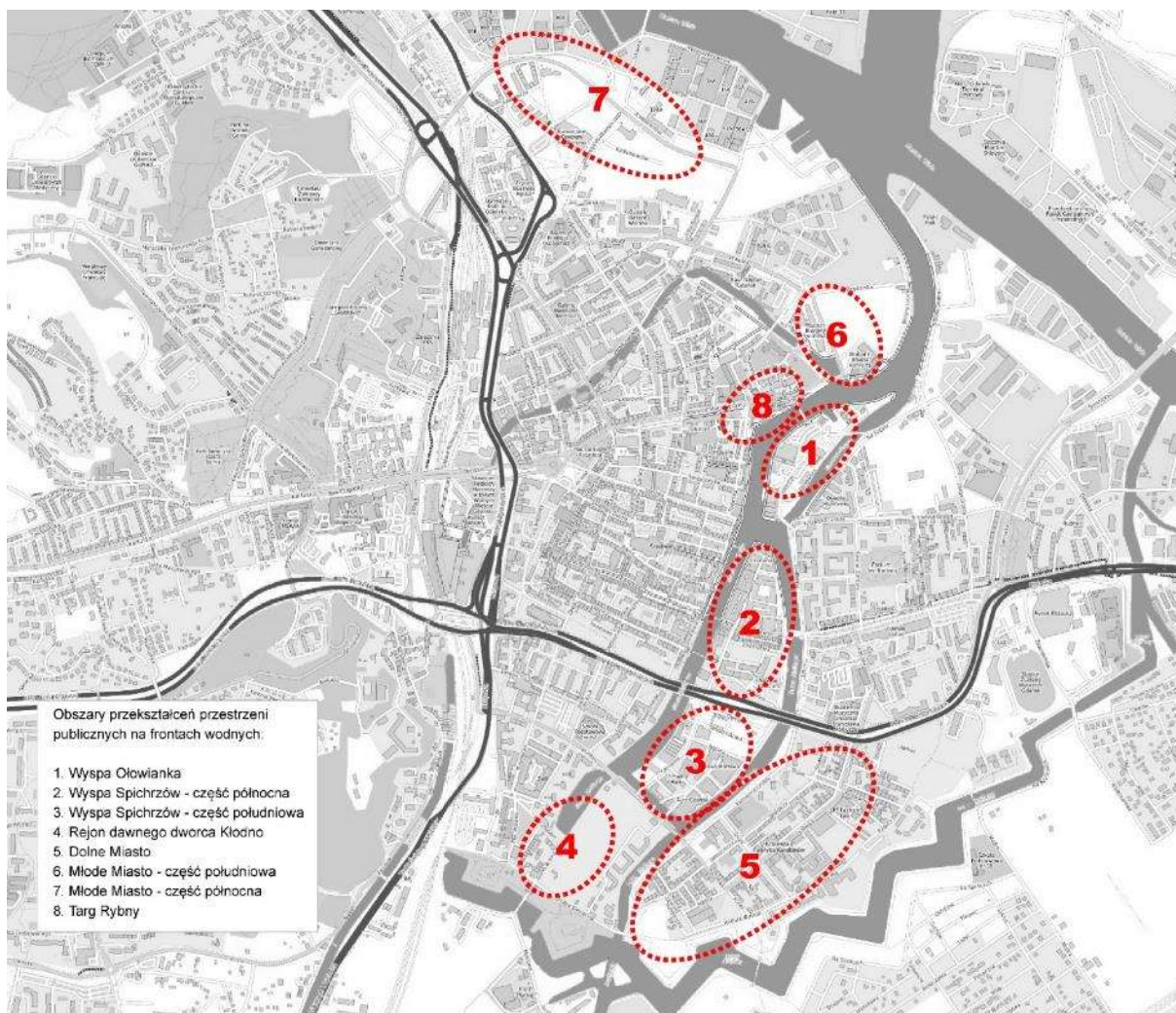
- nabrzeże na Wyspie Ołowianka wzdłuż spichlerzy Panna, Miedź i Oliwski. W spichlerzach tych w 1989 roku Narodowe Muzeum Morskie otworzyło swój oddział.
- ulica Stągiewna wraz kompleksem kamienic odtwarzającym jej południową pierzeję wg projektu opracowanego przez Stanisława Michela, Stefana Phillipa i Kazimierza Jarosza.

Centrum miasta na początku XXI wieku charakteryzuje się dużą ilością terenów niezagospodarowanych i zdegradowanych, nieodbudowanych po wojennych zniszczeniach. Wg szacunków zespołu ZAPA prawie 50% powierzchni centralnych obszarów miasta mogło podlegać przekształceniom (Lorens i in 2018).

Początek XXI wieku cechuje się przyspieszeniem w przekształceniu centralnych obszarów nadwodnych Gdańska. Jest to głównie wynik inwestycji realizowanych w ramach pozyskanych znacznych środków z Unii Europejskiej, a także przygotowań związanych z organizacją Piłkarskich Mistrzostwa Europy w 2012 r.

Obszary rozwoju w tym okresie można podzielić na kilka stref (Ryc. 62):

1. Wyspa Ołowianka
2. Wyspa Spichrzów – część północna
3. Wyspa Spichrzów – część południowa
4. Rejon dawnego dworca Kłodno
5. Dolne Miasto
6. Młode Miasto – część południowa (na południe od ulicy Stępkarskiej)
7. Młode Miasto – część północna (Stocznia Cesarska – Plac Solidarności)
8. Trag Rybny



Ryc. 62 Strefy rozwoju gdańskich frontów wodnych (opracowanie M. Izidor)

Przebudowa Wyspy Ołowianka zaczęła się w latach 80-tych XX wieku w ramach rozbudowy Narodowego Muzeum Miejskiego w jej południowej części. Kolejny etap to przebudowa w latach 1998-2005 dawnego budynku elektrownia na potrzeby Filharmonii Bałtyckiej oraz jako centrum kongresowe wraz z hotelem w dawnym Spichlerzu Królewskim. W ramach przestrzeni publicznych zrealizowano nabrzeże wzdłuż Motławy oraz plac przed Filharmonią z Bursztynową Promenadą Gwiazd. W 2017 roku oddano do użytku nowy most zwodzony na Motławie łączący Ołowiankę i okolice ulicy Rycerskiej. W 2018 roku wykonano zielony skwer z meblami miejskimi w okolicach mostu zwodzonego, równocześnie parking koło Filharmonii wykorzystywany jest jako wielofunkcyjny plac miejski (Ryc. 63). Na północnym cyplu Wyspy Ołowianka planowany jest teren zielony.



Ryc. 63 Przestrzeń publiczna na wyspie Ołowianka, Gdańsk (fot. M. Izydor)



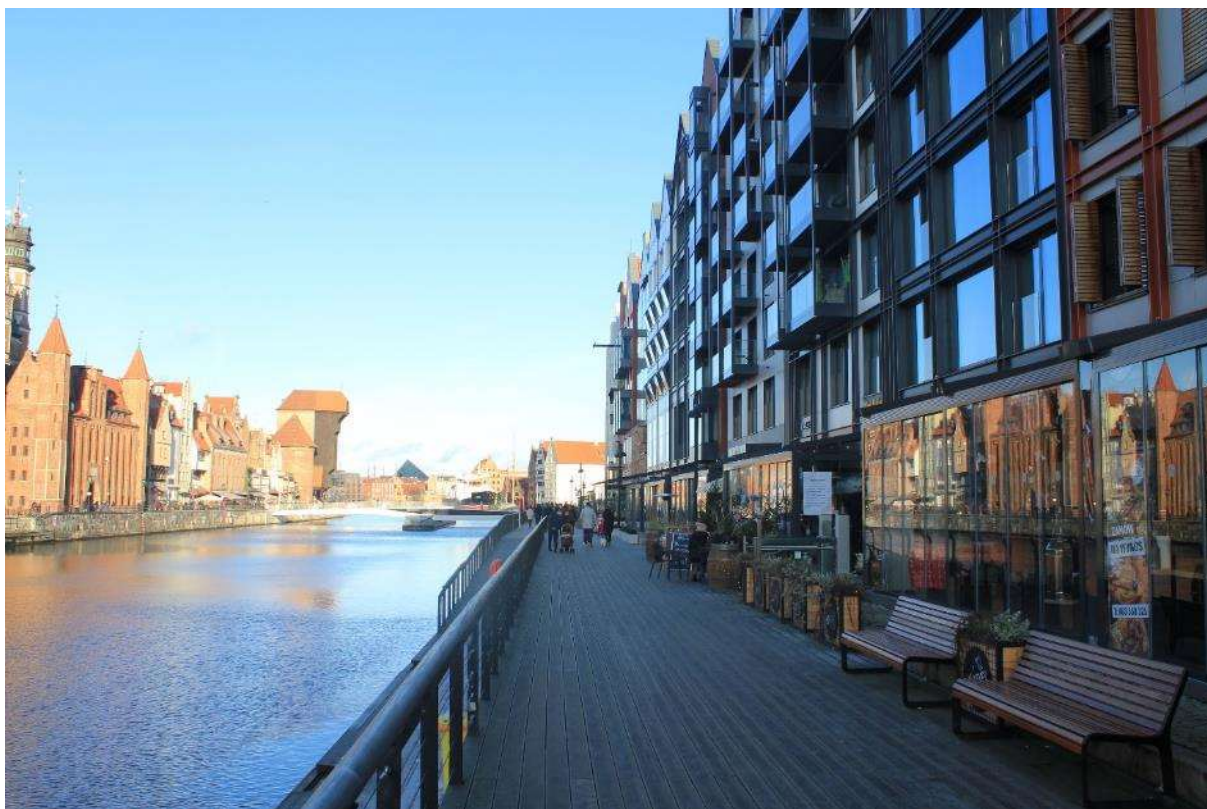
Ryc. 64 Zespół budynków Riverview, Gdańsk (fot. M. Izydor)

W okolicach Wypsy Ołowianka pomiędzy ulicami Na Stępcie, Angielka Grobla i Płk. Dziewanowskiego firma Vastint Poland zrealizowała w 2020r Zespół Budynków Apartamentowych Riverview (Ryc. 64) dzięki któremu ulica Na Stępcie zyskała charakter kameralnego bulwaru. Planowany jest II etap inwestycji w kierunku ulicy Sienna Grobla, na terenie dawnych Zakładów Mięsnych.

Wyspa Spichrzów to jedna z najbardziej prestiżowych lokalizacji w Gdańsku. Pierwsze koncepcje jej odbudowy pochodzą z 1969 roku. Próby zagospodarowania terenu podejmowane były od początku lat 90-tych XX wieku, jednakże faktyczna przebudowa tego terenu rozpoczęła się w 2014 roku.

Na Wyspie Spichrzów na północ od ulicy Stągiewnej realizowany jest projekt Granaria w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego pomiędzy Miastem Gdańsk oraz konsorcjum firm Immobel Poland i Multibud W. Ciurzyński S.A. W ramach I etapu oddanego w 2019r wybudowano zespół budynków hotelowo mieszkalnych z lokalami usługowo handlowymi w parterze pomiędzy ulicą Chmielną i Motławą (Ryc. 65). Główne przestrzenie publiczne to wykonany w 2014r przed rozpoczęciem zabudowy kwartału remont nabrzeża IX (wzdłuż Motławy – wykonane jako drewniany pomost z obniżeniami) oraz X (wzdłuż Nowej Motławy). W ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP)²⁵ inwestor wykonał nową obrotową kładkę przez Motławę na przedłużeniu ulicy Świętego Ducha. Aktualnie realizowany jest II etap projektu Granaria – budynki apartamentowe zlokalizowane pomiędzy ulicą Pożarniczą i Basztową z lokalami usługowo handlowymi w parterze. Zaplanowano również przestrzeń półpubliczną jako przekryty pasaż pomiędzy ulicami Stągiewną i Pożarniczą. Dodatkowo w ramach PPP Most Stągiewny zostanie przebudowany na zwodzony a Marina na Nowej Motławie zostanie powiększona w kierunku ulicy Podwale Przedmiejskie.

²⁵ Miasto Gdańsk podpisało umowę na zagospodarowanie wyspy spichrzów ze spółką Granaria i inwestorem Zbigniewem Nowakiem (Projekt Deo Plaza – budynek hotelowy Radison) w ramach której prywatni inwestorzy zobowiązali się wykonać infrastrukturę na rzecz miasta.



Ryc. 65 Wyspa Spichrzów, zespół budynków Granaria, Gdańsk (fot. M. Izydor)

Naprzeciwko projektu Granaria po drugiej stronie Nowej Motławy wykształcił się miejski bulwar nadwodny wzdłuż ulicy Szafarnia (Ryc. 66) jako ciąg pieszo jezdny który łączy ulicę Długie Ogrody i Wyspę Ołowianka i obsługuje marinę na Nowej Motławie. W miejscu tym zlokalizowane są również nowe inwestycje: Hotel Gdańsk w Spichlerzu Nowa Pakownia (2008r), Zespół Apartamentowy Szafarnia – Pirelli Pekao Real Estate, Zespół Apartamentowy WaterLane – Vitania Group. Ulica Długie Ogrody planowana jest jako lokalna główna przestrzeń publiczna po przekształceniu jej w ciąg pieszo rowerowy.

Południowa część Wyspy Spichrzów to głównie zabudowa o funkcji mieszkaniowej i hotelowej, warto zwrócić uwagę na projekty Aura Island – Mill Yon Gdańsk, Chmielna Park – Inpro i po drugiej stronie Motławy Apartamenty Lastadia – Invest Komfort (pierwsza realizacja w tym rejonie), Rezydencja Wintera – Ekolan. Przestrzeń publiczną tego obszaru to przebudowane nabrzeże wzdłuż Nowej Motławy oraz częściowo przy Motławie (wzdłuż Rezydencji Wintera). Rolę głównego ciągu komunikacyjnego tej części pełni ulica Chmielna (Ryc. 67).



Ryc. 66 Ulica Szafarnia, Gdańsk (fot. M. Izydor)



Ryc. 67 Ulica Chmielna, południowa część Wyspy Spichrzów, Gdańsk (fot. M. Izydor)

Rejon dawnego dworca Kłodnica to przede wszystkim nowopowstała i planowana zabudowa mieszkaniowa. Od strony Nowej Motławy zrealizowano zespół Kamienice Nad Motławą – PB Górski. Od strony Motławy planowana jest nowa inwestycja firmy Invest Komfort. W zakresie przestrzeni publicznych warto podkreślić nabrzeże przy przystani Żabi Kruk, która zgodnie z MPZP powinna być połączona ciągiem zieleni urządzonej z Nową Motławą. Pobliski Plac Wałowy ma zostać przekształcony w lokalną przestrzeń publiczną w ramach programu rewitalizacji Starego Przedmieścia.



Ryc. 68 Kanał Nowej Motławy, rejon Kamiennej Śluzy, Gdańsk (fot. M. Izydor)

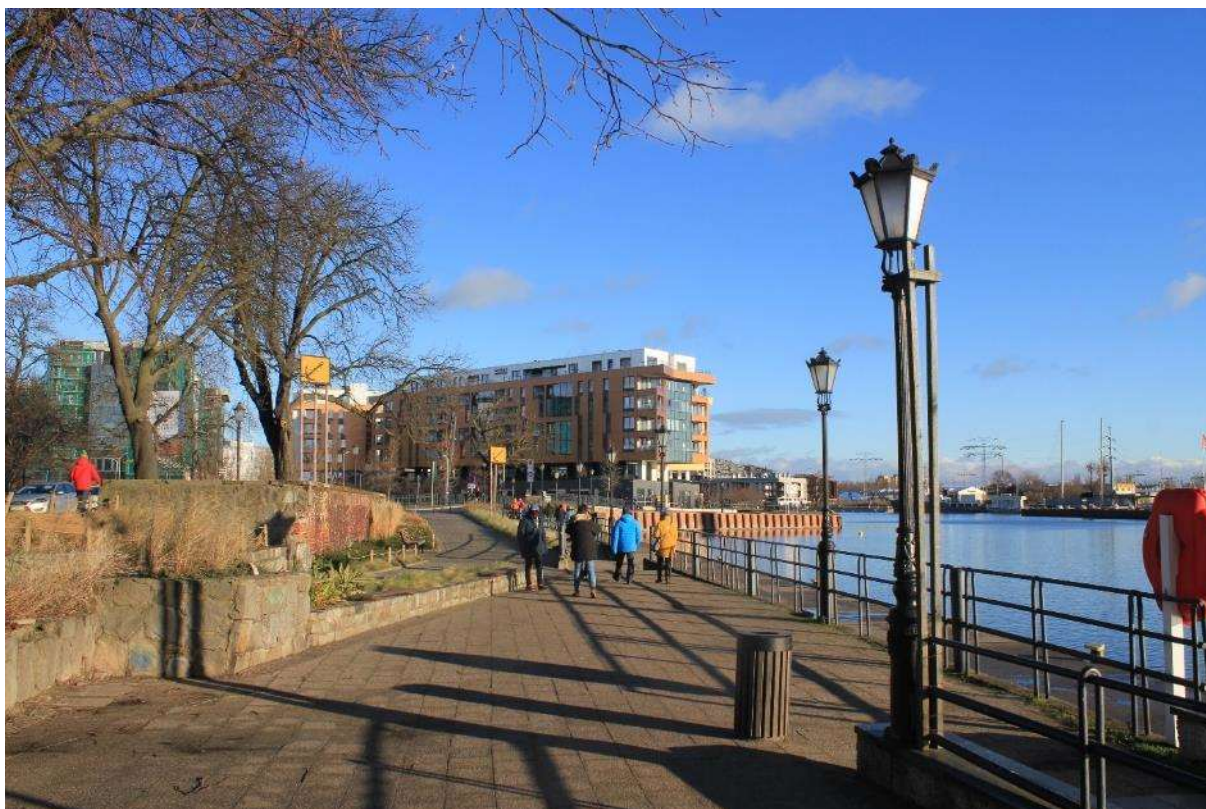
Dolne Miasto to dzielnica, w której realizowany jest Gminny Program Rewitalizacji. W ramach przekształceń wyremontowano ulicę Łąkową, która stała się główną przestrzenią tej części miasta. Ponadto częściowo zostały odnowione tereny zielone wzdłuż Optywu Motławym (Ryc. 68). Planowane są dalsze prace uporządkowania i wyposażenia w oświetlenie tych terenów. Miasto Gdańsk w 2019r zawarło umowę w formule PPP z konsorcjum GGI Dolne Miasto, w ramach której wykonane mają być nowe przestrzenie

publiczne w zrewitalizowanej zajezdni tramwajowej, a także zagospodarowane mają zostać Bastiony Reduta Wilk i Wyskok wraz z odnowieniem bulwarów Nowej Motławy (Ryc. 69).



Ryc. 69 Ulica Łąkowa, Dolne Miasto Gdańsk (fot. M. Izydor)

Rozwój Długiego Pobrzeża w kierunku Martwej Wisły rozpoczęło wybudowanie przy Targu Rybnym hotelu Hilton. Następnie wyremontowane nabrzeże połączyło tą część miasta z rejonem Brabanku i Gazowni, który stanowi południowo-wschodnią część nowej dzielnicy Młode Miasto. Na południe od ulicy Stępkarskiej wybudowano Muzeum II Wojny Światowej (2017r) oraz zespół apartamentowy Brabank – Invest Komfort (2016r – I etap, kolejne etapy w realizacji) wraz z przestrzeniami publicznymi – plac przed muzeum i przy Moście Wapienniczym oraz nabrzeże Motławy z zielonymi skwerami (Ryc. 70). Nabrzeże zostało także wyremontowane wzdłuż ulicy Wiosny Ludów, w rejonie tym realizowane są nowe zespoły apartamentów. Nad wejściem ulicy Nowej Wałowej do tunelu pod Motławę planowany jest plac miejski. Planowane jest również przekształcenie Targu Rybnego w reprezentacyjny plac.



Ryc. 70 Ulica Wartka i zespół budynków Brabank, Gdańsk (fot. M. Izydor)

Młode Miasto w rejonie Stoczni Cesarskiej i Placu Solidarności to wielkoskalarne przekształcenie terenów postoczniowych w nowe śródmieście miasta i metropolii (Lipiński, Lorens 2016). W ramach przebudowy terenu wzniesiono Europejskie Centrum Solidarności – muzeum zlokalizowane w historycznym miejscu obok placu Solidarności. Zbudowano również ulicę Popiełuszki (dawna Nowa Wałowa) – szkielet komunikacyjny nowej dzielnicy. Zrealizowano ponadto kilka inwestycji prywatnych - budynki mieszkalne i biurowe. W 2020 roku rozpoczęła się realizacja zespołu apartamentowo-usługowo-biurowego Doki – Euro Styl (pomiędzy ul. Popiełuszki, ul. Rybaki Górne i Drogą do Wolności), która swym układem ma podkreślać plac przy ECS. Należy także wymienić plany firmy Stocznia Cesarska Developmnet, która odpowiada za przekształcenia terenów pomiędzy ulicą Popiełuszki i Martwą Wisłą. Zgodnie z opracowanym na zlecenie tej firmy masterplanem w miejscu tym ma powstać wielofunkcyjny obszar centralny miasta (mieszkalnictwo, usługi, hotele, biura, funkcje publiczne, muzeum) (Arczyńska 2020). Jako główne przestrzenie publiczne planowane są plac na

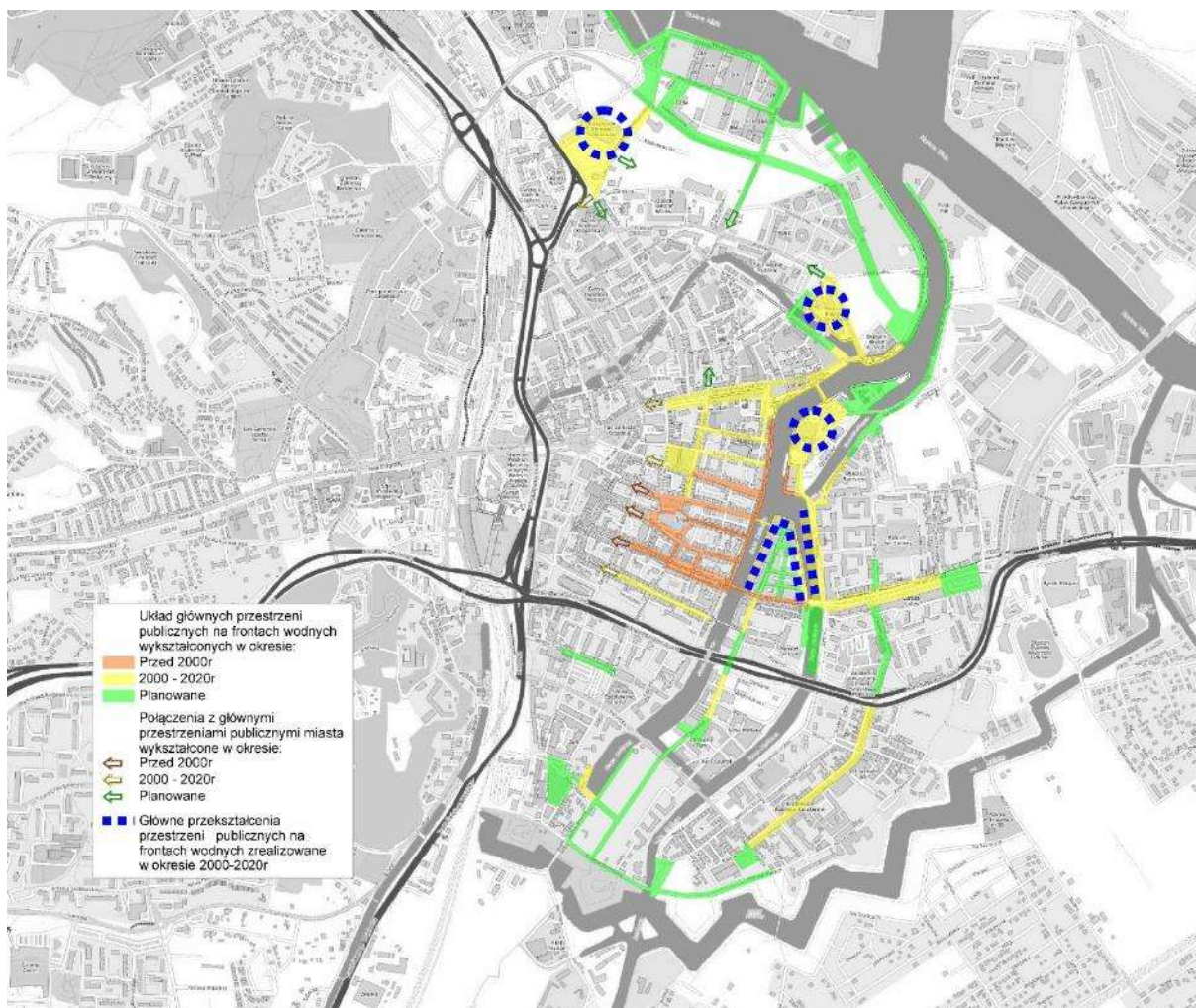
przedłużeniu Drogi do Wolności (jednak nie dochodzący do nabrzeża Martwej Wisły), plac i nabrzeże wokół baseny Stoczni Cesarskiej, tereny zielone koło nowego basenu w okolicy ujścia Motławy do Martwej Wisły, promenada nadwodna oraz droga równoległa do promenady pomiędzy nabrzeżem i ulicą Popiełuszki (Ryc. 71).



Ryc. 71 Ulica Elektryków, Młode Miasto, Gdańsk (fot. M. Izydor)

Układ nadwodnych przestrzeni Gdańska to głównie bulwary nadwodne wraz z ciągami łączącymi z pozostałymi częściami miasta. Przestrzenie wzdłuż Motławy i Nowej Motławy zlokalizowane są na terenach portu I generacji²⁶ dlatego są to przestrzenie o miejskim charakterze o silnym morskim dziedzictwie. Północna część centrum to tereny postoczniove. Całość obszaru to miejsce występowania dużej ilości zabytków kultury materialnej. Należy również zwrócić uwagę na niewielką ilość terenów zielonych: głównie są to Targ Rakowy, Żabi Kruk, Opływ Motławy, północna część Ołowianki (Ryc. 72).

²⁶ Przekształcenia przestrzeni po średniowiecznym porcie na Motławie nastąpiły w XIX wieku w trakcie rozwoju technologii transportu morskiego i przeładunkowych oraz przesunięciem portu w kierunku Zatoki Gdańskiej.

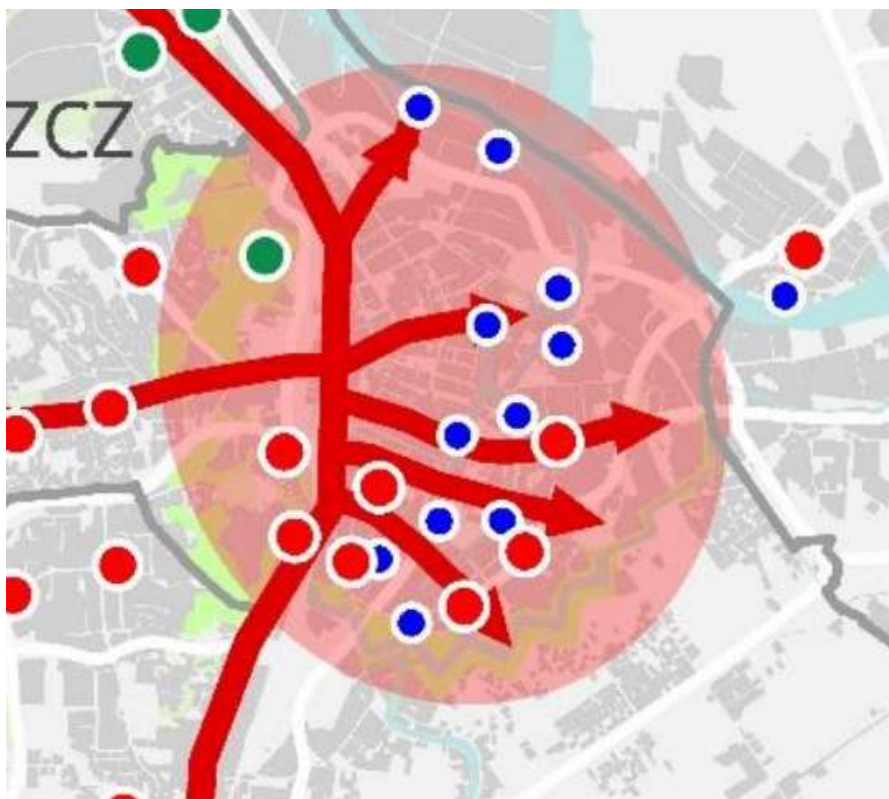


Ryc. 72 Gdańsk- układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izidor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

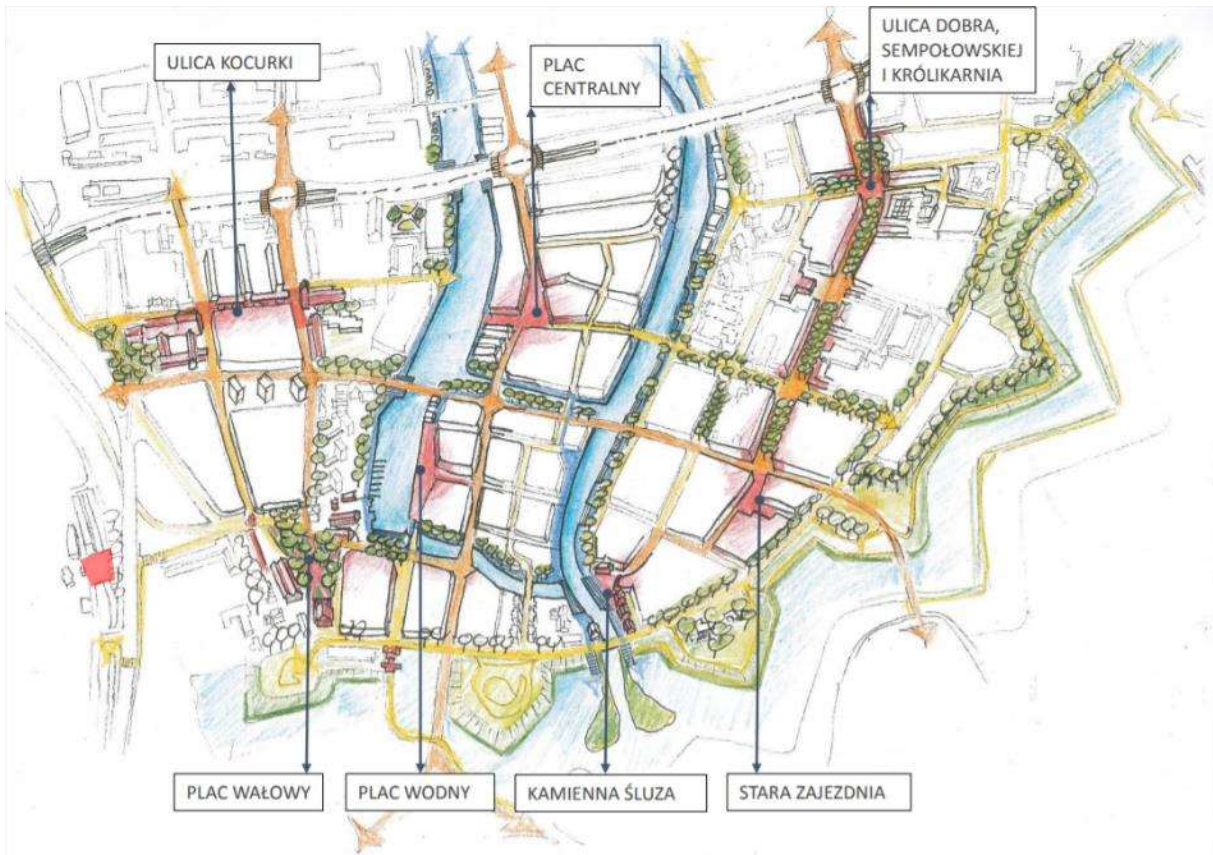
Zapisy dotyczące planowanego rozwoju nadwodnej przestrzeni publicznej zlokalizowane są w różnych dokumentach:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta z dnia 27.06.2019r (Ryc. 73),



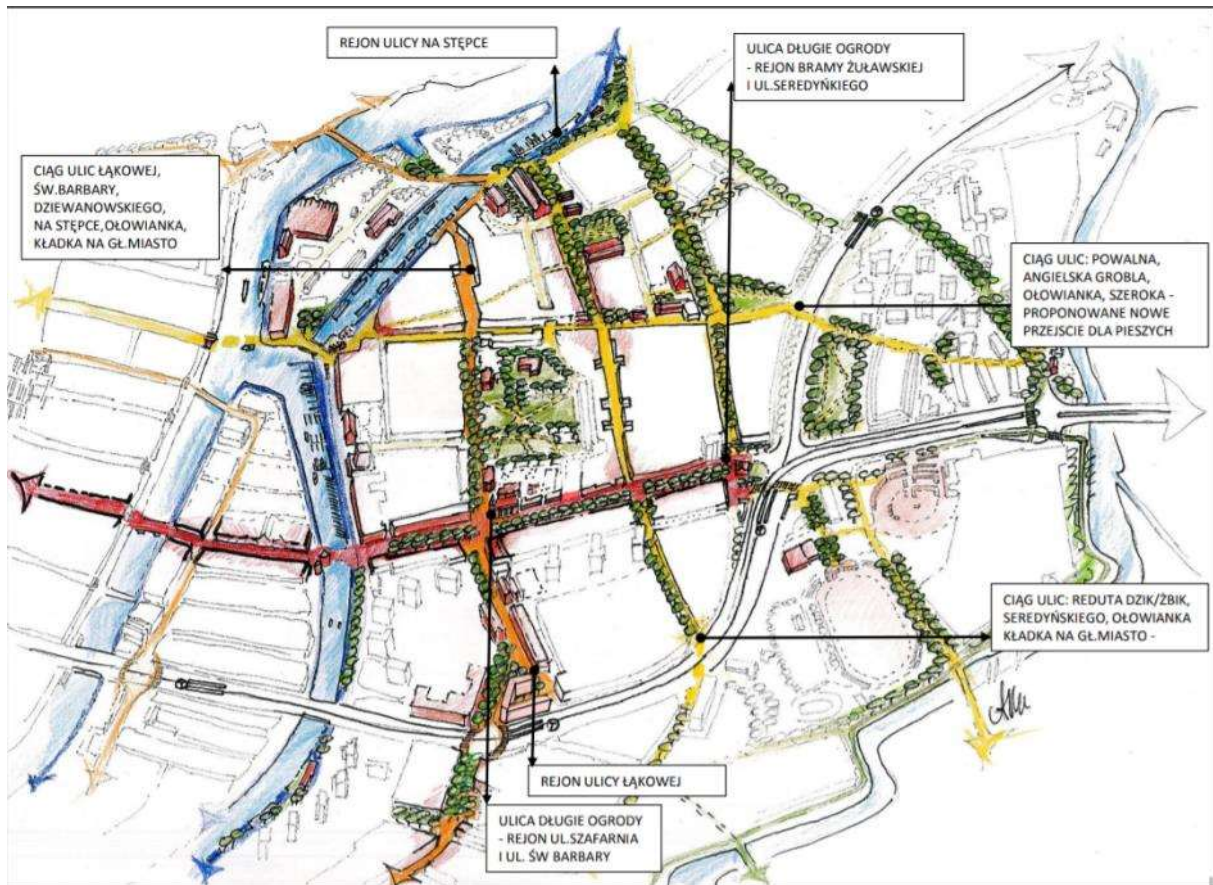
Ryc. 73 Kierunki rozwoju przestrzeni publicznych na terenie śródmieścia Gdańska zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta z dnia 27.06.2019r (źródło: Studium Gdańsk 2019)

- Gdańskie Przewstrzenie Lokalne Etap I (2017r) – Dolne Miasto/Plac Wałowy/Stare Przedmieście (Ryc. 74),



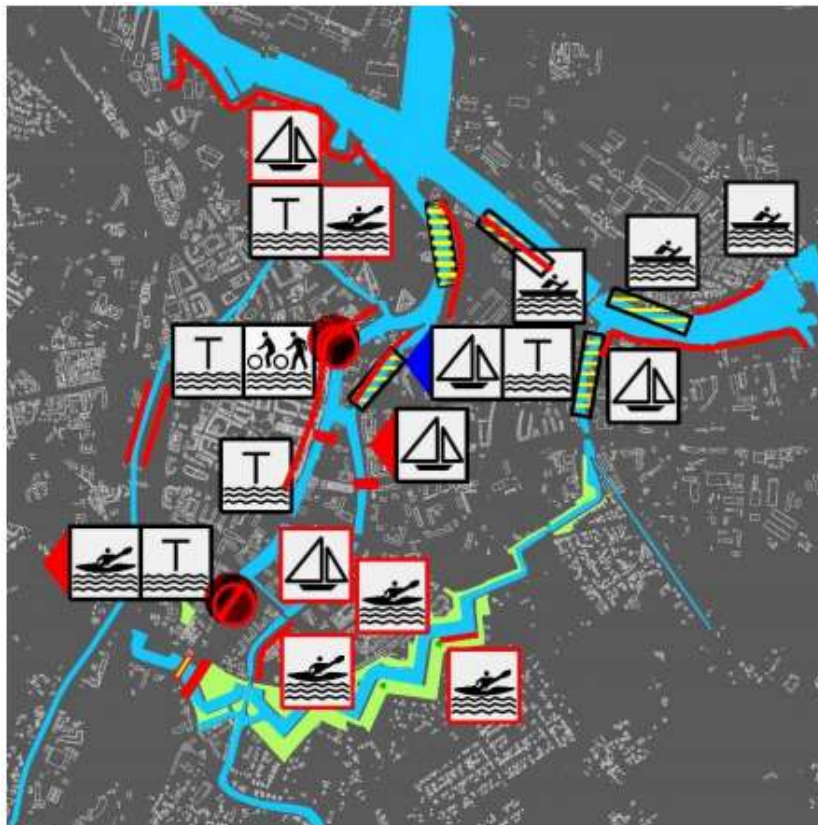
Ryc. 74 Plan układu przestrzeni publicznych - Gdańskie Przewstrzenie Lokalne Etap I (źródło: Program rewitalizacji Gdańsk 2017)

- Gdańskie Przeszterzenie Lokale Etap II (2018r) – Angielska Grobla (Ryc. 75),



Ryc. 75 Plan układu przestrzeni publicznych - Gdańskie Przeszterzenie Lokalne Etap II ((źródło: Program rewitalizacji Gdańsk 2017)

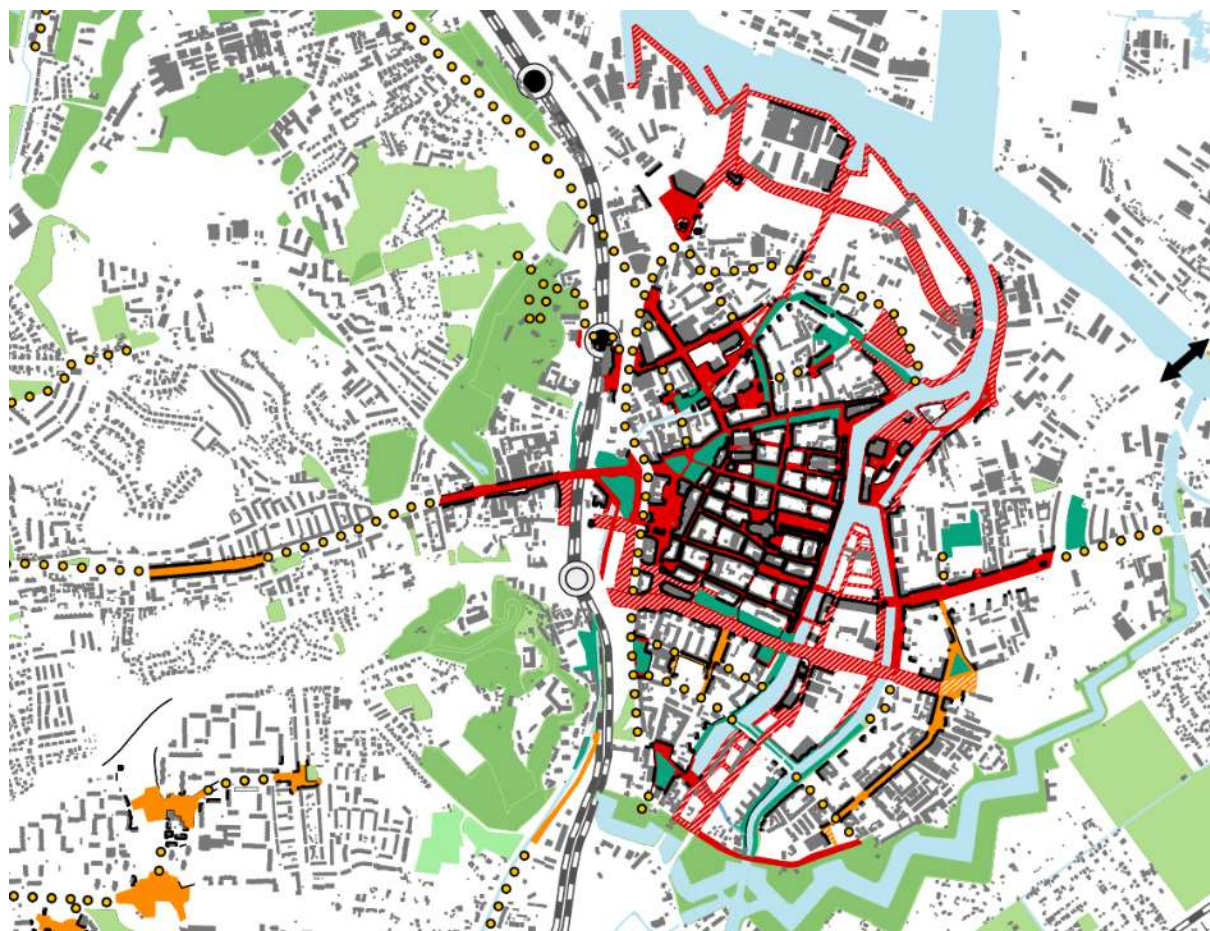
- Gdańska Polityka Wodna Etap I - 2018r (Ryc. 76)



ELEMENTY ISTNIEJĄCE		ELEMENTY PLANOWANE	
	PORTY		NOWE NABRZEŻA
	TERMINAL PROMOWY		MODERNIZACJA ZIELENI NAD WODĄ
	PRYZYSTANIE ŻEGLARSKIE		BUDOWA PORTU
	PRYZYSTANIE WIOŚLARSKIE		BUDOWA PRYZYSTANI ŻEGLARSKIEJ
	PRYZYSTANIE KAJAKOWE		BUDOWA PRYZYSTANI KAJAKARSKIEJ
	LATARNIA MORSKA		BUDOWA PRZEPRAWY PROMOWEJ PIESZ-ROWER.
	TRAMWAJ WODNY		MIEJSCA CUMOWANIA BAREK MIESZKALNYCH I USŁUGOWYCH
	PROM SAMOCHODOWY		NOWE PLACE NAD WODĄ
	PROM PIESZO-ROWEROWY		NOWA INFRASTRUKTURA PLAŻOWA
	INFRASTRUKTURA PLAŻOWA		NOWA INFRASTRUKTURA REKREACYJNA
	INFRASTRUKTURA REKREACYJNA		BUDOWA MOŁA, POMOSTU
			BUDOWA TOALET PLAŻOWYCH
	ROZBUDOWA PORTU		
	ROZBUDOWA PRYZYSTANI ŻEGLARSKIEJ		
	ROZBUDOWA PRYZYSTANI KOMISARIATU WODNEGO		
	ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY PLAŻOWEJ		
	ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY REKREACYJNEJ		
	ROZBUDOWA MOŁA, POMOSTU		

Ryc. 76 Fragment mapy planowanych inwestycji z zakresu turystyki i rekreacji – Gdańska Polityka Wodna (źródło: Fikus-Wójcik, Różga-Micewicz 2018)

- Studium Ogólnomiejskich Przestrzeni Publicznych Gdańska – Planowana, 2013r (Ryc. 77),



OZNACZENIA

PRZESTRZENIE PUBLICZNE

ISTNIEJĄCE	PLANOWANE	
[Symbol]	[Symbol]	KWADRĘDZE I SGARY
[Symbol]	[Symbol]	KWADRĘDZE FUNKCJONALNE
[Symbol]	[Symbol]	PRZESTRZEŃ PUBLICZNA - METROPOLITANNA I OGÓLNOGOSPODARSTWA
[Symbol]	[Symbol]	PRZESTRZEŃ PUBLICZNA - DZIELNICOWA
[Symbol]	[Symbol]	SKWERY INTEGRALNE ZWIĄZANE Z WKŁ. PRZESTRZEDZIAMI PUBLICZNYMI
[Symbol]	[Symbol]	POWAŻANA PRZESTRZEŃ PUBLICZNYCH

TRANSPORTOWA INFRASTRUKTURA LINIOWA

[Symbol]	LINE KOLEJOWE - ISTNIEJĄCE
[Symbol]	LINE KOLEJOWE - PLANOWANE

WYBRANE ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

[Symbol]	WODY
[Symbol]	LASY I PARKI
[Symbol]	TERENY PRZEZNACZONE POD ZIELEŃ W MPZP
[Symbol]	PLAŻE
[Symbol]	PLANOWANE ZBIORNIKI WODNE

Ryc. 77 Przestrzenie publiczne śródmieścia zgodnie ze Studium Ogólnomiejskich Przestrzeni Publicznych Gdańska (źródło: Romasiuk 2013)

W zakresie układu nadwodnych publicznych przestrzeni można zauważyć niespójności pomiędzy poszczególnymi dokumentami, brak jest również docelowej wizji układu tych przestrzeni. Każde z opracowań podchodzi do tych przestrzeni w odmienny sposób, zawierają analizę różnych czynników oraz prezentują odmiennie rozwiązania.

Brak docelowej wizji nie sprzyja wytworzeniu spójnego układu nadwodnych przestrzeni publicznych a także może odpowiadać za brak ich ciągłości, np. brak bulwarów wzdłuż Motławy pomiędzy ul. Podwale Przedmiejskie i ul. Toruńską. Nie przeprowadzono analizy możliwości wykorzystania przestrzeni nadwodnych jako elementu łączącego poszczególne części centrum miasta i niwelujących występujące bariery (np. ul. Podwale Przedmiejskie). Brak spójności w podejściu do przestrzeni nadwodnych obrazować może przygotowane przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańsk zlecenie na opracowanie nabrzeży Motławy i Nowej Motławy, na południe od Mostu Zielonego i Mostu Stągiewnego, które zakłada powstanie wzdłuż całego brzegu nowego ciągu pieszo – rekreacyjnego, podczas gdy Gdańska Polityka Wodna nie przewiduje w tym miejscu nowych nabrzeży.

Remonty i przekształcenia nabrzeży wymagają bardzo dużych nakładów finansowych, dlatego należy szczególną uwagę zwrócić na ich miastotwórczą funkcję. Nowo oddawane publiczne przestrzenie nadwodne bardzo szybko pozwalają poszerzyć obszar centralny miasta (np. okolice Brabanku i Muzeum II Wojny Światowej, północna część Ołowianki, a także Młode Miasto aż do rejonu przystanku kolejowego Gdańsk-Stocznia, Sienna Grobla i Polski Hak).

Należy również zwrócić uwagę na stosowanie w niewielkim stopniu czasowego zagospodarowania nabrzeży. W Gdańsku włączeniu do obszaru centralnego podlega duża ilość terenów silnie zdegradowanych i trudno dostępnych, podczas gdy czasowe zagospodarowanie sprzyja ich popularyzacji i pozwala przyspieszyć przekształcenia. Dobrym tego przykładem są tereny postoczniowe, w szczególności rejon ul. Elektryków, który stały się popularnym miejscem spotkań i życia nocnego.

6.3.2. Gdynia

Rola i powiązania regionalne miasta

Gdynia wraz z Gdańskiem i Sopotem tworzy rdzeń obszaru metropolitalnego, który jest podstawowym elementem sieci miejskiej w województwie pomorskim.

Zlokalizowana tu jest część instytucji o znaczeniu regionalnym i ponad regionalnym, jest to również miejsce dużej ilości koncertów, festiwali w tym o randze międzynarodowej. Gdynia to silny ośrodek akademicki, w szczególności w zakresie gospodarki morskiej. Połączenia drogowe z krajem zapewniają głównie autostrada A1, droga ekspresowa S7, droga krajowa nr 6 (w trakcie przebudowy do standardu drogi ekspresowej). W Gdyni zlokalizowany jest port morski, który stale rozwija się w zakresie ilości transportowanych towarów i ma podstawowe znaczenie dla gospodarki kraju. Infrastruktura kolejowa Gdyni stanowi jeden z podstawowych elementów trójmiejskiego węzła kolejowego.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Gdynia liczy 246 tys. mieszkańców (wg danych Urzędu Miasta Gdynia stan na 31.12.2019), a od początku XXI wieku miasto stale notuje bardzo niewielki spadek liczby mieszkańców (największą populację odnotowano w 1998r – 253 tys. mieszkańców) Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców)

- w wieku przedprodukcyjnym 16%,
- w wieku produkcyjnym – 58%,
- w wieku poprodukcyjnym 26%.

W 2019 r. liczba osób zatrudnionych wynosiła 78 tys. (w tym w sektorze publicznym 34,4% i prywatnym 65,6%). Główne sekcje zatrudnienia to: przemysł (18,4%), transport i gospodarka magazynowa (16,0%), administracja publiczna i obrona narodowa (14,7%), handel (12,6%), obsługa nieruchomości (12%). Liczba bezrobotnych w grudniu

2019 r. wyniosła 2,4 tys. (stopa bezrobocia rejestrowanego 2,1%, podczas gdy dla województwa pomorskiego wynosiła 4,4%).

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 41,2 tys. podmiotów. Dominująca grupa (96,7%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W Gdyni w 2017 roku działały 42 szkoły branżowe, licea ogólnokształcące i technika, 26 szkoły policealne i 7 uczelni. Na Uczelniach wyższych kształciło się 11,5 tys. studentów.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Atrakcyjność turystyczną Gdyni trzeba rozpatrywać w ramach całego Trójmiasta, gdyż wielu podróżnych traktuje ten zespół miast jako całość. W ramach tego zespołu Gdynia zyskuje coraz większy prestiż przede wszystkim korzystając z unikalnego położenia oraz oferty kulturalnej.

Urząd Miasta w Gdyni szacuje, że miasto odwiedziło w 2019r ponad trzy miliony turystów. Jako główne wydarzenia przyciągające turystów należy wymienić: Open'er Fesiwal, Festiwal Filmów Fabularnych, Volvo Gdynia Sailing Days czy Gdynia AeroBaltic. Do najpopularniejszych muzeów Gdyni należą: Muzeum Marynarki Wojennej, Akwarium Gdyńskie, Centrum Nauki Experiment.

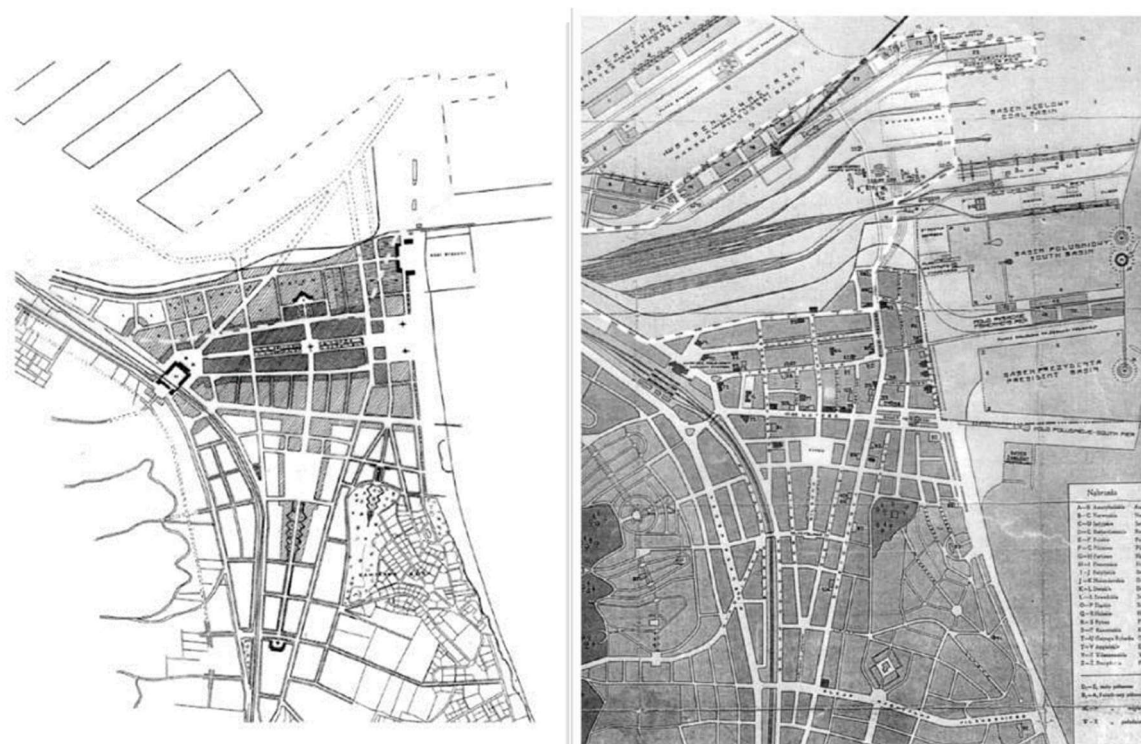
Ważny element stanowi również turystka biznesowa, w 2019r zorganizowano w Gdyni 2 tys. kongresów i targów, na które przyjechało ponad 177 tysięcy osób. Należy także zwrócić uwagę, że miasto stanowi zaplecze dla turystyki morskiej: osób podróżujących promem do Szwecji oraz dla pasażerskich statków wycieczkowych (w 2019r przyplęnęło ich 50 do Portu Gdynia).

Historia rozwoju układu miejskiego²⁷

W latach 1925-26 opracowano pierwotne plany urbanistyczne wraz z częścią centralną w formie Szkicu Rozbudowy Miasta Gdyni (Ryc. 78). Podstawą systemu komunikacyjnego były istniejące wcześniej ulice: Świętojańska, 10 Lutego, Śląska i Morska. Punktem centralnym układu był Plac Konstytucji z osią widokową na port w kierunku nabrzeża francuskiego (gdzie w późniejszym okresie powstał dworzec morski), oraz z główną osią kompozycji w kierunku wschód-zachód (obecna ulica Wójta Jana Radtkego), biegnącą od placu przed dworcem do planu nadmorskiego. Główną oś północ-południe stanowić miała ul. Władysława IV, natomiast al. Marszałka Piłsudskiego otwierała południową część centrum na morze (Sołtysik 1993).

Ustalenia Szkicu stały się nieaktualne już w 1927 r. w związku z zajęciem sporej części północnej śródmieścia pod potrzeby rozwijającego się portu. Wskutek tak poważnego przesunięcia granicy projektowanej dzielnicy główna oś kompozycyjna utraciła sens i opracowujący plan Adam Kuncewicz przeniósł tę funkcję w kierunku południowym na ul. 10 Lutego zakończoną wydłużonym placem (Skwerem Kościuszki). Zrezygnowano również z pierwotnej lokalizacji forum morskiego w związku odcięciem centrum miasta od morza poprzez baseny portowe, zredukowano również bulwar nadmorski z wstępnie planowanej 1 100m do 300m (Ryc. 78).

²⁷ Opracowano na podstawie Izydor 2015



Ryc. 78 Szkic Rozbudowy Miasta Gdyni z 1926r (mapa po lewej) oraz 1928-30 (mapa po prawej)
(źródło: Sołtysik 1993)

Lata 30 okresu międzywojennego przynoszą kolejne zmiany planów, przede wszystkim dzięki ulokowaniu na Molo Południowym funkcji obsługi żeglugi morskiej i nabrzeża jachtowego. Pozwoliło to bardziej zintegrować ten fragment przestrzeni ze strukturą śródmieścia. U nasady mola zaplanowano system placów, które wraz z przyległymi kwartałami miały stać się reprezentacyjną częścią miasta, symbolizując równocześnie otwarcie na morze. W roku 1936 ogłoszono konkurs na „rozplanowanie” tego terenu. Na podstawie prac konkursowych, opracowanej koncepcji oraz prowadzonej dyskusji ustalono projekt wielofunkcyjnej przestrzeni, która bezpośrednio łączyła się z wodami Zatoki Gdańskiej (Sołtysik 1993).

Dodatkowo w centrum miasta zaplanowano plac handlowy w ciągu ul. Władysława IV oraz plac przed powstającym dworcem na Wzgórzu Św. Maksymiliana, z którego zgodnie z pierwotną koncepcją poprowadzono południowy bulwar w kierunku morza.

Prowadzone z rozmachem prace przerwała II Wojna Światowa, niemniej jednak należy podkreślić, że międzywojenne plany rozwoju, pomimo wielu zmian, oparte były na układzie drogowym sprzed rozbudowy miasta i

miały dalekosiężny charakter. Wprawdzie, z uwagi na zmieniające się potrzeby portu, strukturę własności gruntów oraz możliwości realizacji inwestycji budowlanych, nie udało się zrealizować części założeń. W okresie II Rzeczypospolitej udało się wykształcić jądro nowoczesnego miasta. Ostatecznie podstawę kompozycji reprezentacyjnego centrum miasta tworzyły plac Konstytucji, ulica 10 Lutego przedłużona Skwerem Kościuszki i Molem Południowym, Bulwarem Nadmorski, ulicą Starowiejską, ulicą Świętojańską. Nie udało się wykształcić planowanego handlowego charakteru ciągu ul. Władysława IV. Cały modernistyczny zespół Śródmieścia oparty na tych osiach jest bardzo czytelny, otwierając się na port i morze.

W okresie powojennym do końca XX wieku w układzie przestrzennym centrum miasta nastąpiło niewiele zmian. Przede wszystkim utrwalono komunikacyjny charakter ul. Władysława IV oraz rekreacyjny charakter ul. Armii Krajowej i Bulwaru Nadmorskiego, a w rejonie Forum Morskiego zlokalizowano hotel Gdynia i Teatr Muzyczny, co zdefiniowało nowy obraz tych terenów.

Pod koniec XX wieku Gdyński front wodny stanowiły: bulwar o długości ok. 2,5km – rozpoczynający się na Polance Redłowskiej następnie przechodzący przez Bulwar Nowowiejskiego, Plaża Śródmiejską, Skwer Kościuszki i Molo Południowe. Nabrzeża stanowią jedną z głównych atrakcji turystycznych miasta, cumują tutaj muzealne statki – Dar Pomorza i ORP Błyskawica. Na molo zlokalizowane jest Akwarium oraz budynki Akademii Morskiej

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Pierwszą realizacją na Gdyńskim froncie wodnym po 2000r było Centrum Waterfront / Gemini (centrum handlowo usługowe z kinami), ulokowane u nasady Mola Rybackiego. W jego sąsiedztwie w 2008 roku powstał najwyższy budynek miasta wielofunkcyjny Sea Tower, a następnie biurowo – hotelowy kompleks Waterfront firmy Vastint – etap I (2015r). W ramach II etapu tej inwestycji pomiędzy ul. Jerzego Waszyngtona i

Nabrzeżem Prezydenta mają powstać: kompleks budynków mieszkalnych, biurowych, kino i hotel. Zaplanowano pasażę oraz ogólnodostępny skwer, a w ramach tego przedsięwzięcia zostało wyburzone (po 18 latach od momentu budowy) Centrum Gemini.

Jako jedno z wielu udanych działań władz miasta promujących rozwój tzw. morskiego śródmieścia Gdyni należy wymienić nowe zagospodarowanie Bulwaru Nadmorskiego i plaży miejskiej. Poprzez budowę zaplecza sanitarnego i pomieszczeń dla ratowników, wymianę nawierzchni, ustawienie podświetlonych parasoli stworzono bardzo atrakcyjną dla różnorodnych użytkowników przestrzeń publiczną. Działania te zostały docenione i otrzymały „Nagrodę Marszałka Województwa Pomorskiego za Najlepszą Przestrzeń Publiczną Województwa Pomorskiego 2009” (Ryc. 79).



Ryc. 79 Plaża miejska, Gdynia (fot. M. Izydor)

W okolicach Teatru Muzycznego w 2007 roku otwarto Muzeum Miasta Gdynia i Muzeum Marynarki Wojennej (Ryc. 80), a w 2010 roku wybudowano obok budynek Gdyńskiej Szkoły Filmowej. Teren Parku Rady Europy ma zostać przekształcony w Forum Kultury (Ryc. 81). Jest to wizja

stworzenia najbardziej prestiżowego wielofunkcyjnego kwartału wraz z obiektami użyteczności publicznej. Ogłoszony konkurs na projekt zagospodarowania tego terenu wygrała w 2008 roku praca pracowni Fiszer Atelier z Warszawy. Zgodnie z założeniami na terenie tym znaleźć się mają Biblioteka – Mediateka Miejska oraz Galeria Sztuki Współczesnej. Z uwagi na kwestie własnościowe obecnie (2020r) projekt ten pozostaje w zawieszeniu. Podstawę układu przestrzennego tego obszaru stanowić ma czytelnie zdefiniowany plac, który będzie mógł również służyć organizacji dużych imprez plenerowych. Na Molo Południowym planowany jest Zespół Nowej Mariny Gdynia w miejscu obecnych zabudowań zaplecza mariny i klubu żeglarskiego. Obok obiektów niezbędnych do obsługi jachtów powstanie część handlowo – usługowo – hotelowa.

Przesunięcie w 2003 i 2015r granic portu pozwoliło na realizację planowanego od początku XXI wieku poszerzenia centrum Gdyni w kierunku północnym. Nowe zagospodarowanie zaplanowano na Molo Rybackim (dawny teren Dalmoru), stoczni Nauta oraz na obszarze układu torowego wzdłuż ulicy Jana z Kolna, który służył do obsługi portu (Międzytorze) (Karzyński 2018).

W ramach powyższych przekształceń pomiędzy ulicą Waszyngtona i Pirsem Dalmoru Polski Holding Nieruchomości buduje kompleks budynków biurowych, których elementem będzie także plac miejski przed Sea Tower. Na molo północnym realizowany jest pierwszy etap przekształceń – budynki mieszkalne Yacht Park (Ryc. 82). Zgodnie z MPZP pośrodku Mola Rybackiego ma powstać aleja miejska, a wokół bulwary, natomiast na końcu zaplanowano kwartał zieleni, usług turystycznych i kultury.



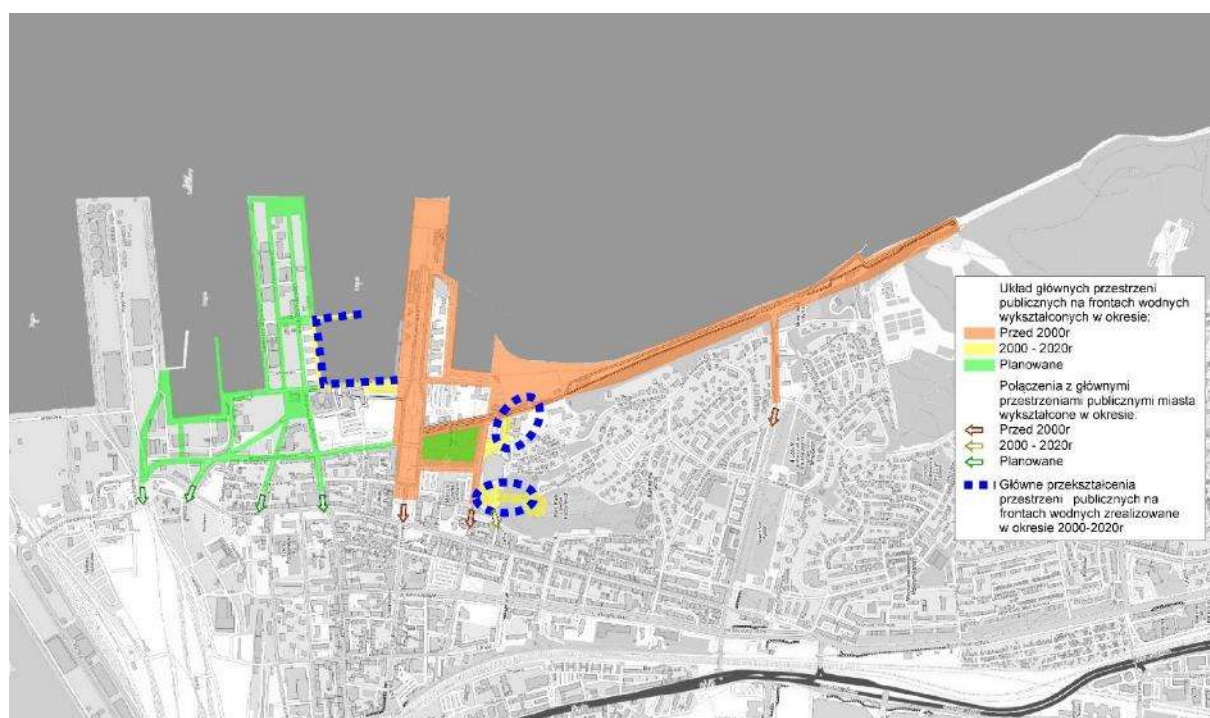
Ryc. 80 Muzeum Miasta Gdynia i Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia (fot. M. Izydor)



Ryc. 81 Park Rady Europy, Gdynia, planowany obszar rozwoju funkcji miejskiej (fot. M. Izydor)



Ryc. 82 Molo Rybackie, Gdynia, nowe zagospodarowanie zespół budynków Yacht Park (fot. M. Izydor)

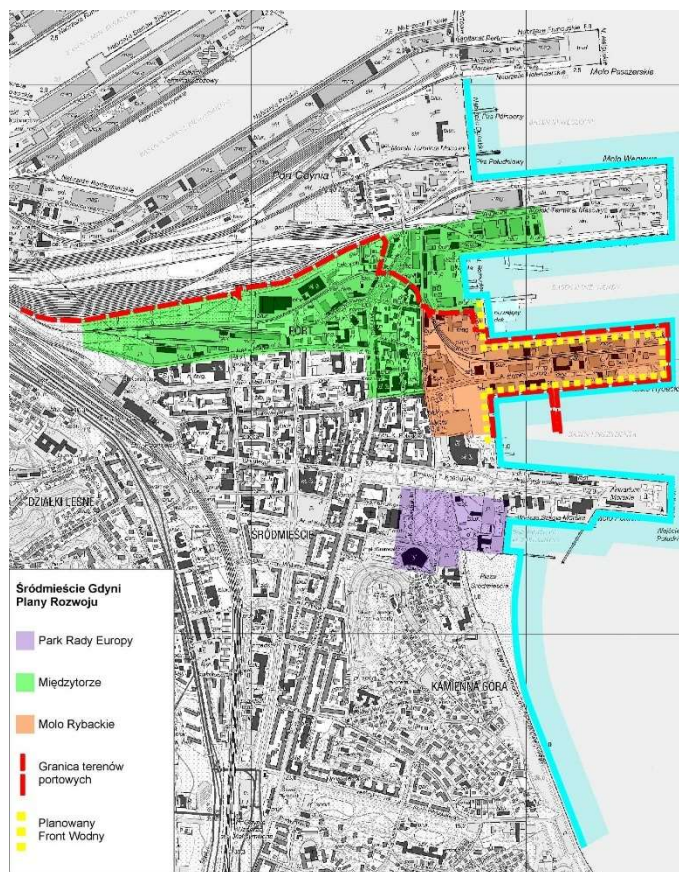


Ryc. 83 Gdynia - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni największa skala przekształceń obejmie tereny portowo - przemysłowe na styku ze Śródmieściem. Rozszerzy się zasięg reprezentacyjnych nadwodnych przestrzeni publicznych (Ryc. 83).

Godny uwagi jest fakt, że prace nad założeniami prowadzono już w połowie lat 90-tych XX wieku, koncepcje zagospodarowania obszarów sporządzono w 1998 roku - są to „Strefa Rozwoju Centrum Miasta” oraz „Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego” (Ryc. 84).



Ryc. 84 Strefy rozwoju funkcji miejskich w Gdyni (opracowanie M. Izdor)

Pierwsze opracowanie dotyczy terenu położonego pomiędzy ul. Jana z Kolna, Nabrzeżem Polskim i Nabrzeżem Duńskim, obejmując obszar Międzytorza, położony pomiędzy portem i ścisłym centrum miasta. Obecnie nie spełnia on żadnej istotnej roli miejskiej. Wg koncepcji zagospodarowania powinny tutaj zostać zlokalizowane:

- funkcja komunikacji (okolice Dworca PKP),
- strefa wielofunkcyjnego centrum miejskiego zdominowana przez funkcje usługowe oraz handlowe,
- centrum biurowo administracyjne,
- część mieszkalno-usługowa.

Podstawę kompozycji oraz ważną przestrzeń publiczną ma stanowić ciąg pieszy od dworca do Mola Rybackiego

„Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego” to opracowanie dla terenu otwartego bezpośrednio na morze obejmujący basen Prezydenta, nabrzeże Kaszubskie i Kutrowe, Bulwar Nadmorski, ograniczony od południa Kępą Redłowską.

Ograniczenie zasięgu przestrzennego działalności portowej na styku z miastem pozwala na realizację planów przekształcenia terenów na północ od centrum miasta na styku z wodami Zatoki Gdańskiej²⁸. Jednakże wpływ władz miejskich na ostateczny sposób zagospodarowania jest ograniczony z uwagi na formę własności tych terenów. Są to tereny Skarbu Państwa oddane w użytkowanie wieczyste spółkom Skarbu Państwa. Rolą miasta dla tych terenów było ustalanie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na podstawie negocjacji z użytkownikiem terenu. Ogłaszane są też konkursy architektoniczno-urbanistyczne na projekty zabudowy tych obszarów.

Nowe przestrzenie publiczne są planowane jako element włączający przekształcane obszary w aktualną strukturę miasta. Jednakże, aby ograniczyć prawdopodobieństwo powstania wydzielonej ekskluzywnej dzielnicy należy zwrócić szczególną uwagę na formę i funkcję przestrzeni publicznych, które przyciągną użytkowników spoza tej części miasta. Jest to również przestrzeń, która powinna podkreślać morskie, portowe dziedzictwo miejsca. Realizacja przestrzeni publicznych przed wzniesieniem budynków

²⁸ Zarząd Portu Morskiego w Gdyni, zaplanował budowę Portu Zewnętrznego, nowy pirs o powierzchni ok. 150ha i długości nabrzeży ok. 3,3km, zlokalizowany będzie na przedłużeniu Mola Węglowego w kierunku zatoki Puckiej. W ramach projektów komplementarnych zaplanowano ponad 3,5km nowych falochronów. Dostęp drogowy do nowego terminala będzie zapewniała Droga Czerwona rozpoczynająca się na terenie dawnej Stoczni Nauta, dalej przebiegać będzie rozbudowaną ulicą Polską i rozbudowaną ulicą Jana z Kolna. Na nowym pirsie zlokalizowany będzie intermodalny terminal kolejowy, a połączenie kolejowe zapewnią dwa tory wzdłuż Nabrzeża Śląskiego.

pozwoliłaby połączyć ten teren ze strukturą miasta na wczesnym etapie przekształceń (Ryc. 85).



Ryc. 85 Basem Prezydenta, Gdynia, nowe zagospodarowanie nabrzeży (fot. M. Izydor)

6.3.3. Sopot

Rola i powiązania regionalne miasta

Sopot położony jest w centrum aglomeracji trójmiejskiej i jest najmniejszym miastem jej rdzenia. Położenie w sąsiedztwie dwóch dużych miast w znacznym stopniu delimituje funkcje Sopotu, korzystnie wpływa szczególnie w zakresie rynku pracy. Negatywne oddziaływanie aglomeracji obserwuje się przede wszystkim w zakresie migracji mieszkańców. Główne funkcje ponad lokalne miasta to Turystyka i Rekreacja, Kultura i Sport.

Centralne położenie wyznacza również rolę i powiązania komunikacyjne Sopotu jako punkt tranzytowy pomiędzy Gdańskiem i Gdynią.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Sopot liczy 36 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), a od 2000 roku liczba mieszkańców zmalała o 15,6%. Średni wiek mieszkańców to 47,9 lat (dla woj. Pomorskiego 40,7 lat) Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców)

- w wieku przedprodukcyjnym 13%,
- w wieku produkcyjnym – 55%,
- w wieku poprodukcyjnym – 32%.

Problemy demograficzne Sopotu to ujemny przyrost naturalny, migracje i starzenie się społeczeństwa. Procesy te postępują szybciej niż w innych miastach, co częściowo wiąże się z brakiem rezerwy terenowej na zabudowę podmiejską oraz koniecznością przeniesienia się poza Sopot w przypadku wyboru takiej formy zabudowy jako miejsca zamieszkania. Należy także zwrócić uwagę na wysokie ceny na rynku nieruchomości co ma decydujące znaczenie w przypadku wyboru miejscowości przez ludzi młodych.

Liczba bezrobotnych w grudniu 2019 r. wyniosła 0,3 tys. (stopa bezrobocia rejestrowanego 1,4%) jest mniejsza niż w całym województwie, głównie poprzez wykorzystanie przez mieszkańców Sopotu miejsc pracy w sąsiednich miastach.

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 8,7 tys. podmiotów. Dominująca grupa (96,1%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W Sopocie w 2019 roku działało 11 szkół branżowych, licea ogólnokształcące i technika i 6 szkół policealnych, 3 uczelnie wyższe oraz wydziały Uniwersytetu Gdańskiego.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Początki przyjazdów turystyczno-letniskowych do Sopotu datuje się na XVI wiek. Obecnie turystyka jest najważniejszą gałęzią gospodarki w mieście Sopot (Golec 2011), co związane jest również z ograniczeniami przestrzennymi w rozwoju innych branży produkcyjno – usługowych. O

atrakcyjności turystycznej miasta decydują: usytuowanie nad morzem, tradycje kurortu oraz różnorodność walorów przyrodniczych i kulturowych.

Urbanistyczny układ Sopotu wraz z eklektyczną zabudową to jeden z ważniejszych walorów kulturowych miasta. Do najważniejszych atrakcji należy zaliczyć drewniane moło, Grand Hotel, deptak Monte Casino, Operę Leśną, Ergo Arenę, Hipodrom.

Sopot to miejsce organizacji festiwali, wydarzeń sportowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, wśród których można wymienić festiwale muzyczne (Polsat Super Hit Festiwal, Sopot Festival, Sopot Jazz Festival), koncerty gwiazd muzyki i zawody sportowe w Ergo Arenie na granicy Sopotu i Gdańska, a także zawody jeździeckie na Hipodromie. Sopot oferuje także szeroką ofertę kulinarną i rozrywkową

Należy także zwrócić uwagę na rosnącą rolę miasta w zakresie turystyki biznesowej, organizacji spotkań i konferencji, znaczny wzrost tego rodzaju działalności nastąpił po 2011 roku po organizacja spotkań czołowych polityków europejskich w trakcie polskiej prezydencji w UE.

Sopot odbudowuje także swoją rolę uzdrowiskową, która sięga XIX wieku. Aktualnie w mieście funkcjonują 3 zakłady uzdrowiskowe, a kuracjusze stanowią ok 8 % przyjeżdżających turystów.

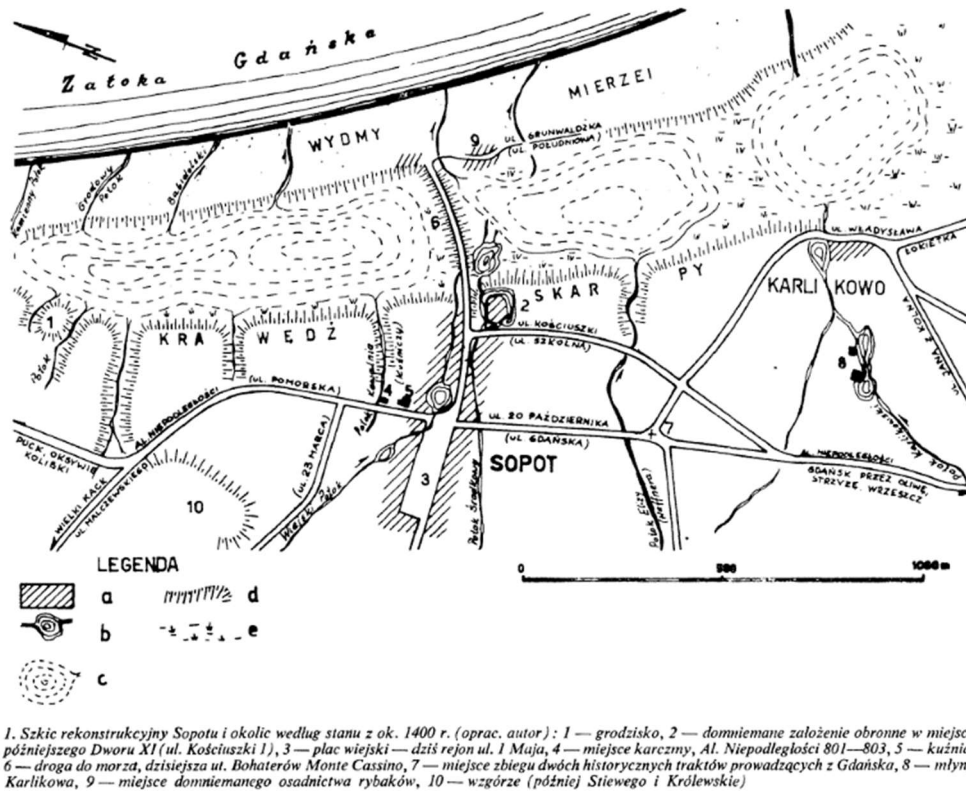
Baza noclegowa Sopotu to 43 obiekty i 5 898 miejsc noclegowych (dane GUS 2016r). Według szacunków Urzędu Miasta liczba turystów w 2019r wyniosła 2 miliony. Pomimo bogatej oferty Sopotu, miasto postrzegane jest jako kurort letni co implikuje dużą sezonowość ruchu turystycznego.

Historia rozwoju układu miejskiego

Pomiędzy VII i XI wiekiem na terenie dzisiejszego Sopotu istniało wczesnośredniowieczne grodzisko (zachowane są pozostałości przy ulicy Haffnera). Pierwsze zmianki o Sopocie jako osady rybackiej pochodzą z XIII wieku, kiedy Cystersom Oliwskim Sopot został przekazany przez Mściwoja II.

W okresie od XIII do XV wieku ukształtował układ, który nadal można odczytać w przestrzeni Sopotu: wiejskiego placu o kształcie prostokąta (okolice ul. 1-go Maja), dwie drogi z Gdańska, droga w kierunku morza (ul. Bohaterów Monte Casino), w układzie ulicy Grunwaldzkiej i Ogrodowej

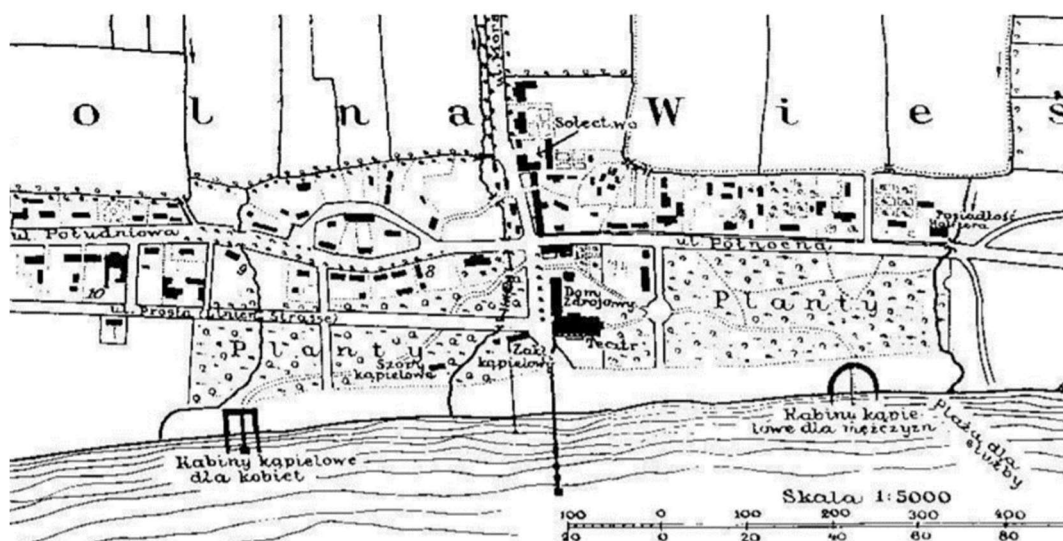
odczytać można owalnicę dawnej osady rybackiej (Stankiewicz 1979) (Ryc. 86).



Ryc. 86 Układ Sopotu ok. 1400r szkic (źródło: Stankiewicz 1979)

W drugiej połowie XVI wieku patrycjusze gdańscy wydzierżawiają od cystersów grunty na terenie Sopotu i budują letnie dwory (głównie w okolicy Placu wWejskiego i Karlikowa). W 1734 wojska rosyjskie oblegające Gdańsk palą Sopot (Mamuszka 1981) (Ryc. 87).

Pierwsza połowa XIX wieku to początek uzdrowskiej roli Sopotu, Karol Wagner buduje kąpielisko morskie, dom zdrojowy, a następnie Jan Jerzy Haffner wznosi zakład kąpielowy, Dom Zdrojowy, Łazienki Południowe i Północne, pierwsze drewniane moło. Wyznaczono ulice Południową i Północną (obecnie Grunwaldzką i Powstańców Warszawy), regulacji poddano ulice Gdańska i Pomorską (Obecnie Aleja Niepodległości), wzdłuż morza powstają planty.



Ryc. 87 Fragment planu Sopotu 1834-44 rok (źródło: Mamuszka 1981)

W 1870 powstaje linia Kolei Tylnopomorskiej (Koszalin-Słupsk-Gdańsk, która łączyła miasta z Berlinem), od tego momentu datuje się szybki rozwój uzdrowiska, na terenie dolnego Sopotu wyznaczono siatkę regularnych ulic zgodną z układem kanałów odwadniających, utworzono plac targowy (obecny plac Konstytucji 3 Maja). Od drugiej połowy XIX wieku zabudowania uzdrowiskowe zaczęto wznosić w kierunku zachodnim, zalesionych zboczy górnego tarasu (Śliwiński 1998).

Na początku XX wieku w południowej części miasta powstał hipodrom, w północnym pasie nadmorskim obiekty rozrywkowe, a na zachodnim przedłużeniu głównej ulicy w kierunku morza (ulica 1-go Maja) – Opera Leśna. Do 1945 roku Sopot charakteryzował się harmonijnym układem struktury miejskiej.

Okres wojenny nie spowodował dużych strat w zabudowie Sopotu, dlatego w okresie powojennym ulokowano tu wiele instytucji i uczelni, miasto było też naturalnym zapleczem mieszkalnym dla zniszczonego Gdańska. Opracowany w latach 1946-1948 plan aglomeracji Trójmiejskiej wyznaczył Sopotowi funkcję mieszkaniowo-turystyczno-uzdrowiskową (Fułek, Stinzing-Wojnarowski 2007) Budowa szybkiej kolei miejskiej w 1952 roku do Gdańska i 1953 do Gdyni, ugruntowała aglomeracyjne znaczenie miasta. Równocześnie układ torowy wraz zyskującą znaczenie arterii tranzytowej

Aleją Niepodległości podzieliły miasto na górną (zachodnią) i dolną (wschodnią wzdłuż wybrzeża) część. W latach 1965-66 zlikwidowano rybackie zabudowania na wschodnim zakończeniu ulicy Bohaterów Monte Casino, postawiono pawilony handlowe, zbudowano parkingi i zieleńce. Zrealizowano nowy zespół Łazienek Północnych, a w 1970r ulicę Bohaterów Monte Casino przekształcono w deptak. Skanalizowano także potoki i zasypano stawy młyńskie. Wznoszone są nowe ośrodki wypoczynkowe, szczególnie w pasie nadmorskim także w kierunku południowym w stronę Gdańska, tkanka miejskie uzupełniana jest zabudową mieszkaniową, w tym wieżowcami.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Na początku XXI wieku układu nadwodnych przestrzeni publicznych Sopotu to: Skwer Kuracyjny wraz z Molo, parki wzdłuż plaży na północ i południe, plaża wraz z promenadą wzdłuż morza, przestrzenią łączącą z nadwodne tereny z pozostałą częścią miasta jest ulica Bohaterów Monte Casino, niestety oddzielona ulicą Grunwaldzką.

W 2006 roku ruszyła jedna z największych inwestycji w Sopocie (ukończona 2009 roku), budowa Centrum Haffnera, obejmujące przebudowę Domu Zdrojowego (które wraz z nowym hotelem tworzy centrum konferencyjne, spa, pasaż handlowy, galerię sztuki). Zabudowę wschodniej pierzei placu Przyjaciół Sopotu stanowi budynek wielofunkcyjny usługowo-handlowy z kinem i hotelem. Ulicę Grunwaldzką przeniesiono do tunelu dzięki czemu wyremontowany plac Przyjaciół Sopotu połączono ze Skwerem Kuracyjnym i Molo (Ryc. 88).



Ryc. 88 Plac Przyjaciół Sopotu, Centrum Haffnera, Sopot (fot. M. Izydor)

W latach 2010-11 przeprowadzono rewaloryzację Parku Południowego (Ryc. 89), w ramach której wymieniono nawierzchnię, grzybki inhalacyjne, nasadzono nową roślinność, postawiono obiekty małej architektury, a także powstała atrakcyjna przestrzeń publiczna. W 2016 roku otwarto Park Hestii łączący Ergo Arenę z ulicą Bitwy pod Płowcami (Ryc. 90). W 2019 roku odnowiono Park Północny (Ryc. 91): w rejonie Teatru na Plaży powstała przestrzeń do realizacji wystaw, wyremontowano ścieżki, posadzono nową roślinność, powstały tereny sportowe, odkryto także Potok Grodowy wokół wykonano obiekty małej architektury. Wyremontowano również promenadę wzdłuż morza w kierunku w Gdańska.



Ryc. 89 Park Południowy, Sopot (fot. M. Izydor)

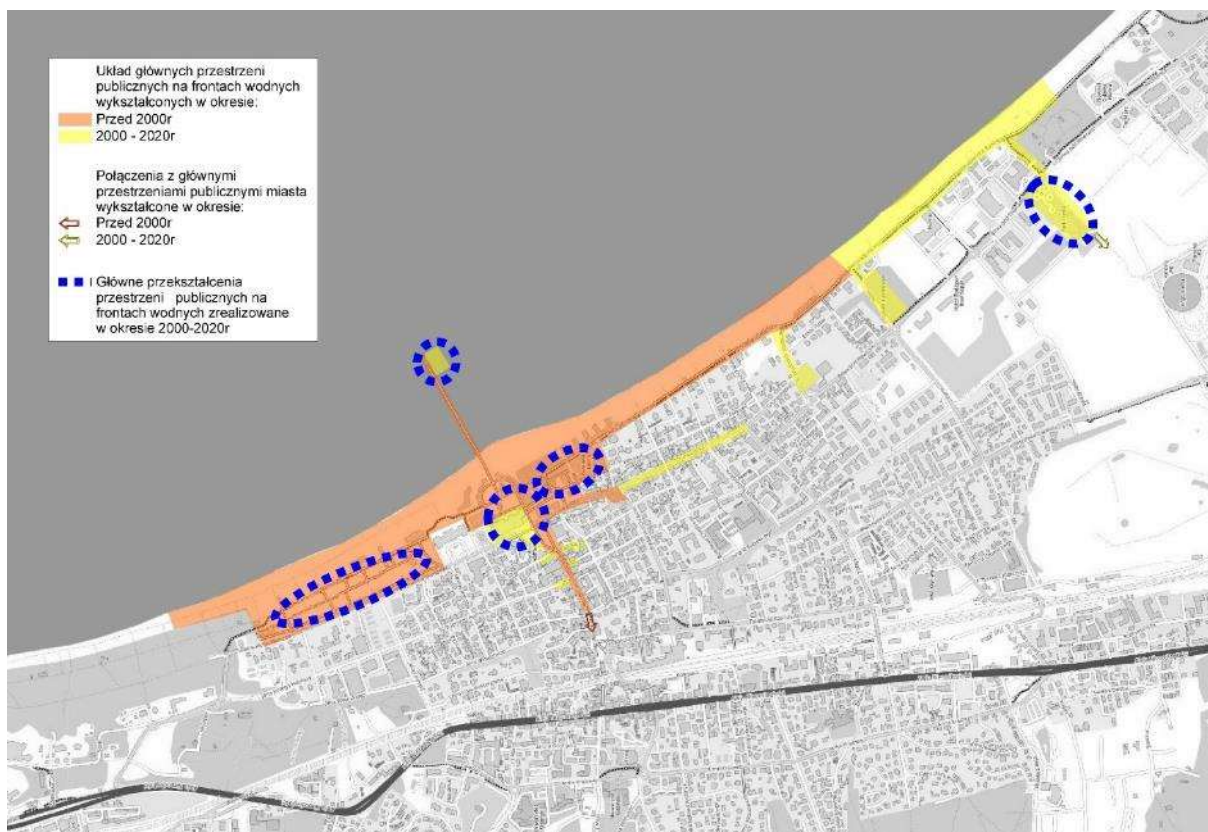


Ryc. 90 Park Ergo Hestia, Sopot (fot. M. Izydor)



Ryc. 91 Park Północny, Sopot (fot. M. Izydor)

W ramach przekształceń nie poszerzono znacznie zakresu nadwodnych przestrzeni publicznych, poprawiono jednak ich jakość, zwiększono zakres funkcji i zapewniono ich ciągłość (Ryc. 92).



Ryc. 92 Sopot - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Nadwodna przestrzeń publiczna Sopotu cechuje duża atrakcyjność, jej przekształcenia pozwoliły podnieść renomę miasta do rangi europejskiego uzdrowiska. Należy zwrócić uwagę na dużą sezonowość wykorzystania przestrzeni zlokalizowanych w pasie nadwodnym i brak propozycji rozwiązań przestrzennych w tym zakresie. Brak jest również wyraźnych połączeń przestrzennych wybrzeża z miastem poza ulicą Bohaterów Monte Casio i nowym połączeniem w ciągu Parku Hestii.

Dokumenty planistyczne miasta posiadają wiele zapisów odnośnie przestrzeni publicznej. Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta z 2017 roku jako główną przestrzeń publiczną określa rejon głównej osi kompozycyjnej miasta Molo – Opera Leśna, plaże oraz nadmorską zieleń. Podstawowe wytyczne w zakresie przestrzeni publicznej realizowane są na poziomie Miejskowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

6.3.4. Ustka

Rola i powiązania regionalne miasta

Ustka leży na wybrzeżu Bałtyku u ujścia rzeki Słupia. Ustka ma powierzchnię 1014 ha i jest siedzibą miasta, miejscowością turystyczno-uzdrowiskową. Miasto powstało jako port dla Słupska. Główne połączenia funkcjonalno-komunikacyjne pomiędzy tymi miastami nadal występują: droga krajowa nr 21 Słupsk – Ustka oraz linia kolejowa Słupsk – Ustka. Port wpływa również na ponadlokalne oddziaływanie miasta.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Ustka liczy 15 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), od 2000 roku liczba mieszkańców zmalała o 6,3%. Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców)

- w wieku przedprodukcyjnym 15%,
- w wieku produkcyjnym – 56%,
- w wieku poprodukcyjnym – 29%.

Liczba bezrobotnych w grudniu 2019 r. wyniosła 0,2 tys. (stopa bezrobocia rejestrowanego 2,4%),

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 2,2 tys. podmiotów. Dominująca grupa (96,9%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W Ustce w 2019 roku działało 5 szkół branżowych, licea ogólnokształcące i technika i 1 szkoła policealna.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Ustka to miejscowość turystyczna oraz od 1987 roku uzdrowisko, które korzysta z nadmorskiej lokalizacji. Atrakcyjność miasta podnoszą materialne zabytki kultury, w szczególności pruskie budownictwo szachulcowe, które nawiązuje stylem do dawnej wioski rybackiej oraz dawne

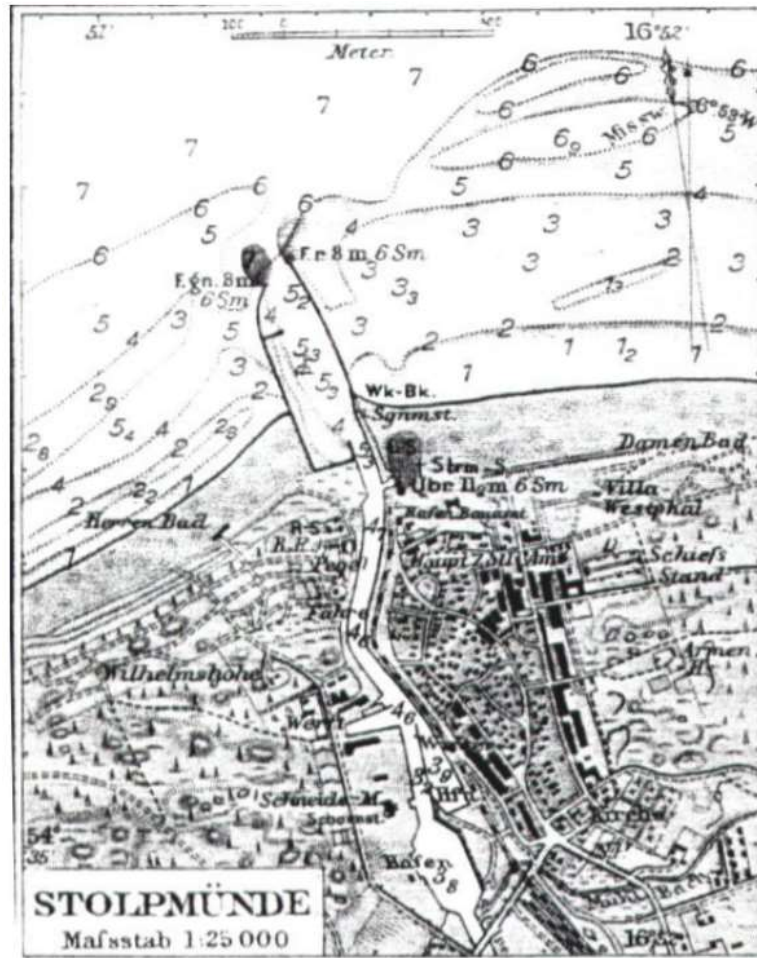
domy zdrojowe. W okolicach Ustki znajduje się wiele atrakcji turystycznych: Park Krajobrazowy „Dolina Słupi”, rezerwaty.

Turystykę w Ustce charakteryzuje wysoka sezonowość, duża ilość turystów w sezonie letnim i spadek w pozostałych okresach. W Ustce funkcjonuje 59 obiektów noclegowych, w tym 19 całorocznie (GUS 2019).

Historia rozwoju układu miejskiego

Początki rozwoju Ustki datowane są na XIV wiek, kiedy to nadano osadzie, która podlegała Słupskowi, targowy przywilej relokacyjny. Początkowo port miał być zlokalizowany w Słupsku, jednak ze względu na niekorzystne warunki rzeki Słupia jej krętość i płyiczny, port zrealizowano w Ustce – początek budowy 1337r (Popielas-Szultka 1990).

Pierwotny kształt osady rybackiej to owal pomiędzy ulicami Kosynierów i Marynarki Polskiej (układ ten nadal można odczytać w aktualnym układzie centrum miasta). Od XIV wieku w związku z rozbudową portu następuje rozwój osady, lecz bez wznoszenia okazałych kamienic z uwagi na powiązania i bliskość Słupska (Świąchowski, Mertka 1958). Do końca XVIII wieku miasto rozwijało się pomiędzy kanałem portowym i obecną ulicą sprzymierzeńców. Staromiejski układ urbanistyczny został wpisany do rejestru zabytków (Ryc. 94).

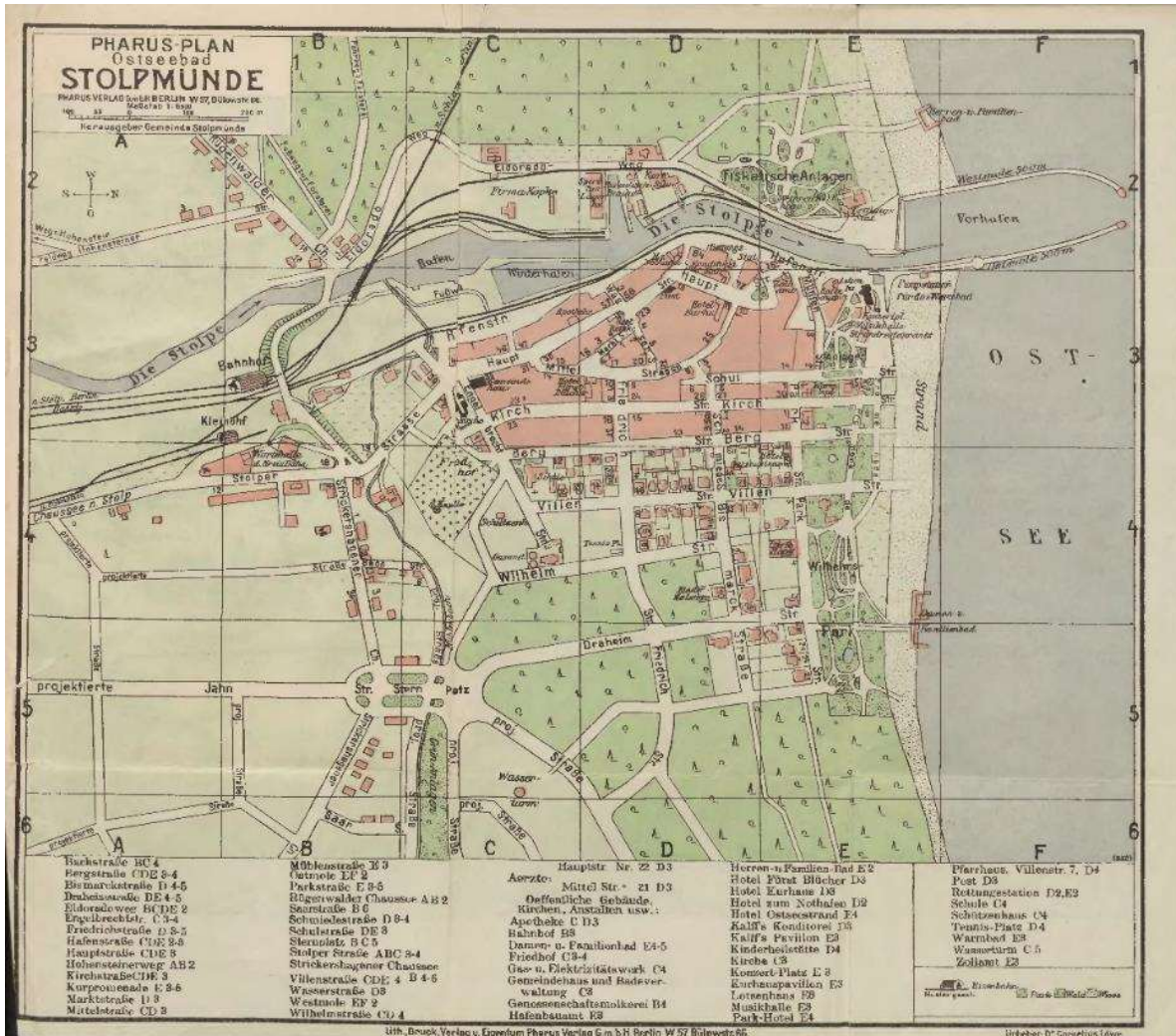


Ryc. 93 Fragment mapy morskiej z 1905 roku (źródło: REICHS- MARINEAMT, Berlin 1905 za Goliński 2017)

Od połowy XIX wieku następuje dalszy rozwój miasta w kierunku wschodnim (Brzóška 2005, Michalski 1994). Wytoczono ulice na regularnej prostokątnej siatce. Zabudowa z początku to niewielkie domy w stylu rybackim, a w późniejszym okresie zabudowa willowa i reprezentacyjne rezydencje. Dzielnica zaczyna pełnić rolę wypoczynkowo -uzdrowską. Ulice obsadzono drzewami a wzdłuż morza utworzono park spacerowy (Brzóška 2005) oraz łaźienki kąpielowe (po wschodniej i zachodniej stronie rzeki). Przy ulicy Hauptstrasse (Marynarki Polskiej) w miejsce domów rybackich wznoszono murowane kamienice (Lindmajer i in. 1985). Na przełomie XIX i XX wieku łaźienki po wschodniej stronie Słupi przekształcono w Dom Zdrojowy wraz Parkiem Zdrojowym i salą koncertową oraz wieżą widokową i mołem (Lindmajer i in. 1985). W lata 1914-1945 Ustka odnotowuje szybki rozwój w części wschodniej z uwagi na przybywających osadników niemieckich z Wielkopolski i byłych Prus Zachodnich. Powstaje

ulica Kopernika, która tworzy „promenadę” łączą miasto z morzem.

Po wybudowaniu linii kolejowej w 1878 roku rozpoczęło się również zagospodarowanie zachodniego brzegu rzeki Słupi, gdzie wznoszono głównie obiekty obsługujące port: magazyny, bocznicę kolejową (Ryc. 94).



Ryc. 94 Plan Ustki z 1930r (źródło: Bałtycka Biblioteka Cyfrowa)

Po wojnie port w Ustce pełnił funkcję przeladunku węgla (do 1952r), oraz nabrzeża rybackiego. W ramach obsługi tych funkcji wybudowano stocznię na południe do Basenu Zimowego i na zachód do Basenu Osadowego. W strukturze centrum miasta nie odnotowano w tym okresie większych zmian.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Na początku XXI wieku Ustka posiadała wykształconą wyraźną kompozycję urbanistyczną: centrum zlokalizowane wokół wyremontowanej ulicy Marynarki Polskiej, pomiędzy Parkiem Stoczniovców, Kapitanatem Portu i latarnią morską. Pas, który oddziela centrum miasta od plaży wschodniej, tworzą: promenada nadmorska (Ryc. 96, Ryc. 97), bulwar Portowy oraz Trakt Solidarności.

Największe zmiany zaszły na terenach portowych. Plan ogólny dla Ustki z 1992 r. zakładał dla tego obszaru funkcję przemysłowo-przeładunkową, jednak we wschodniej części dopuszczał funkcję usługową. Następny plan z 1999r rozszerzył funkcję tego terenu o mieszkalnictwo. W 1996 roku przyjęto uchwałę Rady Miasta „Strategiczny Program Rozwoju Miasta”, w którym zaproponowano organicznie ruchu kołowego w dzielnicy Ustka Stara. Dla terenów portowych po wschodniej stronie rzeki Słupia zaproponowano zmianę przeznaczenia na turystyczne. W 2004 roku Przedsiębiorstwo Państwowe „Łosoś” zajmujące się przetwórstwem rybnym zostało przeniesione w okolice Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Słupsku. Uwolnione w ten sposób tereny zostały przekształcone w zabudowę mieszkalno-usługową, a prawy brzeg rzeki Słupi uległ znacznym przekształceniom i zaczyna pełnić funkcję wielofunkcyjnej strefy miejskiej (Ryc. 99, Ryc. 100), która jest dobrze zintegrowana z centrum miasta.

Główne działania podejmowane przez miasto w zakresie przestrzeni publicznych to odnowa istniejącego ich układu. W 2003 podjęto się przygotowania pierwszego programu rewitalizacji, w ramach którego ustalono jako priorytetowy teren domów rybackich w jednostce Ustka Stara. Z programu ZPORR 2004-2006, odnowiono nawierzchnie ulic. Rada Miejska Ustki w 2005 roku przyjęła „Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miejskiej Ustka”, w ramach którego zaplanowano przede wszystkim poprawę układu drogowego, jakości terenów zielonych i remont budynków o układzie szachulcowym. W latach 2008-2011 przebudowano ulice Marynarki Polskiej i Kosynierów wraz z odnową historycznej zabudowy (Ryc. 95). W 2014 wybudowano zwodzoną kładkę u ujścia rzeki Słupi. Oba te działania

otrzymały wyróżnienia w konkursie „Najlepsza Przestrzeń Publiczna Województwa Pomorskiego”.



Ryc. 95 Ulica Marynarki Polskiej, Ustka (fot. M. Izydor)



Ryc. 96 Park Zdrojowy, Ustka (fot. M. Izydor)



Ryc. 97 Bulwar nadmorski, Ustka (fot. M. Izydor)



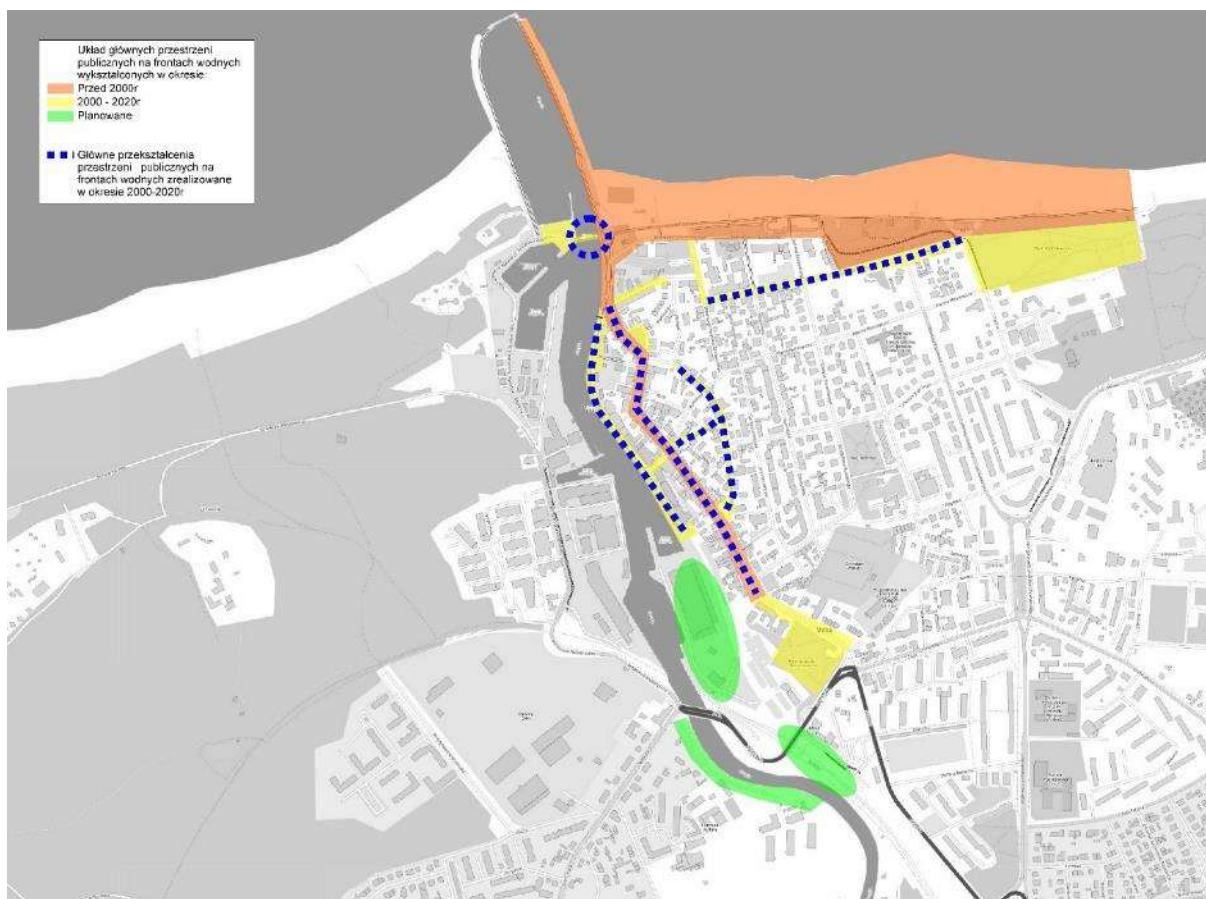
Ryc. 98 Tereny portowe po zachodniej stronie rzeki Stupia, Ustka (fot. M. Izydor)



Ryc. 99 Okolice latarni morskiej, Ustka (fot. M. Izydor)



Ryc. 100 Wschodnie nabrzeże rzeki Słupia, Ustka, przekształcone tereny poportowe (fot. M. Izydor)



Ryc. 101 Ustka - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izidor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Ustka na początku XXI wieku posiadała wykształcony układ nadwodnych przestrzeni publicznych. W trakcie przekształceń wzmocnieniu uległa rola wschodniego brzegu Słupi, w tym w konsekwencji budowy kładki otwierającej możliwości rozwoju zachodniej strony portu (Ryc. 98).

Wyzwania, które czekają miasto to zagospodarowanie terenów poportowych. Całość terenów po Stoczni Ustka należy do prywatnego właściciela, który planuje stopniowe włączanie ich do struktury miasta (Prusak 2007). Na wschodnim brzegu stanowiłoby to przedłużenie aktualnego zagospodarowania Nabrzeża Słupskiego aż w okolice Dworca Kolejowego.

W wyniku powyższych przekształceń centrum Ustki może zostać znacznie powiększone. Brak jest planów miasta w zakresie tych działań oraz planowanego układu przestrzeni publicznych, który pozwoliłby włączyć te

tereny w układ ogólnie miejski oraz wykorzystać na potrzeby rozwoju funkcji miejskich (Ryc. 101).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Ustki z 2012 roku jako główne obszary rozwoju przestrzeni publicznej wskazuje okolice dworca, tereny portowe i przyległe do portu, natomiast Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Miasto Ustka na lata 2016 – 2022 w obszarze „J” przewiduje przystań kajakową oraz teren zielony na zachodnim brzegu Słupi na wysokości dworca kolejowego. W dokumencie tym zaplanowano utworzenie Parku Uzdrawiskowego, modernizację parków i terenów zielonych przy ulicy Marynarki Polskiej i przy placu Konstytucji (Studium Ustka 2012).

6.3.5. Łeba

Rola i powiązania regionalne miasta

Łeba położona jest w powiecie Lęborskim w pasie nadmorskim u ujścia rzeki Łeba pomiędzy jeziorami przybrzeżnymi Łebsko i Sarbsko. Funkcjonuje głównie jako letnie kąpielisko morskie o znaczeniu krajowym wykorzystując głównie otaczającą przyrodę: plaże, Słowiński Park Narodowy, rezerwat przyrody „Mierzeja Sarbska”. W sezonie letnim miasto stanowi rynek pracy dla mieszkańców okolicznych miejscowości. Dodatkowa funkcja miasta to port wykorzystywany głównie do celów rybackich.

Główne powiązania funkcjonalne występują pomiędzy Łebą i Lęborkiem. Również do Lęborka prowadzi główna trasa – droga wojewódzka 214 oraz linia kolejowa.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Łeba liczy 3,6 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), od 2000 roku liczba mieszkańców zmalała o około 8%. Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców)

- w wieku przedprodukcyjnym 14%,
- w wieku produkcyjnym – 60%,
- w wieku poprodukcyjnym – 26%.

W Łebie odnotowuje się bardzo wysokie bezrobocie rejestrowane 11,4% (grudzień 2019 r) w stosunku do całego województwa pomorskiego.

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 1,2 tys. podmiotów. Dominująca grupa (98,1%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Podstawowym walorem turystycznym Łeby jest nadmorskie położenie a także właściwości klimatu. Szerokość plaży jest zróżnicowana, wynosi od 35 do 80 metrów. Wśród walorów historycznych należy wymienić układ miejscowości rybackiej, na który składa się charakterystyczny zespół zabudowań z drugiej połowy XIX wieku oraz kościół Wniebowzięcia NMP pochodzący z 1683 roku. W okolicy Łeby zlokalizowane są Słowiński Park Narodowy (z kompleksem ruchomych wydmy i jeziorem Łebsko) oraz Skansen Wsi Słowińskiej w Klukach. W Łebie zlokalizowane są parki tematyczne: Park Dinosaurów, Discovery Park, Power Park, Labirynt 3D, Sea Park w Sarbsku.

Miasto posiada także walory uzdrowiskowe, jednakże nie ma statusu uzdrowiska, funkcjonuje w nim jeden zakład uzdrowiskowy. Łeba posiada 137 obiektów noclegowych, w okresie lipiec - sierpień 2018 roku udzielono 393 tysiące noclegów. Ruch turystyczny cechuje duża sezonowość – znaczny wzrost w czasie wakacji i prawie całkowity jego zanik w innych okresach.

Historia rozwoju układu miejskiego

Istnienie osady Łeby potwierdza dokument lokacyjny na prawie lubeckim z 1357 roku. Miasto pierwotnie było ulokowane ok 1,5km na północny zachód od współczesnego centrum. Jednakże piasek z nieumocnionych pobliskich wydmy oraz sztormy w latach 1396, 1467, 1491, 1497, 1500, 1558 doprowadziły do całkowitego zniszczenia zabudowań

miasta i decyzji o przeniesieniu go w nowe miejsce. Jediną pozostałością po tej lokalizacji są ruiny kościoła św. Mikołaja w okolicy ulicy Turystycznej i brzegu morskiego.

Centrum nowej lokalizacji stanowiły ulice Kościuszki i Powstańców Warszawskich, jednakże przesunięte bardziej w kierunku południowym od obecnego centrum (pomiędzy ulicą Noweckińską i 1 Maja). Założenie to obejmowało kościół Wniebowzięcia NMP wraz z przyległym placem targowym. Miasto nie przekraczało kanału Chełst (Szultka 2000).

Pierwszą próbę budowy portu podjęto w drugiej połowie XVIII wieku na jeziorze Łebsko. W ramach tych działań podjęto się regulacji rzeki Łeba, przekopano też mierzeję Łebską w celu połączenia jeziora z morzem (Ryc. 102). Potężne fale morskie w 1779 roku zniszczyły budowlę.



Ryc. 102 Łeba na mapie *Karte des Königl. Preuss. Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern* z 1789 roku (źródło: Centralna Biblioteka Geografii i Ochrony Środowiska IGiPZ PAN)

W drugiej połowie XIX ponownie rozpoczęto budowę portu. W pierwszym etapie rozpoczęto od przeniesienia ujścia rzeki Łeba (fragment starorzecza to obecnie Łabędzi Staw). Ówczesna główna funkcja portu to rybołówstwo. Ulicę Kościuszki przedłużono na północ od mostu na kanale Chełst poprzez groblę odcinającą starorzecze rzeki Łeba do wschodniego falochronu wejścia do portu, który zrealizowano w formie spacerowego mola.

Ulicę Kościuszki podniesiono po północnej stronie kanału Chełst oraz obsadzono drzewami, co stworzyło formę spacerowej promenady.

Należy również zwrócić uwagę, że do lat 80-tych XIX wieku w Łebie nie było większych skupisk drzew, a nasadzenia drzew rozpoczęto od najwyższego wzniesienia Mampedüne (wydma Mampego – obecnie nazywana Małpedyną, w okolicach „Zamku Neptuna”).

Koniec XIX wieku to także początki kąpieliska w Łebie i pierwszych sezonowych drewnianych hoteli na wydmach. Funkcja ta zaczęła się pręźnie rozwijać po 1899 roku, kiedy otwarto linię kolejową do Lęborka, dworzec ulokowano na zachód od centrum miasta. 1903 rozpoczęto budowę nowej dzielnicy willowej pomiędzy przedłużonymi ulicami Wojska Polskiego i Brzozową oraz nowo powstałymi Matejki i Nadmorską. W 1906 roku rozpoczęto budowę Kurhausu (dom kuracyjny – obecny hotel Neptun) (Ryc. 103).



Ryc. 103 Plan Łeby z 1937 roku - Topographische Karte 1:25 000 - Ostdeutschland (źródło: Berkeley Library University of California)

Po drugiej wojnie światowej nastąpił dalszy rozwój Łeby, w tym funkcji turystycznej wzdłuż przedłużonej ulicy Nadmorskiej (głównie ośrodki wczasowe jako element turystyki socjalnej), funkcji mieszkalnej na wschód

od centrum miasta, a po zachodniej stronie rzeki Łeba pól namiotowych, biwaków, domków letniskowych. W 1998 roku wybudowano marinę jachtową na zachodnim brzegu rzeki Łeba.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Układ przestrzeni głównych publicznych Łeby na początku XXI wieku to przede wszystkim plaża wschodnia, ulica Kościuszki od ul. Łąkowej do Skweru Rybaka, Skwer Rybaka, ulica Wojska Polskiego. Północna strona kanału Chełst służyła jako nabrzeże rybacko-turystyczne.

Podstawą do przekształceń przestrzeni publicznych było przełożenie ruchu samochodowego, intensywnego szczególnie w sezonie letnim, poza centrum miasta do 2010 roku zrealizowano obwodnicę wschodnią (aleja św. Jakuba) i zachodnią (aleja św. Mikołaja). W 2011 roku przekształcono centralny odcinek ul. Kościuszki w deptak (Ryc. 104). Do centralnego obszaru włączono również ulice poprzeczne do ul. Kościuszki: ul. Piekarska (remont 2016r) ul. Poczтовая (przekształcona w ciąg pieszo jezdny w 2017r), ul. 10 Marca oraz fragment nabrzeża południowego. Śródmiejskie przestrzenie publiczne powiększono o deptak wzdłuż ulicy Abrahama wraz z połączeniem z ul. Kościuszki oraz wydłużeniem do ulicy Derdowskiego (ostatni etap remontu zakończony w 2020r) (Ryc. 105). Na ulicy Leśnej przeprowadzono remont i został wykonany deptak w kierunku do plaży (2016r) (Ryc. 108) a w parku Łabędzi Staw przeprowadzono renowację i utworzono zielone tereny rekreacyjne (Ryc. 107). Na ulicy Nadmorskiej we fragmencie pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Chełmońskiego powstało wiele indywidualnych budynków pensjonatowych z usługami w częściach parterowych (Ryc. 106).

Łeba posiada wykształcony system przestrzeni publicznych oparty o historyczne centrum (ulicę Kościuszki), otwarty port stanowi element tej struktury (nabrzeże północne i słupskie) (Ryc. 109).



Ryc. 104 Ulica Kościuszki, Łeba (fot. M. Izydor)



Ryc. 105 Nabrzeże kanału Chelst, ulica Abrahama, Łeba (fot. M. Izydor)



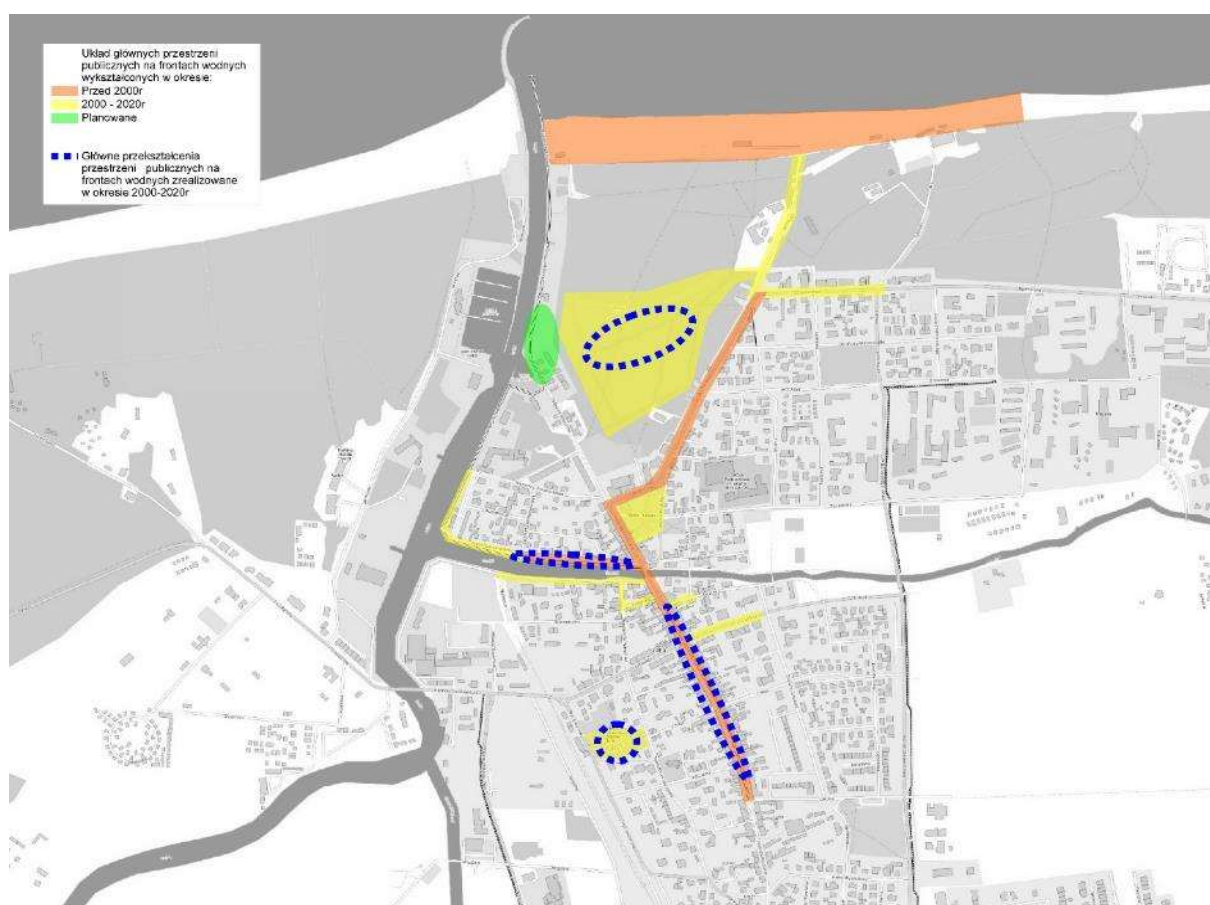
Ryc. 106 Skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego i Nadmorskiej, Łeba (fot. M. Izydor)



Ryc. 107 Łabędzi Staw, Łeba (fot. M. Izydor)



Ryc. 108 Plaża wschodnia, Łeba (fot. M. Izydor)



Ryc. 109 Łeba - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

W okresie od 2000 roku liczba obiektów noclegowych w Łebie wzrosła od 80 do 137 (dane GUS), równocześnie zwiększyła się ilość przybywających turystów. Łeba posiada jeden z najwyższych wskaźników w województwie pomorskim udzielonych noclegów na jednego mieszkańca (ponad 100 w 2018 – dane GUS), co oznacza znaczny wzrost ilości osób przebywających sezonowo w mieście. Główne przestrzenie publiczne Łeby zostały wyremontowane, ale nie zostały poszerzone w dużym zakresie. Władze miasta planują dalszy rozwój tych przestrzeni (ulica Kościuszki do ulicy Nowościńskiej oraz do Skweru Rybaka wraz z tym skwerem, plac Dworcowy). Istnieje również rezerwa do dalszej rozbudowy przestrzeni publicznych w ramach historycznego układu (ulica Powstańców Warszawy, ulica Kościuszki od Skweru Rybaka do portu, gdzie budowane jest Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego). Brak jest jednak strategii na sezonowe znaczne zwiększenie użytkowników nadwodnych przestrzeni publicznych. Dodatkowym problemem jest znaczny ilość pojazdów parkujących w mieście w okresie letnim.

Studium uwarunkowań oraz kierunków zagospodarowania przestrzennego Łeby z 2010 roku nie zawiera wizji rozwoju układu przestrzeni publicznych. Jednakże dokument ten, jak również Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miejskiej Łeba do roku 2020, zawiera zapisy w zakresie poprawy jakości przestrzeni publicznych.

6.3.6. Władysławowo

Rola i powiązania regionalne miasta

Władysławowo położone jest w powiecie Puckim na Wybrzeżu Kaszubskim u nasady półwyspu Helskiego. Stanowi ponad-gminne centrum lokalne w otoczeniu aglomeracji Trójmiejskiej. Jest to ośrodek turystyki morskiej (głównie wczasy wypoczynkowe), oraz posiada funkcje sportowe o znaczeniu krajowym - Ośrodek Przygotowań Olimpijskich. W mieście

zlokalizowany jest port, w którym główny udział stanowi rybołówstwo (jest to jeden z największych portów rybackich na polskim wybrzeżu).

Główne połączenie drogowe to droga wojewódzka 216 do Pucka i dalej do aglomeracji Trójmiejskiej. Władysławowo jest miastem tranzytowym w drodze na półwysep Helski (DW 216) i do Jastrzębiej Góry (DW 215). Przez Władysławowo biegnie również linia kolejowa z Redy do Helu.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Władysławowo liczy 9,9 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), w 2000 roku Władysławowo liczyło 14,1 tys. mieszkańców, jednakże w dniu 1 stycznia 2015r w wyniku zmiany rodzaju gminy z miejskiej na miejsko-wiejską wyłączono z obszaru miasta m.in. miejscowości Chałupy, Jastrzębia Góra, Karwia, Rozewie. Spowodowało to spadek mieszkańców o 5,4 tys. Od tego czasu miasto zanotowało spadek ludności o 0,5%. Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców)

- w wieku przedprodukcyjnym 19%,
- w wieku produkcyjnym – 61%,
- w wieku poprodukcyjnym – 20% .

We Władysławowie odnotowuje się wysokie bezrobocie rejestrowane 7,9% (grudzień 2019 r)

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 2,4 tys. podmiotów. Dominująca grupa (98,5%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W mieście w 2019 roku działały 4 licea ogólnokształcące i technika i 1 szkoła policealna.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Władysławowo to jedna z najbardziej popularnych miejscowości wczasowych polskiego wybrzeża. Na atrakcyjność miasta wpływają przede wszystkim czynniki przyrodnicze: nadmorskie położenie wraz z szerokimi piaszczystymi plażami. Jako czynniki antropogeniczne wpływające na rozwój

turystyki należy wymienić port morski, Dom Rybaka, Ocean Park z figurami zwierząt morskich, Lunapark Słowiński.

Władysławowo to też znane zaplecze sportowe dzięki Ośrodkowi Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie.

Liczba obiektów noclegowych wynosi 162, z czego tylko ok 15% działa całorocznie. Liczba udzielonych noclegów w lipcu i sierpniu 2019r to prawie 621 tysięcy. Ruch turystyczny w mieście cechuje duża sezonowość.

Historia rozwoju układu miejskiego

Pierwsze wzmianki o Wielkiej Wsi, Cetniewie to XIII i XIV wiek, jednakże rozwój miejski na tym terenie rozpoczął się w XX wieku. W 1920 roku Pomorze wróciło do Polski, 10 lutego 1920r w Wielkiej Wsi odbyły się zaślubiny Polski z morzem. Ponieważ odcinek polskiego wybrzeża nie był długi, postanowiono zintensyfikować jego wykorzystanie. W okolicach Wielkiej Wsi oficer Henryk Bagiński i generał Józef Haller nabyli tereny w celu utworzenia miejscowości wypoczynkowej, która mogłaby stanowić przeciwwagę dla Sopotu. W latach 1921-22 wybudowano linię kolejową do Helu, która miała stację w Wielkiej Wsi. Nową dzielnicę lotniskową nazwano Hallerowo, wyznaczono działki po zachodniej i wschodniej stronie linii kolejowej oraz rozpoczęto budowę willi. W latach 1921-22 wybudowano linię kolejową do Helu, która miała stację w Wielkiej Wsi. W latach 1929-31 wybudowano drogę do Jastrzębiej Góry (obecnie ulica Żeromskiego).

W grudniu 1935 roku podpisano umowę na budowę portu w Wielkiej Wsi, a realizację rozpoczęto 1936 roku (Ryc. 110). Port został otwarty 4 maja 1938 roku i był drugim co do wielkości portem polskiego wybrzeża o powierzchni 14,5 ha. Port składał się falochronu zachodniego (służącego jako molo) i wschodniego oraz czterech pomostów wewnętrznych. Wybudowano także drogę łączącą Wielką Wieś z portem (obecnie ulica Portowa), drogę obsługującą port oraz bocznice kolejową. Pomiedzy basenami portowymi oraz układem torowym powstały magazyny, budynki administracyjne, infrastruktura do obsługi portu. Port nazwano Władysławowo. W okresie międzywojennym pomiędzy portem i Wielką Wsią zaczęły powstawać zabudowania rybackie.



Ryc. 110 Plan miejscowości z 1938r, które po połączeniu stanowią Władysławowo, Mapa Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov)

W 1952 roku Wielką Wieś, Cetniewo, Hallerowo oraz dzielnicę portową połączono w jedną miejscowość nadając jej nazwę Władysławowo. W 1956 roku na wzniesieniu przed portem wybudowano Dom Rybaka jako kompleks socjalno-hotelowy dla pracowników rybołówstwa (obecnie mieści się w nim Urząd Miasta). W latach 50-tych XX w miejscu byłego obozu wojskowego dla młodzieży stworzono ośrodek sportu, stale od tego czasu rozbudowywany. W 1963 roku Władysławowo otrzymało prawa miejskie natomiast w 1973 roku dołączono do miasta Jastrzębią Górę, Chłapowo, Tupadły i Swarzewo.

Lata 70-te i 80-te XX wieku to okres rozwoju Władysławowa, na północ od ulicy Hallera (łączącej dworzec kolejowy z Domem Rybaka) powstało Osiedle Śródmieście²⁹, powstawało wiele domów prywatnych oraz kilkanaście ośrodków wypoczynkowych i hoteli. Po 1989 roku następuje

²⁹ W ramach nowego osiedla wytyczono nowy podział działek i układ drogowy, który nie porywa się z międzywojennymi założeniami, jest prostopadły do ulicy Hallera podkreślając jej charakter jako głównej arterii tej części miasta. Świadectwem poprzedniego układu jest kierunek osi i usytuowanie przedwojennych budynków.

rozwój usług turystycznych w miejsce wygasającego rybołówstwa. W 1994 roku port został otwarty dla turystów

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

W 2000 roku układ głównych przestrzeni publicznych miasta to ulica Hallera wraz z okolicami dworca kolejowego i Domu Rybaka oraz części turystycznej przestrzeni wokół zejść na plażę: w dzielnicy Cetniewo wraz z deptakiem, na zakończeniu ulicy Morskiej, po zachodniej stronie portu oraz plaża wraz z zachodnim falochronem pełniącym rolę molo.

W 2000 roku na deptaku w Cetniewie utworzono Aleję Gwiazd Sportu (Ryc. 111) podkreślając jej reprezentacyjny charakter, na posadzce której corocznie umieszczane są gwiazdy kolejnych sportowców; m.in. umieszczono tam fontannę (2007r) oraz pomnik „Korona Himalajów” (2014r). W 2013 roku wyremontowano skwer wokół pomnika Hallera przy ulicy Morskiej nadając mu reprezentacyjny charakter oraz stworzono plac zabaw dla dzieci (Ryc. 117). Na skarpie koło Domu Rybaka wybudowano letnią estradę koncertową oraz zagospodarowano teren wokół (2015 roku) (Ryc. 115). W 2018 roku przebudowano ulicę Hryniewieckiego (od Cetniewa do ulicy Kolejowej) i wyposażono ją w małą architekturę, co stworzyło deptak wzdłuż morza (Ryc. 112). W 2019 roku rozpoczęto remont ulicy Hallera (Ryc. 116), która ma stanowić reprezentacyjną przestrzeń miasta, planowane jest również przekształcenie lasu przy ulicy Żeromskiego w Park Pądy Morskie.

Ważniejsze inwestycje przestrzenne i obiektów hotelowo-apartamentowych zlokalizowane są w strefie przy plaży:

- 2004 rok Velaves Spa & Resort – apart hotel ul. Hryniewickiego 7c,
- 2007 rok Maloves Spa & Resort – hotel i apartamenty, ul. Hryniewickiego 7b,
- 2013, 2015, 2019 rok (kolejne etapy) Gwiazda Morza Resort Spa & Sport – hotel czterogwiazdkowy oraz dwa budynki apartamentowe, ul. Hryniewieckiego 12a,
- 2021 rok (planowane oddanie) – Wave House – apartamenty ul. Hryniewieckiego 10.



Ryc. 111 Aleja Gwiazd Sportu, Władysławowo (fot. M. Izydor)



Ryc. 112 Ulica Hryniewieckiego, Władysławowo (fot. M. Izydor)



Ryc. 113 Nabrzeże wyładunkowe, Port, Władysławowo (fot. M. Izydor)



Ryc. 114 Plaża i falochron portu, Władysławowo (fot. M. Izydor)



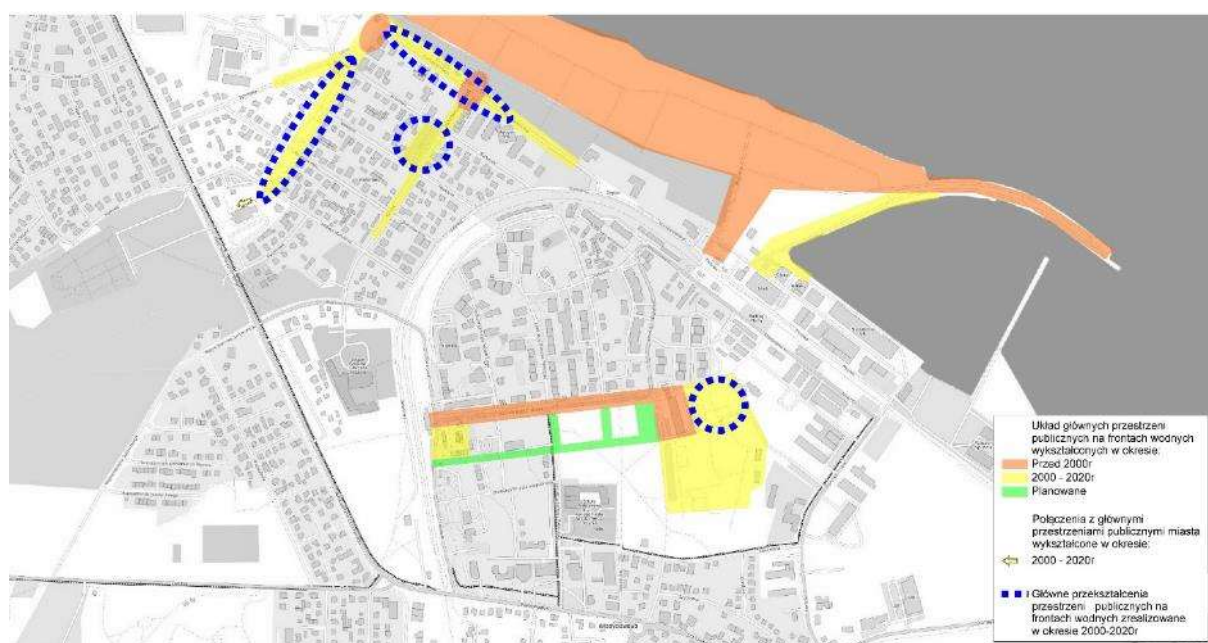
Ryc. 115 Letnia scena koncertowa, Władysławowo (fot. M. Izydor)



Ryc. 116 Ulica Hallera, Władysławowo (fot. M. Izydor)



Ryc. 117 Ulica Morska, skwer z pomnikiem Hallera, Władysławowo (fot. M. Izydor)



Ryc. 118 Władysławowo - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Z uwagi na fakt, że miasto to zlepienie kilku osad, można tu wyróżnić kilka układów kompozycyjnych. Władysławowo to miasto wokół portu, podczas gdy Cetniewo i Wielka Wieś powstały w ramach rozwoju układów ulicowych.

W zagospodarowaniu miasta należy zwrócić uwagę na brak wykształconego centrum miasta i spójnego układu przestrzeni publicznych, a także dużą ilość niskiej jakości przestrzeni handlu. Port nie jest włączony w układ przestrzeni miejskich (Ryc. 113, Ryc. 114).

W dokumentach planistycznych brak jest całościowego obrazu przekształceń przestrzeni publicznej, brak jest również planów powiązania ich z wodą. Władze Władysławowa planują utworzenie centrum miasta na północ od ulicy Hallera wraz z placem naprzeciwko Domu Rybaka (Ryc. 119), brak jest jednak planów połączenia z pozostałymi dzielnicami miasta, szczególnie nadwodnymi (Ryc. 118).



Ryc. 119 Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla okolic ul. Hallera (źródło: <https://mwladyslawowo.e-mapa.net>)

6.3.7. Puck

Rola i powiązania regionalne miasta

Puck zlokalizowany jest nad zatoką Pucką u ujścia rzeki Płutnicy. Jest to siedziba władz miasta i gminy Puck oraz powiatu puckiego. Z uwagi na bliskość Gdyni (ok 25 km do centrum tego miasta) jest to miasto z otoczenia aglomeracji Gdańsk – Gdynia – Sopot. W mieście zlokalizowany jest szpital obsługujący większość powiatu puckiego.

Główne połączenia to droga wojewódzka 216 z Redy do Władysławowa oraz linia kolejowa z Redy do Helu.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Puck liczy 11,2 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), poziom ludności jest stały od 2000 roku. Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców) przedstawia się następująco:

- w wieku przedprodukcyjnym 19%,
- w wieku produkcyjnym – 57%,
- w wieku poprodukcyjnym – 24%.

W Pucku odnotowuje się stosunkowo wysokie bezrobocie rejestrowane na poziomie 7,9% (grudzień 2019 r).

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 1,4 tys. podmiotów. Dominująca grupa (94,8%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W mieście w 2019 roku działały: 8 szkół średnich (licea ogólnokształcące, technika i szkoła branżowa) oraz jedna szkoła policealna

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

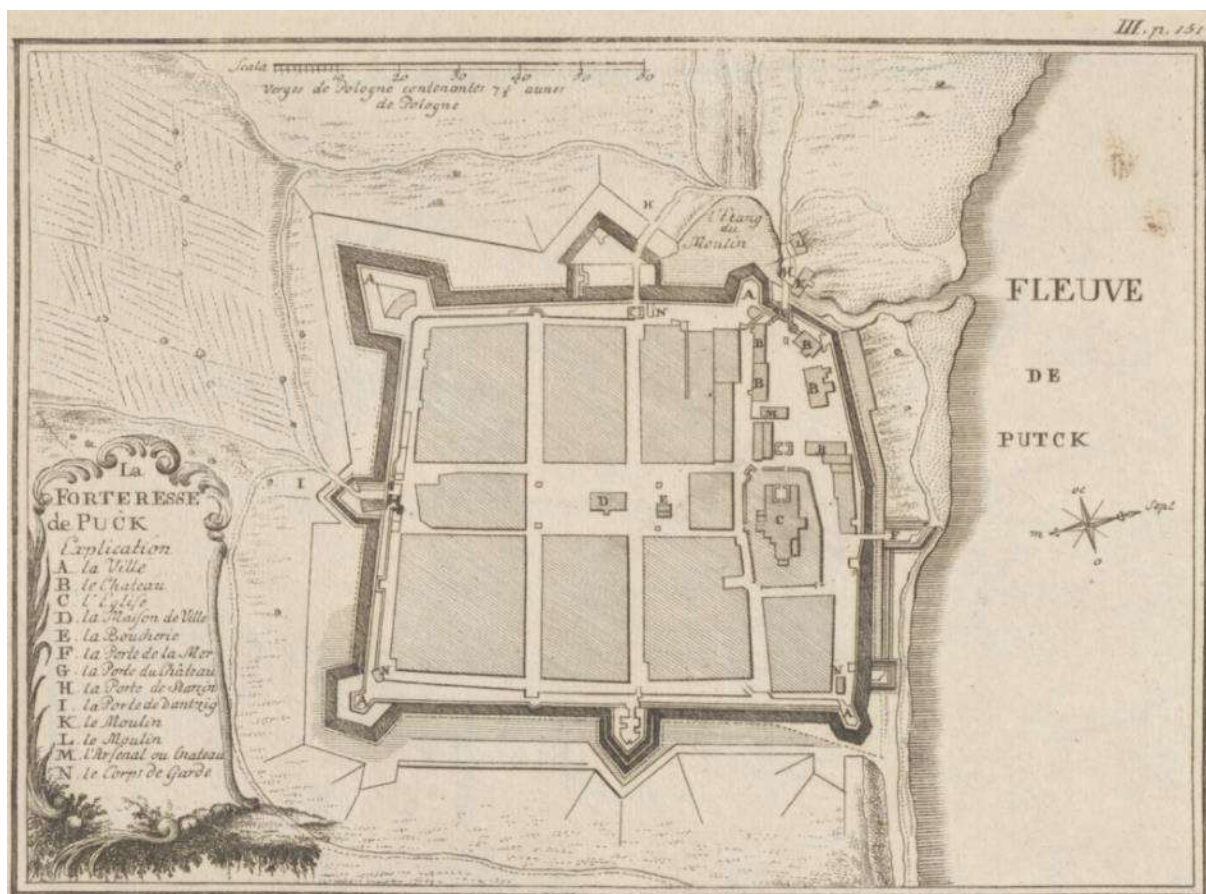
Puck ma zdecydowanie mniejsze znaczenie turystyczne niż miasta pasa nadmorskiego powiatu Puckiego. Wpływ na to mają przede wszystkim gorsze uwarunkowania naturalne: płytkie i zamulone wody Zatoki Puckiej

oraz brak szerokich, atrakcyjnych plaż. Miasto buduje więc swoją ofertę turystyczną w oparciu o sporty wodne, a szczególnie windsurfing i kitesurfing, a także podróże rowerowe. Puck próbuje również wykorzystać propozycję kulturalno – edukacyjną opartą o lokalną tożsamość w celu poprawy swojej pozycji na rynku usług turystycznych. Na rozwój tej dziedziny gospodarki wpływa również bliskość Trójmiasta i możliwość obsługi przyjazdów weekendowych. Pomimo dużej odmienności od innych miast nadmorskich ruch turystyczny w Pucku cechuje duża sezonowość. Baza noclegowa obejmuje 10 obiektów (GUS 2019r)

Historia rozwoju układu miejskiego

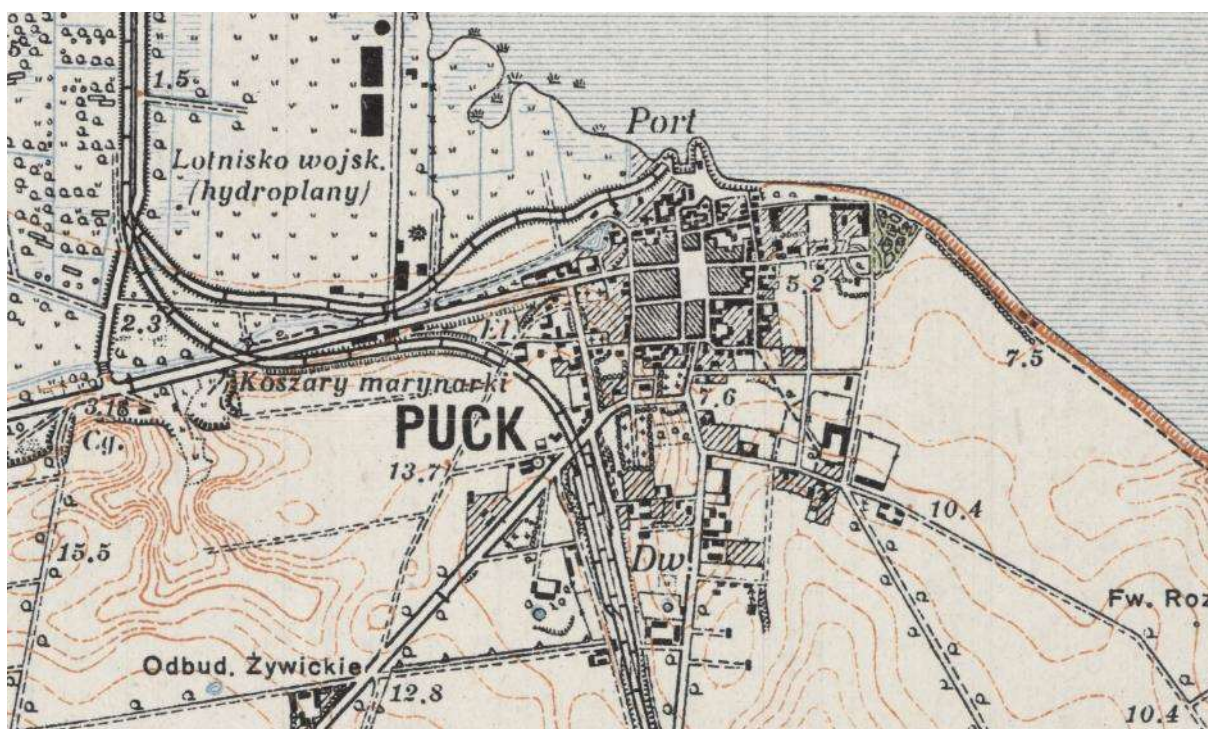
Wczesno-średniowieczna osada wraz z portem istniała u ujścia rzeki Płudnicy do Zatoki Puckiej od VII wieku. Pierwsze wzmianki o Pucku w obecnej lokalizacji centrum miasta pochodzą z początku XIII wieku, w drugiej połowie tego wieku istniał już gród wokół kościoła najprawdopodobniej zlokalizowanego w miejscu kościoła św. Piotra i Pawła (Śliwiński 1998). W 1348 roku nadano miastu przywilej lokacyjny na prawie chełmińskim. Miasto wytyczono na planie prostokąta o wymiarach 260 x 350m, z rynkiem pośrodku, kościołem w północnej części oraz zamkiem krzyżackim w północno zachodnim narożniku (mieścił się w nim również urząd morski, w późniejszym okresie starostwo królewskie, a zniszczony zamek rozebrano w XIX wieku) (Starski 2010) Miasto było otoczone murami i fosą. Układ miasta przetrwał do obecnych czasów.

Dzielnica portowa nazywała się Korabne, znajdowały się w niej spichlerze, miejsca składowania drewna, karczmy. Dzielnica została zalana wodami zatoki w XVI/XVII wieku. Miasto natomiast nabrało znaczenia za czasów Zygmunta Augusta, który ulokował tu flotę kaperską. (Stępień 1998) (Ryc. 120)



Ryc. 120 Plan Pucka w XVIII wieku - Zbiór planów i szkiców planów miast i twierdz polskich oraz planów bitew z XVII i XVIII w. (źródło: Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Wrocławskiego)

W 1772 roku w ramach pierwszego rozbioru Polski Puck został włączony do Prus. W XIX wieku rozebrano obwarowania co dało możliwość rozwoju miasta, który przyspiesza po wybudowaniu połączenia do drogi Gdańsk – Słupsk (lata 70-te i 80-te XIX wieku), w 1899 powstały tory kolejowe do Redy. Pod koniec XIX wieku przebudowano port wraz z budową toru wodnego do zatoki gdańskiej. Puck zaczął nabierać znaczenia jako kąpielisko, zbudowano Dom Kuracyjny (położony przy obecnej Alei Lipowej), molo, zielony mostek, łaźienki u podnóża klifu po wschodniej stronie miasta. Należy zwrócić uwagę na działalność Towarzystwa Upiększania Miasta Puck, które zainicjowało budowę parków: nadmorskiego parku na klifie (obecnie Park im. Felińska Nowowiejskiego), park w ciągu ulicy 1-go Maja (obecnie Park Kaszubski) oraz park pomiędzy ulicami Hallera i Morskiego Dywizjonu Lotniczego (obecnie Park Dziejów Pucka). W 1920 roku w Pucku powstał port wojenny (Ryc. 121).



Ryc. 121 Plan Pucka z 1938r, fragment Mapy Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov)

W okresie powojennym rozwój w strefie nadmorskiej to budowa stadionu przy Parku Nowowiejskiego (1968 rok) oraz budowa mariny w okolicach moła (w lata 1985-1995). W 1994 r. z funduszy WFOŚiGW obudowano Park im. Nowowiejskiego.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

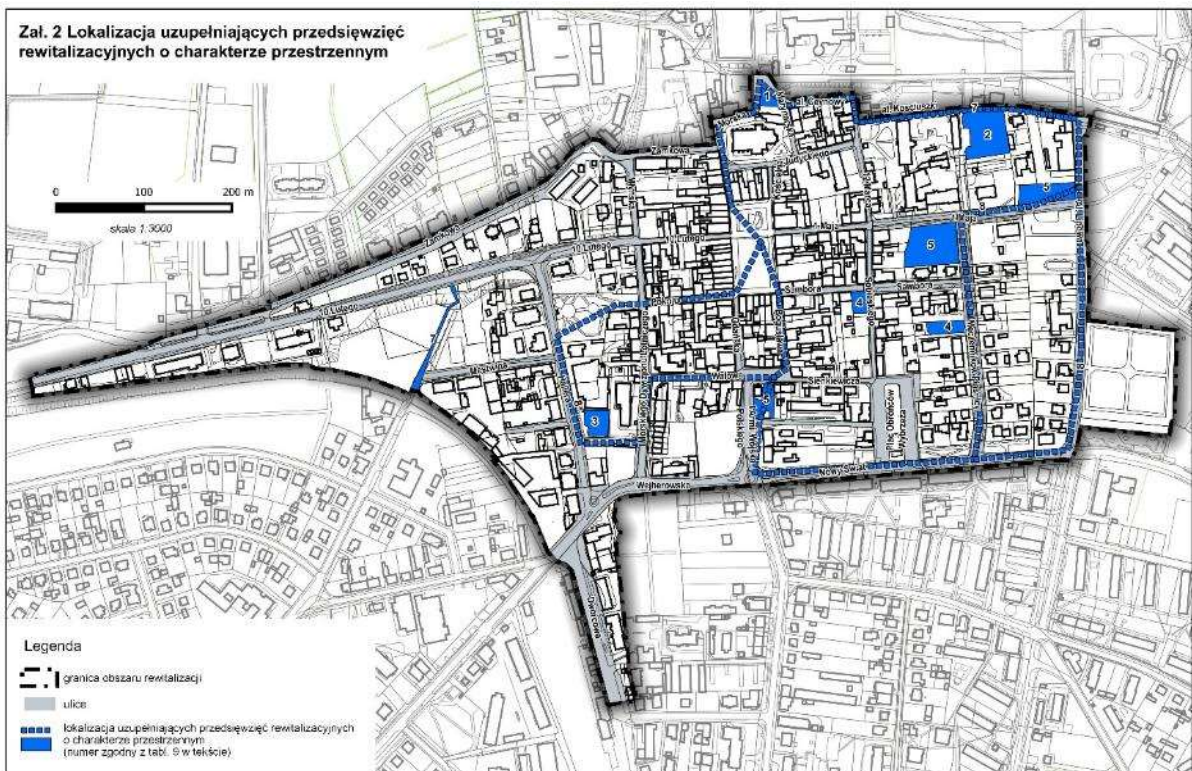
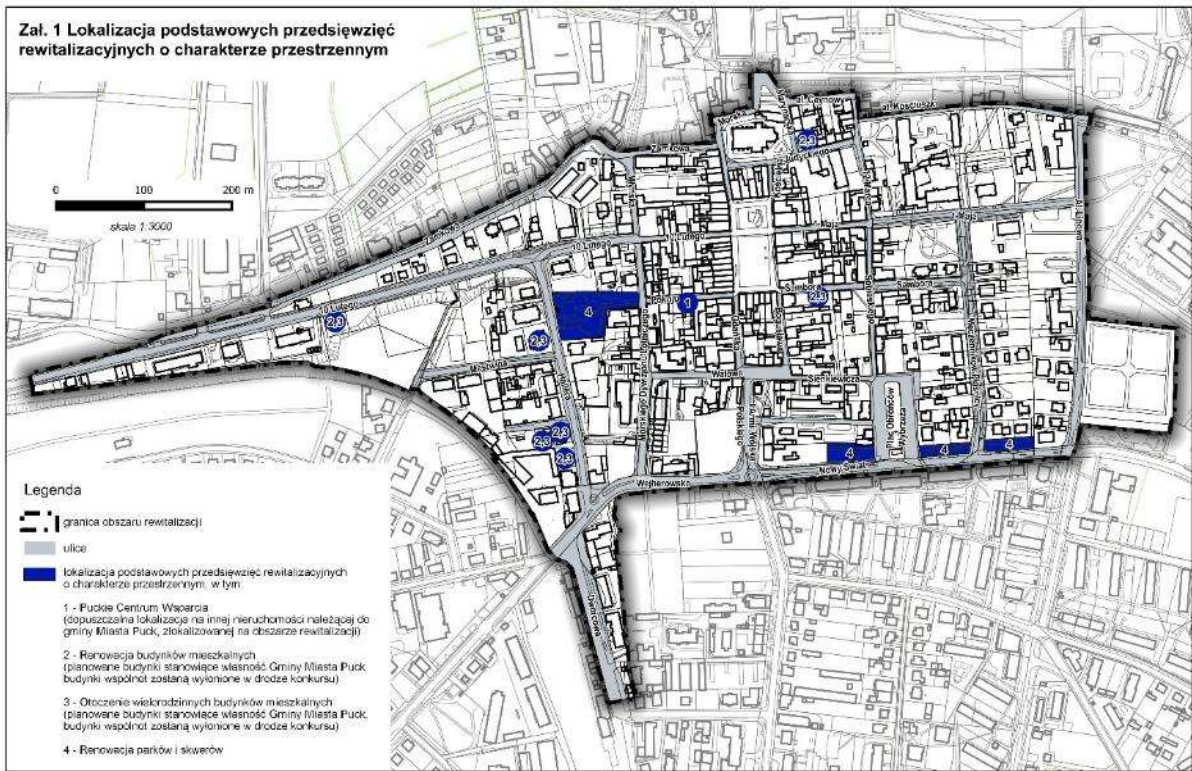
W 2000 roku główne przestrzenie publiczne nadwodne miasta stanowiły: dwa porty (rybacki - Ryc. 128, marina przy moła), deptak, park nadmorski (Ryc. 125) oraz zdegradowany rynek. Na początku wykonano adaptacje w porcie rybackim -w ramach funduszy PHARE program „Rozwój oferty turystyki wodnej w pierścieniu Zatoki Gdańskiej”. W latach 2007-2008 został wykonany remont moła, odbudowano też jego zniszczoną część głowicową (Ingeo Gdynia 2009) (Ryc. 124). W latach 2004-06 wykonano ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Żeglarzy jako element trasy wokół Zatoki

Puckiej (Ryc. 123).

Miasto brało także udział w projekcie „Sustaining Small Expanding Towns”, który przykładał dużą wagę do przekształcenia rynku jako głównej przestrzeni publicznej stanowiącej również ważny element dziedzictwa. Ogłoszony konkurs na koncepcję zagospodarowania tego terenu wygrała „Grupa 5 Architekci”. Zaproponowano podział na strefy: lokalną, reprezentacyjną, wypoczynkową i gastronomiczną (z ogródkami kawiarni i restauracji). Pośrodku miała stanąć widownia (trybuna), pod którą zaplanowano salę wystawienniczą (Grupa 5 Architekci, 2020). Remont rynku zrealizowano jako element „Lokalnego Programu Rewitalizacji obszarów miejskich miasta Pucka na lata 2006-2013”, jednakże z uwagi na zastrzeżenia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, w odmiennej od planowanej formie. Przede wszystkim nie wykonano trybuny, nawierzchnia jest mniej zróżnicowana (Ryc. 127). Prace zakończono w 2011 roku. W ramach tego programu wyremontowano także m.in. ul. Morską, 1-go Maja, zmodernizowano port rybacki (poprzez wymianę nawierzchni, budowę elementów małej architektury, dostosowanie portu do świadczenia usług turystycznych).

W ramach projektu „Operacja Puck, z przeszłością w przyszłość. aktualizacja systemu informacji miejskiej” wykonano oznakowania tras tematycznych (szlaki: edukacyjny, rekreacyjny, historyczny, turystyczny) oraz uzupełnienie przestrzeni publicznych o małą architekturę.

Lokalny Program Rewitalizacji Pucka na lata 2016-2023 przewiduje działania w strefie historycznego centrum miasta, nie obejmuje strefy bezpośredniego styku z wodami zatoki (Ryc. 122)



Ryc. 122 Przedsięwzięcia rewitalizacyjne planowane do 2023 roku (źródło: Lokalny Program Rewitalizacji na Lata 2016-2023)

W pierwszym etapie do 2021 roku planowana jest renowacja Parku Dziejów Pucka (Ryc. 126), kolejne etapy przewidują doposażenie w elementy małej architektury, urządzenia rekreacji, doświetlenie Parku Kaszubskiego, placu przy alei Kościuszki, skweru przy ulicy Lipowej.



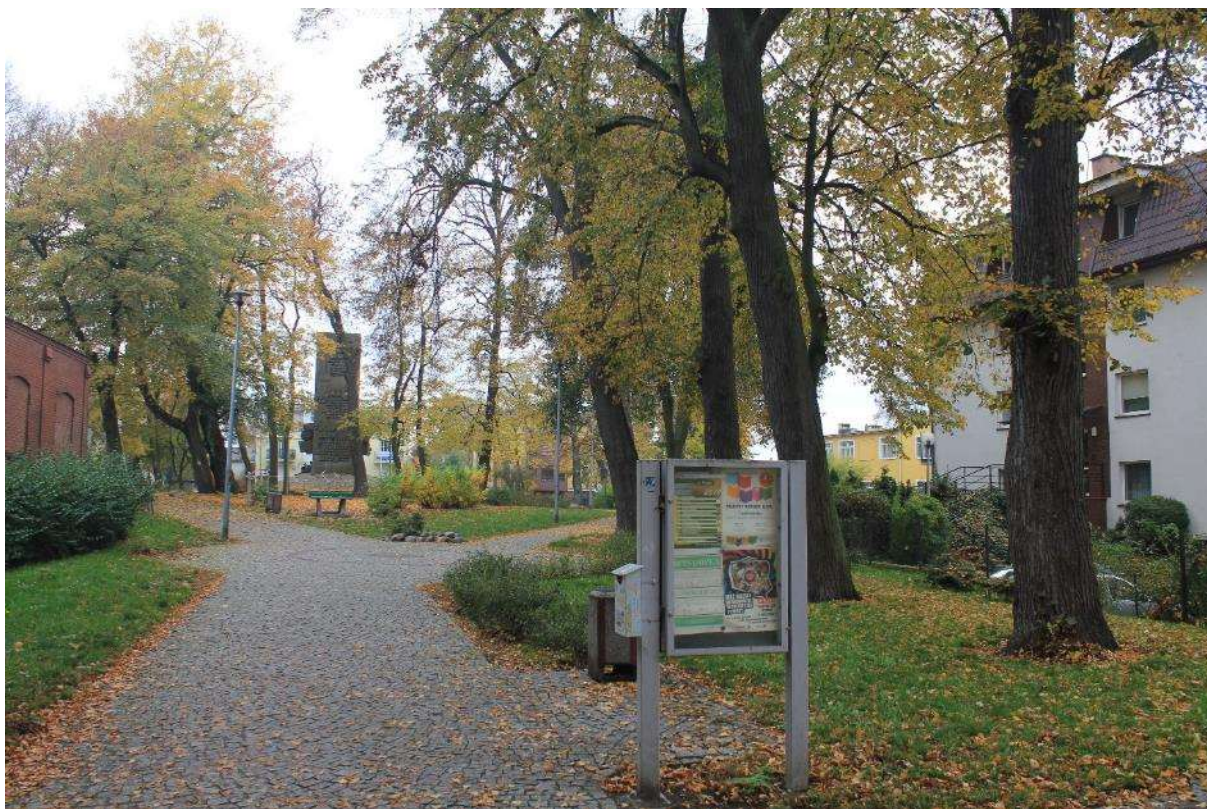
Ryc. 123 Ulica Żeglarzy, Puck (fot. M. Izydor)



Ryc. 124 Molo, Puck (fot. M. Izydor)



Ryc. 125 Park Nowowiejskiego, Puck (fot. M. Izydor)



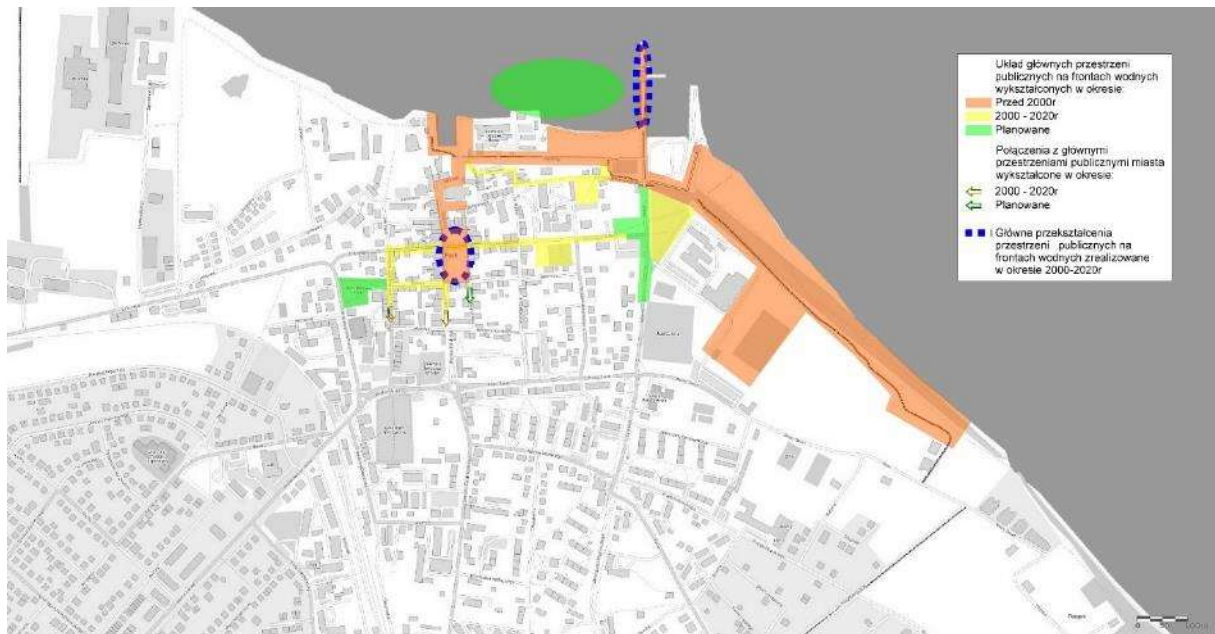
Ryc. 126 Park Dziejów Pucka, Puck (fot. M. Izydor)



Ryc. 127 Stary Rynek, Puck (fot. M. Izydor)



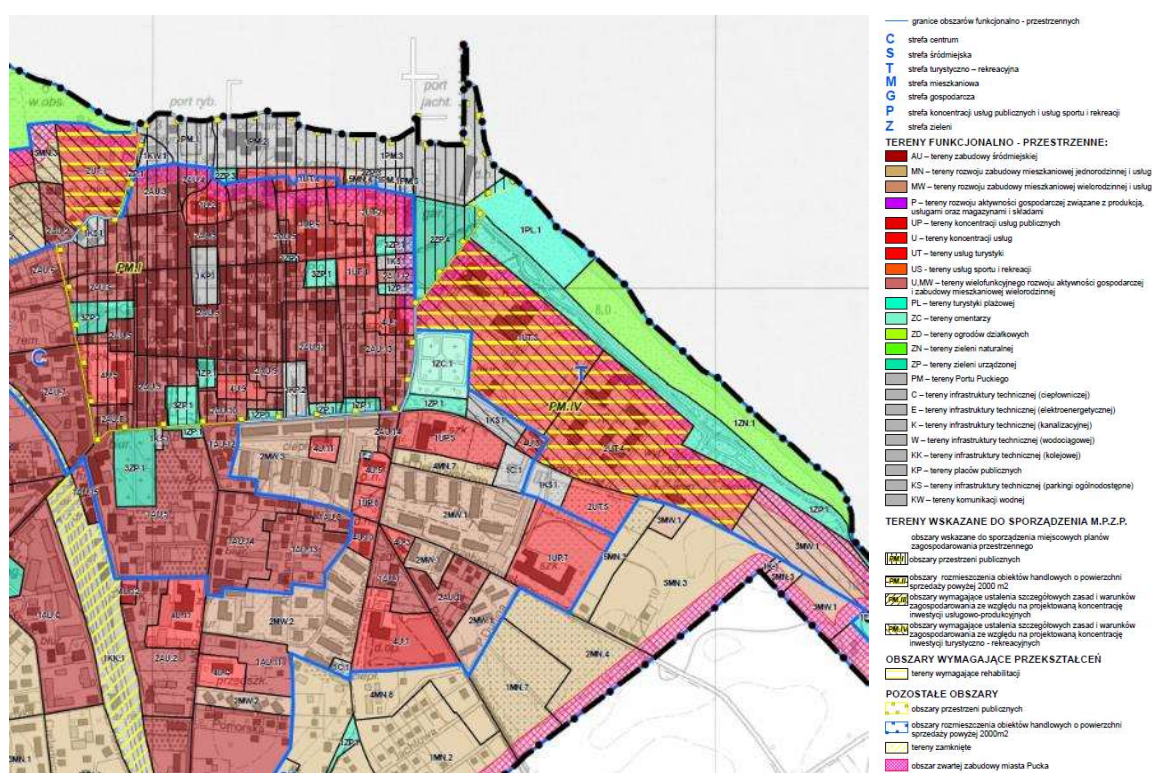
Ryc. 128 Port Rybacki, Puck (fot. M. Izidor)



Ryc. 129 Puck - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izidor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

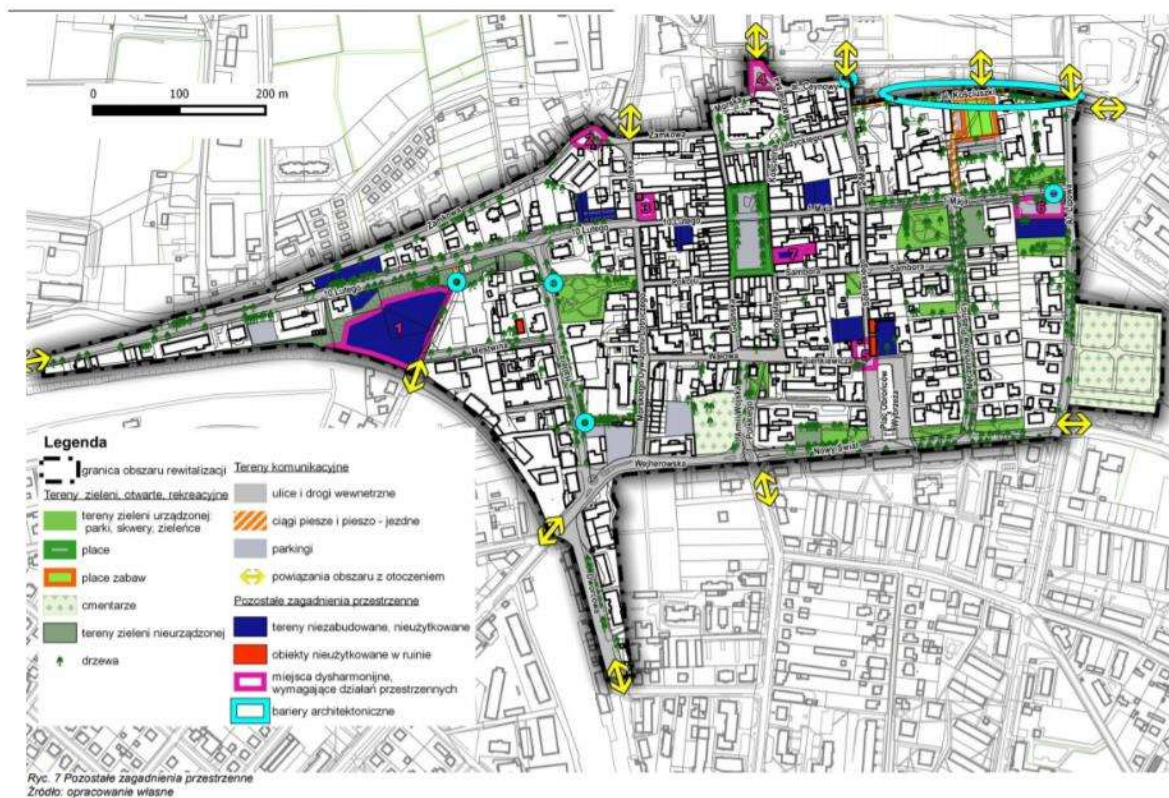
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przemianowego Gminy Miasta Puck z 2016r jako strefę przestrzeni publicznej wyznacza strefę historycznego centrum wraz z portem (Ryc. 130). Dokument ten wskazuje, że w ramach planów miejscowych należy podkreślać ich rolę krajobrazową, reprezentacyjną oraz społeczną. Polityka przestrzenna Pucka ma dążyć do tworzenia zwartej systemu tych przestrzeni.



Ryc. 130 Kierunki rozwoju struktury przestrzennej Pucka (źródło: Studium Pucka 2016)

Główne działania z zakresu przekształcenia przestrzeni publicznych realizowane są w ramach Lokalnego Programu Rewitalizacji na lata 2016-2023, nie obejmują jednak przestrzeni portowej. „Analiza Urbanistyczno-Architektoniczna Dotycząca Przestrzeni Publicznych” sporządzona w ramach programu rewitalizacji wskazuje na: potoki ludzi przemierzające się przez teren centrum w kierunku frontu wodnego, zaniedbane ciągi w tym kierunku, niedostateczne powiązanie z obszarem portu, a także Aleję Kościuszki jako

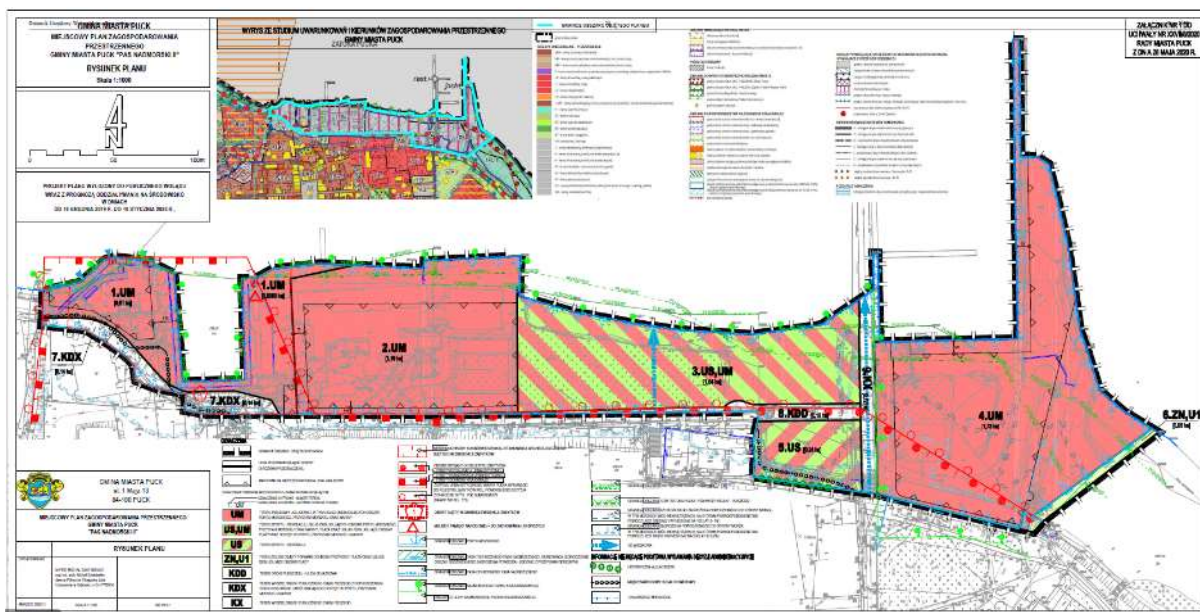
ważny element krajobrazu morskiego. W dokumencie tym zawarte są również miejsca powiązania obszaru rewitalizacji ze strefą nadwodną i istniejące bariery (Ryc. 131). Jednakże program rewitalizacji nie wskazuje wykorzystania położenia nad Zatoką Pucką, a proponowane działania nie wzmacniają połączenia pomiędzy strefami (Ryc. 129).



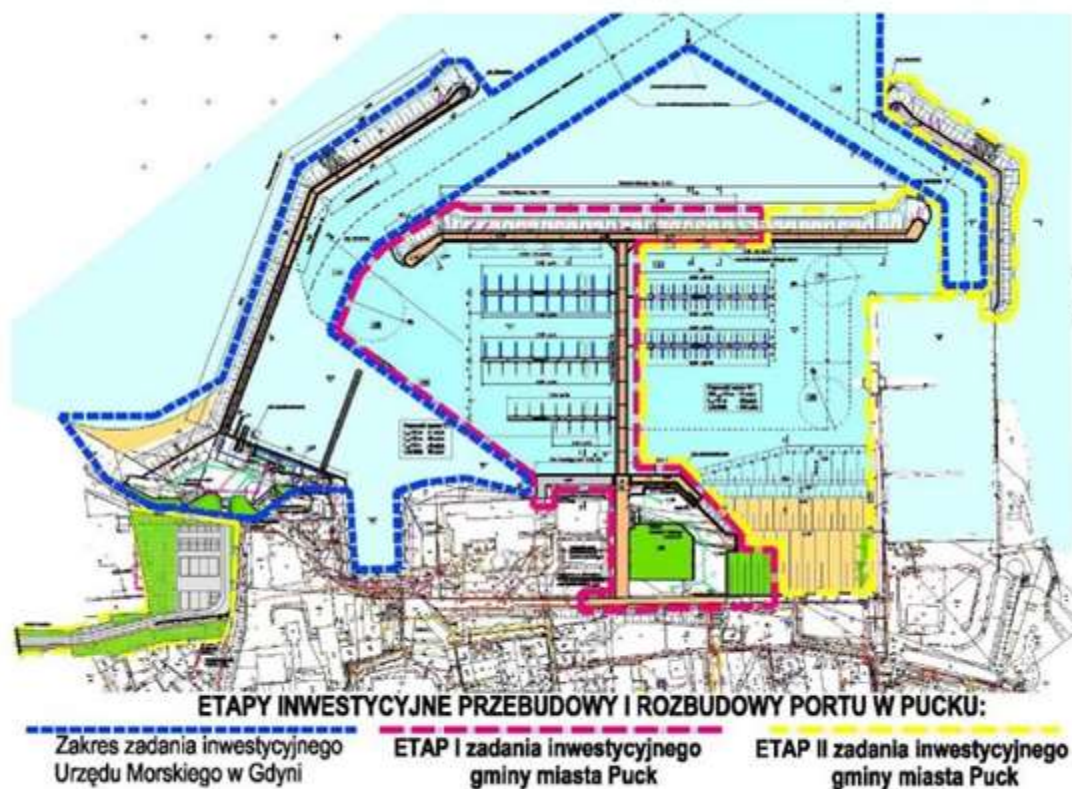
Projekt jest współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 oraz budżetu Państwa
 Fundusze Europejskie Pomoc Techniczna URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO MINISTERSTWO ROZWOJU Unia Europejska Fundusz Spójności

Ryc. 131 Analiza urbanistyczno-architektoniczna dotycząca przestrzeni publicznych Pucka wraz z określeniem Specjalnej Strefy Rewitalizacji (źródło: Analiza Urbanistyczno-Architektoniczna 2016r)

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Pasa Nadmorskiego II (Uchwała NR XXVII/8/2020 Rady Miasta Puck z dnia 28 maja 2020 r) nie proponuje rozwiązań w zakresie otwarcia strefy nadwodnej na centrum miasta (Ryc. 132). Powiązania obu powyższych stref stanowią duże wyzwanie w rozwoju Pucka, strefa nadwodna jest jedną z najbardziej atrakcyjnych części miasta i cały czas podlega przekształceniom. Obecnie planowana jest rozbudowa portu i mariny jachtowej. Z uwagi na lokalizację inwestycji (Ryc. 133) powinno to znaleźć odzwierciedlenie w planach przekształceń centrum.



Ryc. 132 Część graficzna Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Puck Pas Nadmorski II z dnia 28 maja 2020 r.



Ryc. 133 Etapy Rozbudowy i Przebudowy Portu w Pucku dla Umożliwienia Rozwoju Jego Funkcji Rybackich, Turystycznych i Żeglarskich (źródło: <http://miastopuck.pl/rozbudowa-portu>)

6.3.8. Jastarnia

Rola i powiązania regionalne miasta

Jastarnia leży na Mierzei Helskiej, gmina składa się z trzech miejscowości: Jastarnia, Jurata, Kuźnica. Niniejszy opis jest ograniczony do miejscowości Jastarnia. Miasto to ośrodek turystyczno-wakacyjny oraz port rybacki, miasto nie pełni innych funkcji ponad lokalnych. Duże znaczenie wywołujące również negatywne aspekty ma tranzytowe położenie dla podróży do innych miejscowości Półwyspu Helskiego. Jastarnia rozciąga się wzdłuż drogi wojewódzkiej Reda-Hel, a przez miejscowość przebiega linia kolejowa Reda-Hel. W sezonie letnim funkcjonują połączenia żegluga przybrzeżną z Helem i Gdynią. Jastarnia posiada lotnisko o pasie trawiastym, jednak obsługuje tylko niewielki ruch prywatnych samolotów.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Jastarnia liczy 2,7 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), w 2000 roku Jastarnia liczyła 3,9 tys. mieszkańców i do 2016 zanotowano spadek ludności o 5%. W dniu 1 stycznia 2017r zmieniono rodzaj gminy z miejskiej na miejsko-wiejską i wyłączono miejscowości Jurata i Kuźnica. Spowodowało to spadek mieszkańców o 1 tys. Od tego czasu liczba ludności jest stała. Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców) przedstawia się następująco:

- w wieku przedprodukcyjnym 18%,
- w wieku produkcyjnym – 60%,
- w wieku poprodukcyjnym – 22%.

W Jastarni odnotowuje się wysokie bezrobocie rejestrowane 12,6% (grudzień 2019 r).

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 0,8 tys. podmiotów. Dominująca grupa (99,4%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W mieście nie są zlokalizowane szkoły ponadpodstawowe.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Jastarnia to popularne miejsce turystyki wypoczynkowej, z uwagi na atrakcyjne położenie na Mierzei Helskiej oraz warunki naturalne (piaszczyste plaże, otoczenie przyrody, dostęp zarówno do otwartego morza i Zatoki Puckiej). W mieście rozwijają się również sporty wodne (windsurfing, kitesurfing) oraz rejsy wędkarskie dzięki zlokalizowaniu w mieście portu. Ruch turystyczny generuje również położenie w pasie innych nadmorskich miejscowości (z uwagi na ograniczenia naturalne powoduje to również duży samochodowy ruch tranzytowy przez miasto).

W Jastarni funkcjonuje 49 obiektów noclegowych, w tym tylko 6 całorocznie (GUS 2019). Ruch turystyczny w mieście cechuje duża sezonowość oraz obserwowany jest prawie całkowity jej zanik poza wakacjami.

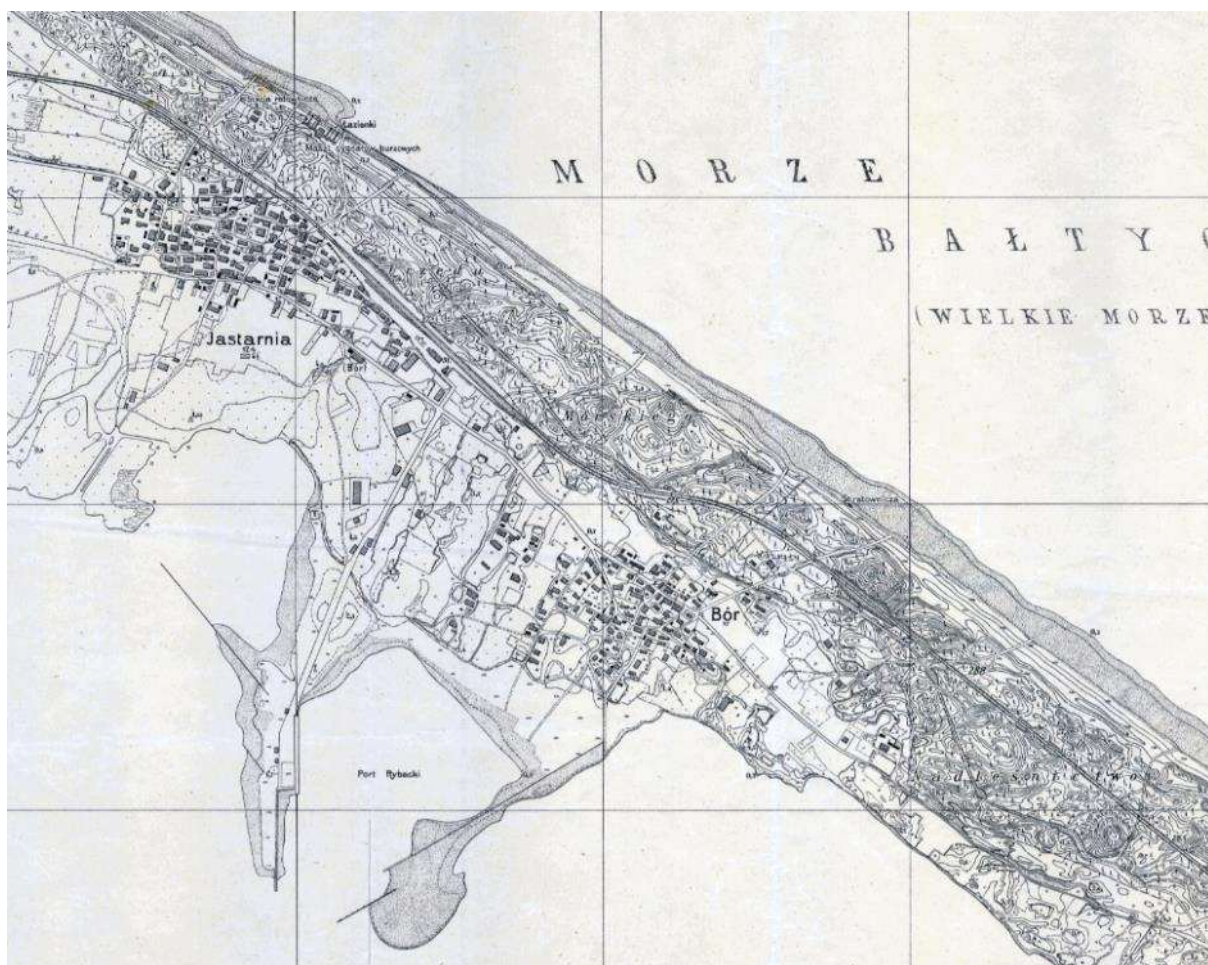
Historia rozwoju układu miejskiego

Od średniowiecza na terenie obecnej Jastarni zlokalizowane były dwie osady rybackie. Król Zygmunt Stary w 1526 r. przekazał Radzie Miasta Gdańska Hel wraz z częścią mierzei (która obejmowała też część obecnej Jastarni). Z tego powodu Jastarnię podzielono na Jastarnię Gdańską – Bór (w okolicy obecnego portu) i Jastarnię Pucką (okolice kościoła Nawiedzenia NMP) (Barton-Piórkowska 2016). Urszula Przebendowska w 1755 roku ufundowała szkołkę i kaplicę (w miejscu obecnego kościoła parafialnego).

Obie osady miały układ przestrzenny narzucony przez warunki topograficzne, o nieregularnych piaszczystych uliczkach. Po pierwszym rozbiórze polski Jastarnia Pucka należała do Prus a Bór do Polski. Granica biegła wzdłuż obecnej ulicy Portowej do drugiego rozbioru polski w 1793 r. Pod koniec XIX wieku utwardzono i uregulowano główną ulicę łączącą obie osady (obecnie ul. Ks. Sychty).

W 1922 roku powstała linia kolejowa z Pucka do Helu, od tego momentu nastąpił rozwój Jastarni jako uzdrowiska. W latach 1926-30 wybudowano port rybacki, który także obsługiwał żeglugę przybrzeżną i był

bazą szkoleniową żeglarstwa morskiego. Port stanowił miejsce imprez dla letników, a nowa ulica łącząca port z Jastarnią (ulica Portowa) została wykonana w formie eleganckiego deptaka. Przy plaży wybudowano Zakład Kąpielowy (na przedłużeniu ul. Nadmorskiej), powstały hotele i pensjonaty (w tym wiele w stylu modernistycznym). W 1939 roku otwarto Dom Zdrojowy w Parku Nadmorskim (na przedłużeniu obecnej ulicy Kościuszki w stronę Morza Bałtyckiego) (Ryc. 134).



Ryc. 134 Plan Jastarni z 1930r, fragment mapy Półwyspu Helskiego Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov)

Po drugiej wojnie światowej Jastarnia rozwijała się jako miejscowość rybacka oraz wczasowa, wybudowano wiele ośrodków wczasowych oraz budynków prywatnych. W porcie nabrzeża drewnianą konstrukcją nabrzeży zastąpiono żelbetowymi w latach 1974-75. W 1973 roku Jastarnia uzyskała prawa miejskie a w latach 1974-2005 była wpisana na listę uzdrowisk. W

układzie miasta ważnym elementem była budowa ulicy Mickiewicza, która odciążała od ruchu tranzytowego ulicę ks. Sychy. Ulica Portowa utraciła charakter deptaku.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

W 2000 roku główne przestrzenie publiczne Jastarni to plaża od strony Morza Bałtyckiego oraz ulica ks. Sychy (Ryc. 135). Problem przestrzenny stanowi linia kolejowa odcinając miasto od plaż nadmorskich (Ryc. 138). W 2005 roku podupadający przedwojenny Dom Zdrojowy przebudowano na nowoczesny hotel z rozbudowanym programem spa. Na początku XXI przekształcono ulicę Stelmaszczyka w deptak (Ryc. 136), a charakter tej ulicy jako centralnej przestrzeni podkreślono w 2006 budując molo u jej nasady (Ryc. 137). W 2009 roku wykonano rozbudowę przystani rybackiej z zapleczem remontowym tworząc w porcie atrakcyjną przestrzeń publiczną o różnorodnej funkcji (Ryc. 139), a przekształcenia te otrzymały wyróżnienie w Konkursie na najlepszą przestrzeń województwa pomorskiego. W 2016 wybudowano nowe wejście na molo wraz z siłownią na świeżym powietrzu. Większość przekształceń przestrzeni publicznej to remonty istniejących jej zasobów.

Obecnie miasto nie posiada wykształconego centrum, a rolę głównej przestrzeni publicznej stanowi ulica Księdza Sychy oraz ulica Stelmaszczyka. Port nie jest włączony w struktury miasta, pełni funkcje: przystani rybackiej, stoczniową, transportu pasażerskiego, rekreacyjną i zanikającą przeładunkową (Grzelakowski, Krośnicka 2002). Zachodnia część portu jest bardziej zagospodarowana, wschodnia to głównie baza żeglarstwa sportowego i pletwonurków. Obie części połączone są bulwarem spacerowym otwartym na zatokę. Duży problem stanowi również sezonowe wykorzystanie przestrzeni na potrzeby obsługi ruchu turystycznego oraz duży ruch samochodowy w okresie letnim (Ryc. 140).



Ryc. 135 Ulica Ks. B. Sychty, Jastarnia (fot. M. Izydor)



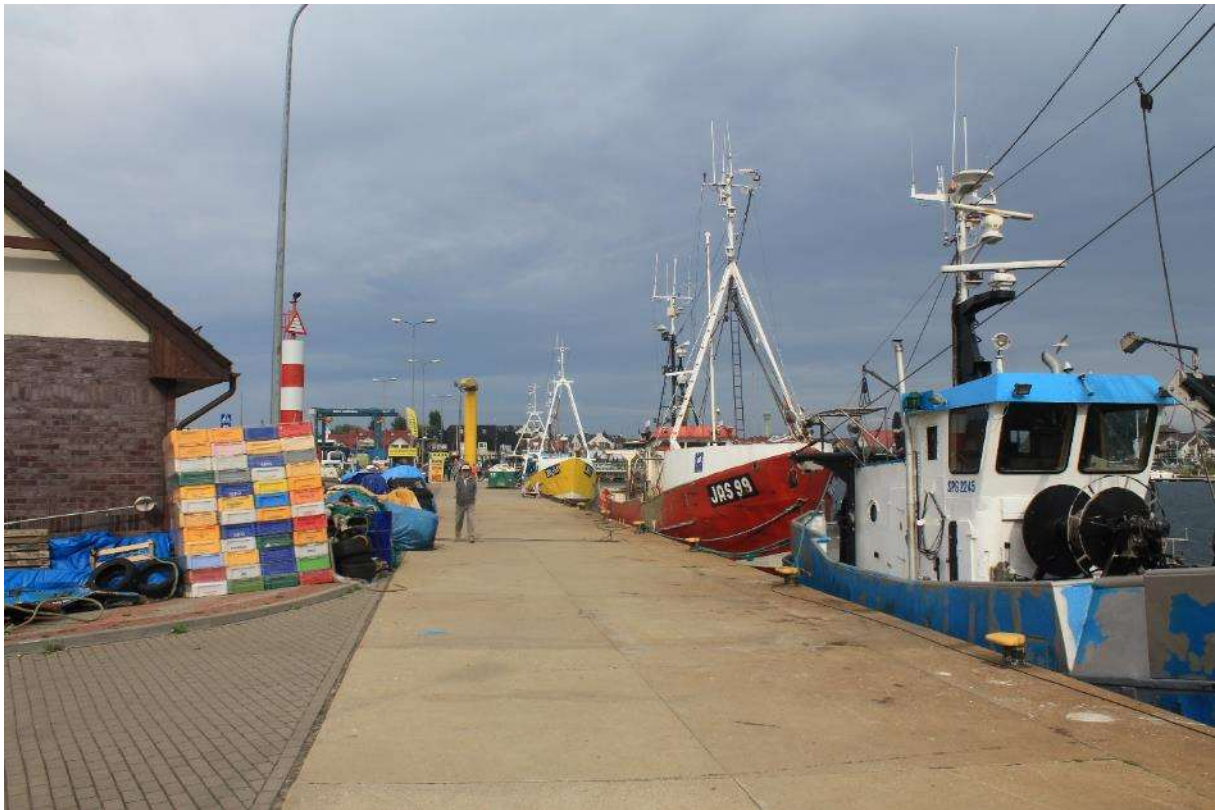
Ryc. 136 Ulica Stelmaszczyka, Jastarnia (fot. M. Izydor)



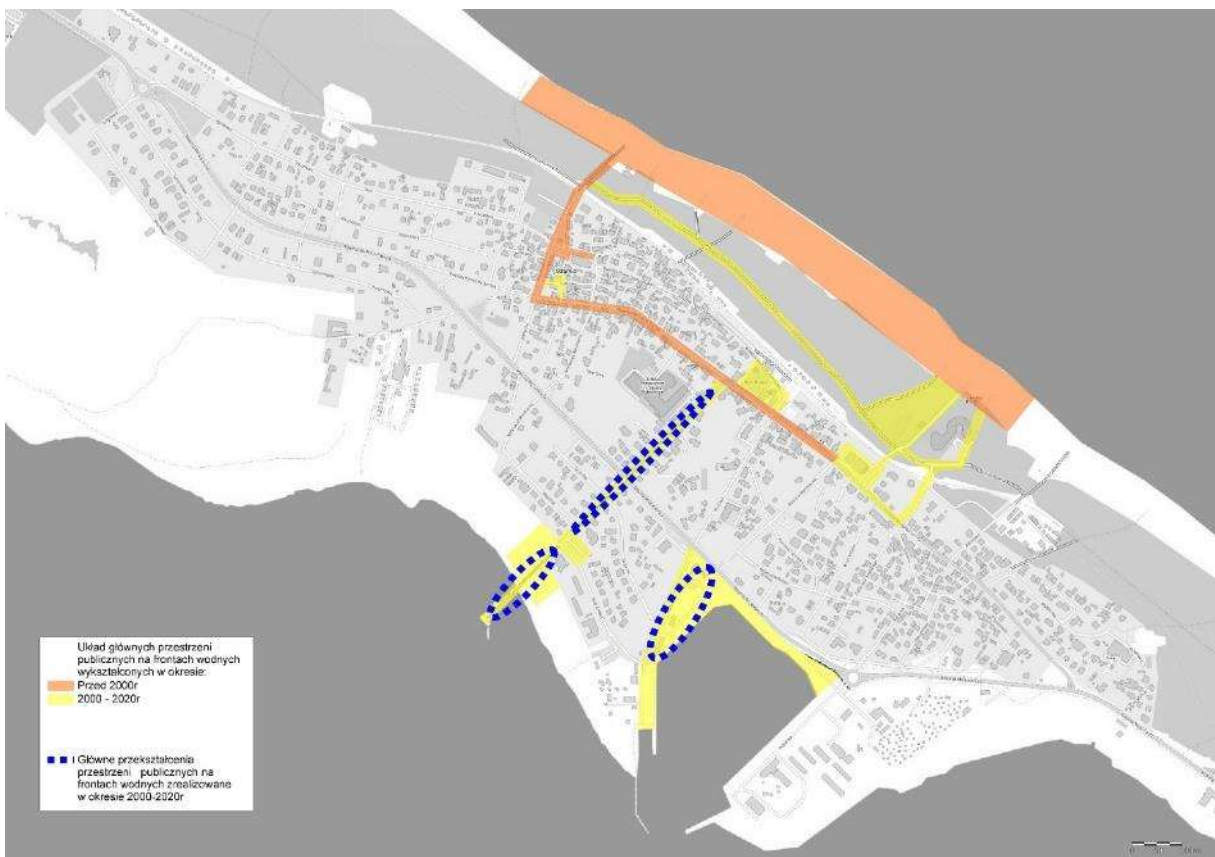
Ryc. 137 Molo, Jastarnia (fot. M. Izydor)



Ryc. 138 Ulica Ks. Stefańskiego, dojście do plaży, Jastarnia (fot. M. Izydor)



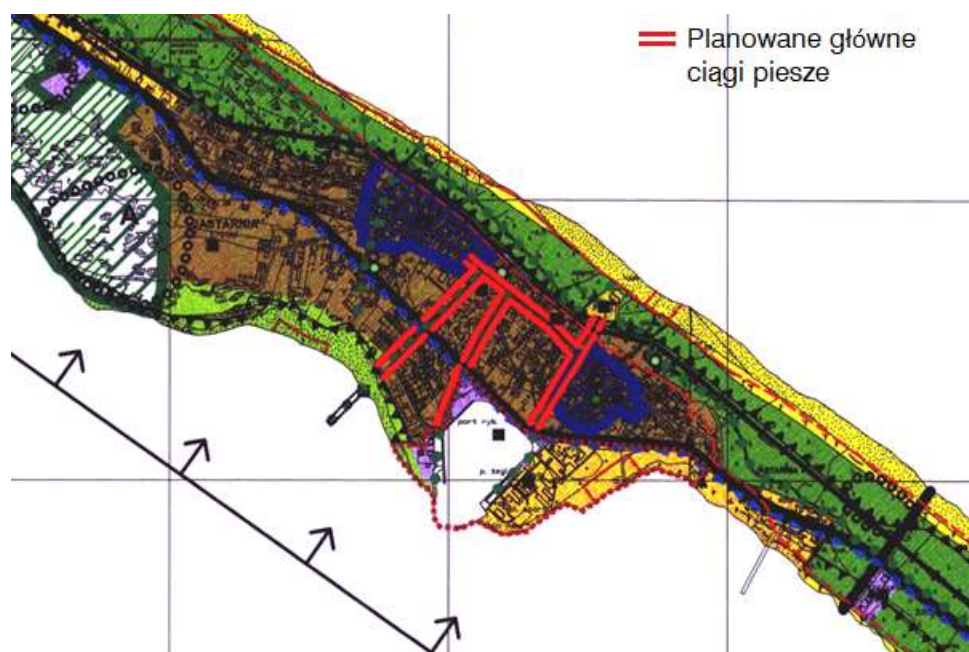
Ryc. 139 Port, Jastarnia (fot. M. Izydor)



Ryc. 140 Jastarnia - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jastarnia jako główne ciągi piesze wyznaczono ulice ks. Sychy (fragment), Stelmaszczyka, Portową, Kościuszki - łączącą port z hotelem Dom Zdrojowy (Ryc. 141). Ulica Kościuszki przekształcona w ciąg pieszo jezdny nie została przekształcona w centralną przestrzeń publiczną przede wszystkim z uwagi na jej charakter wąskiej ulicy dojazdowej do budynków mieszkalnych (Studium Jastarnia 2005). Ulica Portowa nie została przywrócona do roli deptaku w kierunku portu łączącego elementy miasta). Dodatkowo wyzwaniem stanowi połączenie miasta z plażą nad morzem, przede wszystkim z uwagi na tory kolejowe. Część dojsć do plaży nie są w sposób czytelny powiązane z przestrzeniami miejskimi.



Ryc. 141 Fragment Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (źródło: Studium Jastarnia 2005)

6.3.9. Hel

Rola i powiązania regionalne miasta

Hel leży na końcu mierzei helskiej. Miasto zajmuje powierzchnię 21,72 km² z czego użytki leśne stanowią 87%, a strefa zurbanizowana znajduje się w południowo wschodniej części. Jest ośrodkiem turystyczno-wczasowym oraz portem morskim. W mieście znajduje się wojskowy Punkt Bazowania, który obejmuje także port wojenny. Port wojenny nie pełni obecnie roli militarnej i wraz z przyległymi terenami planowany jest do cywilnego wykorzystania. W północno zachodniej części miasta na brzegu Zatoki Puckiej znajduje się rezydencja Prezydenta RP, jest to jednak obiekt całkowicie odgradzony i niepołączony z miastem. W Helu zlokalizowany jest szpital wojskowy, który obsługuje również mieszkańców i turystów.

Do Helu prowadzi linia kolejowa z Redy oraz droga wojewódzka 216. W sezonie wakacyjnym do miasta można również dotrzeć tramwajami wodnymi i statkami żeglugi przybrzeżnej z Gdańska, Sopotu, Gdyni oraz Jastarni.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Hel liczy 3,3 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), od 2000 roku miasto zanotowało znaczny spadek ludności o 26%, przede wszystkim z uwagi na likwidację jednostki wojskowej. Podział ludności miasta wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców) przedstawia się następująco:

- w wieku przedprodukcyjnym 14%,
- w wieku produkcyjnym – 62%,
- w wieku poprodukcyjnym – 24%.

W Helu odnotowuje się wysokie bezrobocie rejestrowane 8,6% (grudzień 2019 r)

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 0,6 tys. podmiotów. Dominująca grupa (98,0%) to

jednostki zatrudniające do 9 osób.

W mieście w 2019 roku działało 1 liceum ogólnokształcące.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Hel to miejscowość turystyczna pasa nadmorskiego posiadający duże walory przyrodnicze: wody Morza Bałtyckiego oraz Zatoki Puckiej, szerokie plaże, duże tereny leśne oraz nadmorski klimat (Majdak 2008).

W Helu zlokalizowane jest fokarium, które stanowi jedną z kluczowych atrakcji województwa pomorskiego³⁰. Dużą popularnością cieszą się również zabytki historii militarnej prezentowane w ramach Muzeum Obrony Wybrzeża (obejmujące stanowiska umocnień artyleryjskich), Muzeum Rybołówstwa, latarnię morską. Atrakcyjne dla turystów jest centrum miasta w formie starej rybackiej miejscowości. Turystyce sprzyjają również połączenia wodne z Trójmiastem, natomiast utrudnienie stanowi ograniczenie naturalne w utworzeniu połączeń drogowych.

W Helu zlokalizowane jest 29 obiektów noclegowych, z czego 8 funkcjonuje całorocznie (GUS 2019).

Turystyka w mieście charakteryzuje się dużą sezonowością.

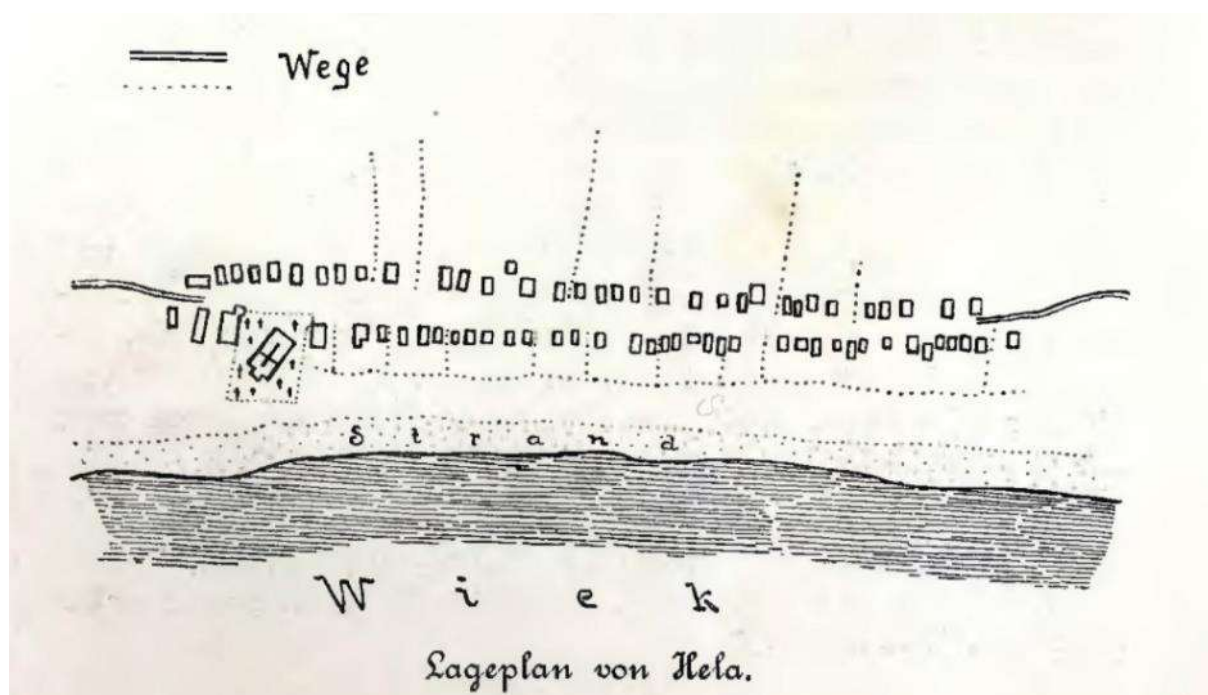
Historia rozwoju układu miejskiego

Pierwszą lokację na prawie lubeckim otrzymał Hel w XIII wieku. Później lokację tą potwierdził w 1378 roku Winrich von Kniprode – Wielki Mistrz Zakonu Krzyżackiego. Pierwotnie miasto było ulokowane ok 1,5 km na północny wschód od obecnej lokalizacji (osada ta później znana była jako Stary Hel). W Starym Helu znajdował się port, rynek, ratusz, szpital Bożego Ciała kościół parafialny pw. NMP, miasto otoczone było murami. Miasto rozwijało się dzięki handlowi i rybołówstwu (Rozenkranz 1969).

Pod koniec XIV wieku miasto zaczęło być stopniowo niszczone na

³⁰ Zgodnie z danymi Polskiej Organizacji Turystycznej w 2015r fokarium stanowiło trzecią atrakcję turystyczną województwa pomorskiego pod względem osób odwiedzających, <https://zarabiajnaturystyce.pl/obserwatorium-turystyki/ruch-turystyczny/frekwencja-w-atrakcjach-turystycznych/dane-dotyczace-frekwencji-w-atrakcjach-turystycznych/#pomorskie>

skutek cofającej się linii brzegowej. Pierwsze wzmianki o Nowym Helu pochodzą z początku XV wieku, a pod koniec tego wieku dominował on już nad Starym Helem. Zbudowano kościół św. Piotra (obecne Muzeum Rybołówstwa), miejscowość rozwijała się wzdłuż obecnej ulicy Wiejskiej. Na skutek hegemoni Gdańska Hel utracił handlowe znaczenie, a mieszkańcy zajmowali się głównie połowem ryb. W XVII i XVIII wieku działania wojenne oraz klęski żywiołowe doprowadziły do depopulacji miasta, które w 1872 r. straciło prawa miejskie.



Ryc. 142 Układ Helu w połowie XIX wieku (źródło: *Studien auf der Halbinsel Hel, Wünsche H. 1903, Chełmińska Biblioteka Cyfrowa*)

Koniec XIX wieku to ponowny rozwój Helu. W 1892-1893 oddano do użytkowania port rybacki z nabrzeżem pasażerskim (o wielkości obecnego basenu wewnętrznego), od 1896 miasto stało się oficjalnie "Kąpieliskiem Bałtyckim". Część zdrojowo kąpieliskowa rozwija się na południe od miasta (na helskim cyplu). W 1899 roku otwarto dom kuracyjny (kurhaus) z drewnianym molo, wokół kurhaus-u powstało kilkanaście prywatnych domów letniskowych, willi i pensjonatów (Rozenkranz 1969) (Ryc. 142)

W 1919 roku Półwysep Helski wraca do Polski, w 1922 roku zbudowano drewniane łaźienki kąpielowe. Rozwojowi turystyki sprzyja również doprowadzona do portu w Helu linia kolejowa z Pucka (1922r) oraz

droga bita do Juraty. W latach 1929-34 rozbudowano port rybacki: wydłużono falochron zachodni w kształcie litery Y, zbudowano nowy falochron wschodni. Port uzyskał kształt podobny do obecnego. W okresie międzywojennym zdecydowano również o utworzeniu w Helu portu wojennego na północ od miasta. Budowę rozpoczęto w 1931r, wówczas też powstał falochron zachodni w miejscu Starego Helu (Helski Hak). W 1931 roku dla napływającej ludności polskiej stworzono nową dzielnicę – „Kolonie Rybacką” (Ryc. 143).



Ryc. 143 Plan Helu z 1930r, fragment mapy półwyspu helskiego Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov)

Po wojnie w Helu rozbudowywano umocnienia polowe i stanowiska artyleryjskie, port wojenny powiększono w kierunku miasta. Ze względów militarnych do 1995 roku wjazd do miasta był ograniczony tylko dla obywateli polskich, osoby przybywające były legitymowane. W porcie rybackim w latach 50-tych XX wieku wybudowano betonowe nabrzeże w miejsce dawnej plaży, zbudowano hale przemysłowe na terenie pomiędzy portem i miastem. W 1999 roku port osłonięto betonowym falochronem. Po stronie wschodniej



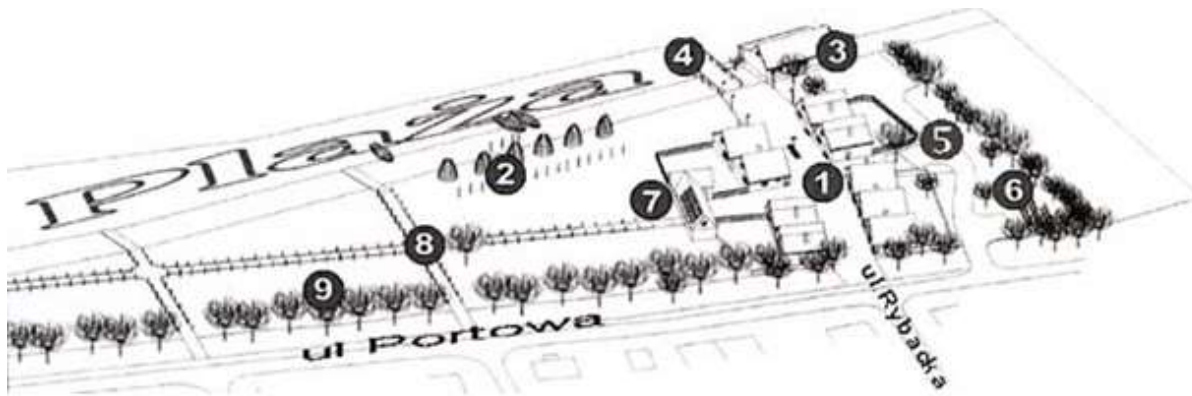
ulicy Wiejskiej powstały bloki mieszkalne dla żołnierzy oraz pracowników portu i przetwórstwa rybnego. W 1963 roku Hel uzyskał ponownie prawa miejskie.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z 1949 roku oraz dekretem z 1951 roku budowa, modernizacja budynków, przenoszenie praw własności, zameldowanie w Helu wymagały zgody dowódcy garnizonu. W znacznym stopniu blokowało to rozwój miasta. Przepisy ostatecznie zniesiono w 2003 roku po wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Hel na początku XXI wieku uzyskał możliwości przekształceń w ramach demilitaryzacji terenu. W okresie tym wojskowi stanowili ponad 60% mieszkańców miasta. W grudniu 2006 roku ostatecznie rozwiązano 9 Flotyllę Obrony Wybrzeża. W 2000 roku główne przestrzenie miasta to ulica Wiejska oraz okolice wojskowego klubu garnizonowego przy ul. Przybyszewskiego.

W 1999 roku otwarto fokarium, jedną z największych atrakcji Helu, które stanowiło zaczątek rozwoju przestrzeni publicznych w tej części miasta. W 2002 roku władze miasta zdecydowały o przeznaczeniu terenu wzdłuż zatoki pomiędzy fokarium a portem wojennym na cele edukacyjne i sportów wodnych. W 2004 roku Uniwersytet Gdański zaprezentował koncepcję zagospodarowania tego obszaru jako kompleksu naukowo-edukacyjnego z funkcją turystyczną o nazwie „Błękitna Wioska” (Ryc. 144). W ramach projektu w latach 2007-08 odtworzono naturalną wydmę a w 2011 roku otwarto pomosty spacerowe z wiatami widokowymi (Ryc. 146). W 2013 roku oddano mini muzeum Dom Morświna, w 2017r multimedialną salę dydaktyczną i laboratorium do badania bałtyckiej fauny i flory.



1. Uliczka rybackiej wioski (checcze, ogrody itp.).
2. Plażowa przystań.
3. Zaplecze nurkowe.
4. Plaża.
5. Instalacje energetyczne.
6. Instalacje wodne.
7. Budynek pomocniczy.
8. Pomosty ponad-wydmowe.
9. Park wydmy.

Ryc. 144 Propozycja z 2004 roku zagospodarowania Błękitnej Wioski (źródło: www.przyjacielehelu.pl)

W 2011 roku wyremontowano ulicę Wiejską przekształcając ją w pieszy deptak wraz małą architekturą (Ryc. 148). W 2013 roku wybudowano kładkę pieszą z potu rybackiego wzdłuż brzegu Zatoki wokół helskiego cypla (Ryc. 147). Ma ona za zadanie ochronę roślinności wydm poprzez przejęcie ruchu turystów. W dwóch etapach w roku 2015 i 2019 wyremontowano bulwar pomiędzy fokarium i portem (Ryc. 145). Obecne centrum miasta zlokalizowane jest wzdłuż ulicy Wiejskiej (Ryc. 149), która stanowi historyczną oś kompozycyjną. Znajdują się tu obiekty administracji lokalnej oraz usługi i gastronomia ukierunkowane głównie na turystów. Centrum miasta obejmuje także Bulwar Nadmorski rozciągający się pomiędzy portem rybackim i fokarium. Port rybacki włączony jest w strukturę miasta (Ryc. 150, Ryc. 151), nie pełniąc obecnie funkcji przeładunkowej z uwagi na ograniczone możliwości dojazdu. Realizowane funkcje to: rybołówstwo i przetwórstwo ryb (w części południowej), port jachtowy, transport pasażerski, rekreacyjna (w części północnej).

Należy zwrócić uwagę na czytelny układ głównych przestrzeni publicznych miasta od dworca PKP przez ulicę Wiejską do portu oraz wysoką jakość tych przestrzeni. Nieciągłość przestrzeni publicznych występuje w kierunku plaży południowej i latarni morskiej (Ryc. 152).



Ryc. 145 Bulwar Nadmorski, Hel (fot. M. Izydor)



Ryc. 146 Park Wydmowy, Hel (fot. M. Izydor)



Ryc. 147 Plaża Południowa, Hel (fot. M. Izydor)



Ryc. 148 Ulica Wiejska, Hel (fot. M. Izydor)



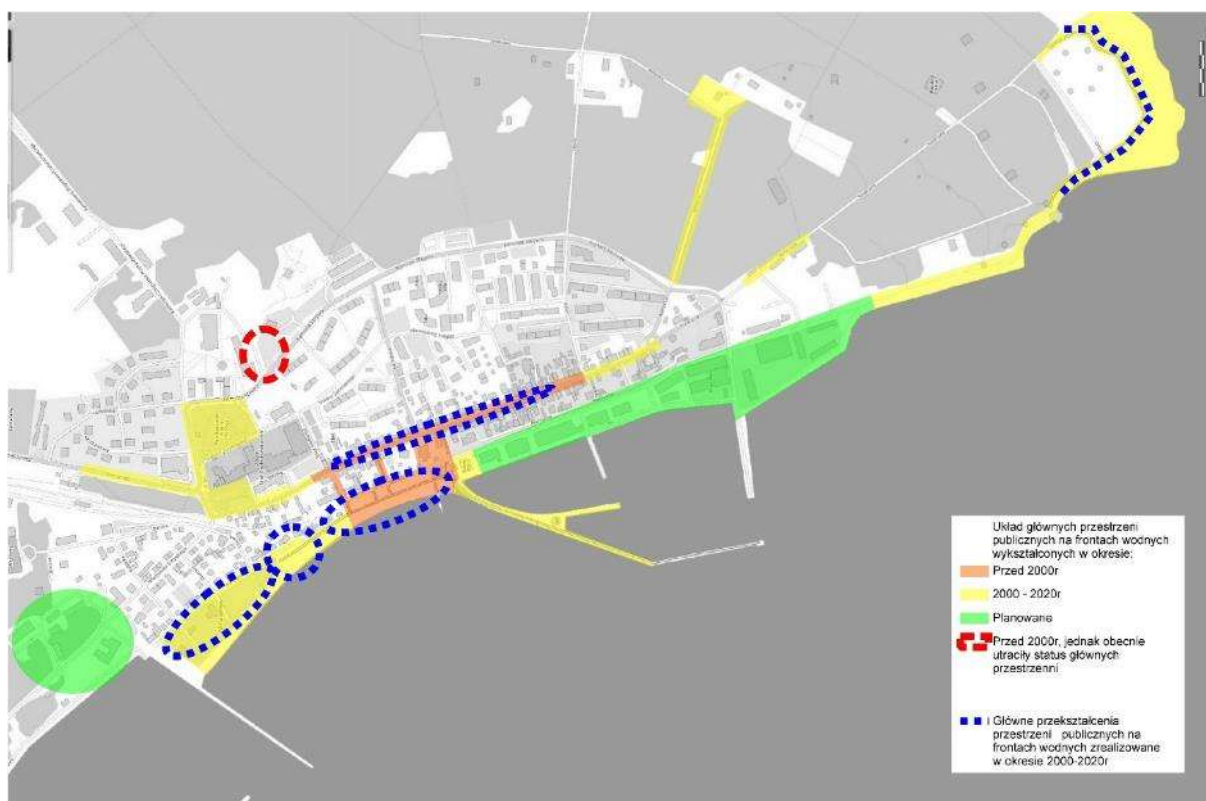
Ryc. 149 Muzeum Rybołówstwa, ul. Wiejska, Hel (fot. M. Izydor)



Ryc. 150 Port, falochron południowy, Hel (fot. M. Izydor)



Ryc. 151 Nabrzeże Remontowe, Port, Hel (fot. M. Izydor)



Ryc. 152 Hel - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków

Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Helu pochodzi z 2003r, kiedy funkcja militarna dominowała w mieście. Zakładał ono deptaki w ciągu ulicy Wiejskiej, Bulwaru Nadmorskiego i ulicy Maszopów, rozszerzenie funkcji portu o turystykę, wykorzystanie potencjału plaży przy porcie wojennym oraz plaży na północnym cyplu (Studium Hel 2003)

Obecnie wyzwanie stanowi dalsze przekształcenie przestrzeni portu w związku ze zanikającą funkcją przeładunkową, co daje szansę na przedłużenie nadwodnych przestrzeni publicznych w kierunku plaży południowej. Po opuszczeniu portu wojennego przez wojsko po stronie północnej miasta otwierają się również duże tereny inwestycyjne. Całość możliwych przekształceń znacznie powiększy teren zabudowany miasta oraz stworzy możliwości rozwoju nadwodnych przestrzeni publicznych. Aktualnie brak jest wypracowanego planu włączenia tych terenów w struktury miasta, jednakże dla przekształceń portu rybackiego pracownia Stoprocent Architekci opracowała w 2015r koncepcję zagospodarowania (Ryc. 153). Tereny powojkowe są nadal odcięte od struktur miasta, a na ich terenie nie jest realizowana funkcja tymczasowego zagospodarowania, która pomogłaby w szybszym rozwoju funkcji miejskich.



Ryc. 153 Plan zagospodarowania terenów portowych w Helu (źródło: <https://www.stoprocentarchitekci.pl/gallery/studium-zabudowy-dawnym-porcie-rybackim-w-helu/>)

6.3.10. Krynica Morska

Rola i powiązania regionalne miasta

Krynica Morska to najmniejsze miasto w Polsce, położone jest we wschodniej części województwa pomorskiego na Mierzei Wiślanej w powiecie nowodworskim, od wschodu graniczy z Federacją Rosyjską (Obwód Kaliningradzki) Gmina Krynica składa się z miejscowości Przebrno, Krynica Morska, Nowa Karczma. W ramach niniejszej dysertacji opisana została miejscowość Krynica Morska. W mieście znajduje się port morski ulokowany od strony Zalewu Wiślanego. Do miasta prowadzi droga wojewódzka 501 z Gdańska, a w samej Krynicy Morskiej znajduje się dworzec autobusowy. W sezonie letnim funkcjonują połączenia żegluga morską do Fromborka i Tolkmicka.

Ogólne dane profilu społeczno-ekonomicznego miasta

Krynica Morska liczy 1,3 tys. mieszkańców (stan na 31.12.2019), liczba ta jest zbliżoną do 2000 roku (w 2006 miasto liczyło prawie 1,4 tys. ludności). Podział ludności wg danych z 2019 roku (udział w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców) przedstawia się następująco:

- w wieku przedprodukcyjnym 13%,
- w wieku produkcyjnym – 64%,
- w wieku poprodukcyjnym – 24%.

W Krynicy Morskiej odnotowuje się bardzo wysokie bezrobocie rejestrowane 12,2% (grudzień 2019 r).

W grudniu 2019 r. w rejestrze podmiotów gospodarczych REGON zarejestrowanych było 0,5 tys. podmiotów. Dominująca grupa (97,9%) to jednostki zatrudniające do 9 osób.

W mieście w 2019 roku nie działa żadna szkoła ponadpodstawowa.

Znaczenie turystyki w rozwoju miasta

Krynica Morska to miejscowość turystyczna z długą historią nadmorskiego kąpieliska, jednakże aktualny układ to przede wszystkim wynik rozwoju turystyki socjalnej w powojennych latach XX wieku. Miasto posiada duże walory naturalne: szerokie piaszczyste plaże, dostęp do Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, tereny leśne. Na rozwój turystyki mają również wpływ port morski wraz z mariną jachtową, port rybacki i przystań rybacka. W okresie letnim w mieście działa lunapark.

Historia rozwoju układu miejskiego

Pierwsze wzmianki o osadzie Liep pochodzą z XIII wieku, jednakże rozwój miejscowości nastąpił od XIX wieku wraz z rozwojem turystyki. W pierwszej połowie XIX wieku do Kahlberg (Krynica Morska) zaczęły przyplýwać statki z Elbląga i Braniewa z osobami, które zainteresowane były morskimi kąpielami. W 1841 roku spółka elbląskich przedsiębiorców uruchomiła stałe połączenia parowcem z Elbląga do Kahlberg (Mamuszka

1978). W 1843 roku wybudowano pierwszy dom wypoczynkowy Belvedere na skarpie wydmy od strony zatoki wraz z tarasowym ogrodem (powyżej dzisiejszego parku przy ulicy Spacerowej). Wybudowano wówczas także drewniane łazienki na plaży od strony morza (na wysokości obecnego bulwaru słonecznego). W 1872 roku z inicjatywy przedsiębiorcy Ferdynanda Schichaua (właściciel gdańskich i elbląskich stocznii) założono Spółkę Akcyjną Kąpielisko Morskie w Kahlberg, do której dołączyli lokalni przedsiębiorcy i przedstawiciele wolnych zawodów. Spółka budowała w Krynicy drogi, zakładała oświetlenie, kanalizację i wodociągi, podnosząc renomę kąpieliska. W 1878 roku otwarto „ciepłe łazienki” (warmbad) przy północnej plaży, a wzdłuż Zatoki Gdańskiej istnieje już promenada. Kahlberg staje się coraz bardziej popularną miejscowością wczasową, rozwija się również żegluga po Zalewie Wiślanym - w 1881 roku założono Dampfschiffs-Reederei A. Zedler (Towarzystwo Żeglugi Parowej Augusta Zedlera). Aby obsłużyć ruch statków w 1905 roku powstaje moło (Akitenmole – obecny port), a następnie Moło Zedlera (Zedlermole – obecny port rybacki). Funkcjonuje również niewielki Port Cesarski (Kaiser Haffen – miejsce obecnej szkoły windsurfingu przy ul. Niskiej) (Barton 1997). Kąpieliskowy Kahlberg i rybacki Liep funkcjonują jako dwie odrębne miejscowości (Ryc. 154).

Po drugiej wojnie światowej miejscowość początkowo nazywała się Łysa Góra, później Łysica a od 1958 roku Krynica Morska. Następuje znaczna rozbudowa miejscowości, powstaje dużo nowych ośrodków wczasowych zakładów produkcyjnych, szczególnie w latach 60-tych i 70-tych XX wieku. W latach 60-tych XX wieku przebudowano i pogłębiono port. W 1991 roku Krynica Morska otrzymała prawa miejskie.



Ryc. 154 Mapa Mierzei Wiślanej 1936r (źródło: Biblioteka Narodowa)

Przekształcenia nadwodnych przestrzeni publicznych miasta i ich aktualny układ

Na początku XXI wieku Krynica Morska nie posiadała wykształconego centrum miasta. W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Krynica Morska z 2002 roku zaplanowano rozwój usług turystycznych w ramach historycznej zabudowy uzdrowskiej „Krynicy Górnej” oraz usług centralnych (parkowo – usługowo – portowe) w „Krynicy Dolnej”. W porcie dopuszczano możliwość lokalizacji „Forum Morskiego” – placu na organizację imprez plenerowych. Centrum miało być połączone ciągami pieszymi z plażami w północnej części (Studium Krynica 2002).

W analizowanym okresie podniesiono atrakcyjność ulicy Teleexpressu (nazwa nada w 2003r) (Ryc. 156) poprzez prowadzone renowacje i nową zabudowę. W 2004 powstał zespół budynków

apartamentowych przy ul. Teleexpressu 14, w 2007 wybudowano wille Teresa, Hania i Marta (ul. Teleexpressu 2), a w 2020 oddano zespół apartamentowy Nautica Park (ul. Żeromskiego 4)

W latach 2010-2015 rozbudowano marinę jachtową wraz z zapleczem lądowym oraz wykonano plac w porcie (Ryc. 160). Po zachodniej stronie portu powstał Lunapark (Ryc. 159). W 2013 roku zakończono inwestycję "Rewitalizacja Bulwaru Słonecznego i ulicy Morskiej w Krynicy Morskiej"; pomimo stosowania nazwy „rewitalizacja”, polegała ona na remoncie nawierzchni ciągu pieszego wzdłuż plaży i utworzenie placu - „Forum Przyplażowego”. Wykonano deptak od ulicy Teleexpressu do plaży w ciągu ulicy Morskiej (Ryc. 157).

W okolicach zejścia na plażę w ciągu ulicy Przyjaźni powstał w 2011 roku zespół budynków mieszkalnych Margo, a w 2015 roku hotel White. Obok w 2016 roku ukończono hotel Continetal z aquaparkiem, natomiast w 2020 roku przy wejściu na plażę oddano hotel Morski Widok. Realizacja powyższych inwestycji wykształciła w tym miejscu formę lokalnego centrum z usługami dla turystów (Ryc. 155).

Podobne przekształcenia nastąpiły na zachodnim zakończeniu bulwaru nadmorskiego (wyjście na plażę w ciągu ulicy Marynarzy, przy przystani rybackiej). W 2012 roku wybudowano Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb, które obejmuje sklep, pomieszczenia hurtowe, magazynowe i socjalne dla rybaków. Obok w 2019 roku otwarto hotel Natura Mierzei 30.

Nowe obiekty hotelowe, apartamentowe i jednorodzinne powstają wzdłuż ulicy Gdańskiej i Rybackiej na zachód od portu (Ryc. 158). Pomiędzy ulicą Rybacką a Zalewem Wiślanym w 2018 roku na powierzchni 22 tys. m.kw. otwarto Centrum Sportowo – Rekreacyjne.

W ramach realizowanych działań nie wykształcono centrum miasta. Obecnie za główne przestrzenie publiczne można uznać ulicę Teleexpressu, Morską, Bulwar Słoneczny, rondo koło hotelu Continental, ulicę Gdańską wraz z placem obok portu. Przestrzenie te są zdefragmentowane i rozrzucone po całym mieście. Dodatkowo problemy przestrzenne potęgują duże powierzchnie placów o niskiej jakości, niewysoki standard terenów „wyreżyserowanej” rozrywki i duża ilość obiektów sezonowych. Można zaobserwować nagromadzenie chaotycznej reklamy.



Ryc. 155 Skrzyżowanie ulic J. Korczaka, Przyjaźni, Al. Wojska Polskiego, Krynica Morska (fot. M. Izydor)



Ryc. 156 Ulica Teleekspressu, Krynica Morska (fot. M. Izydor)



Ryc. 157 Ulica Morska, Krynica Morska (fot. M. Izydor)



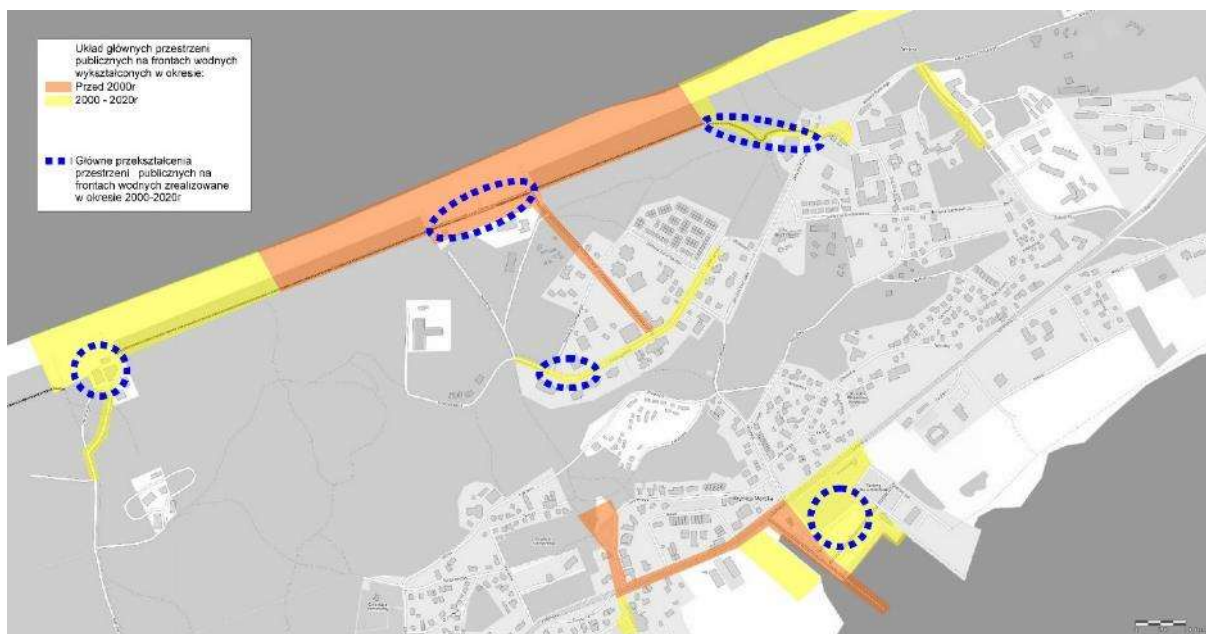
Ryc. 158 Ulica Gdańska, Krynica Morska (fot. M. Izydor)



Ryc. 159 Lunapark, Krynica Morska (fot. M. Izydor)



Ryc. 160 Plac przy porcie, Krynica Morska (fot. M. Izydor)



Ryc. 161 Krynica Morska - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)

Wyzwania związane z przekształceniami miasta

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Krynica Morska z 2002 przewidywało wykształcenie centrum miasta w okolicach portu, nie zostało to jednak zrealizowane. Działania prowadzone w różnych częściach miasta bez całościowego planu przestrzeni publicznych doprowadziły do fragmentacji tych przestrzeni. Od strony Zalewu Wiślanego wykonano zabezpieczenia przeciwpowodziowe w formie wałów, nie przewidziano jednak możliwości włączenia ich w przestrzeń miasta jako nadwodne tereny zielone. Wały te przerywają połączenie miasto-woda. Plan układu przestrzeni publicznych opartych na fortach wodnych mógłby pomóc wykształcić centrum miasta z uwzględnieniem dziedzictwa morskiego (Ryc. 161).

6.4. ANALIZA PRZEKSZTAŁCEŃ NADWODNYCH PUBLICZNYCH PRZESTRZENI MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Zgodnie z opisanymi w rozdziale 6.3 przekształceniami nadwodnych przestrzeni publicznych miast województwa pomorskiego zebrano informację na temat opisu przestrzeni publicznych w dokumentach planistycznych oraz składniki tej przestrzeni świadczące o jej jakości (Tab. 8).

Element przekształceń publicznej przestrzeni nadwodnej		Gdańsk	Gdynia	Sopot	Ustka	Łeba	Władysławowo	Puck	Jastarnia	Hel	Krynica Morska
Przestrzenie publiczne ujęte w dokumentach planistycznych	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagosp. Przestrz.	+	+	+	+	-	-	+	+	+	-
	Lokalne programy rewitalizacji	+	+	-	+	+	-	+	-	-	-
	Dokumenty pozaustawowe	+	+	+	+	+	+	+	-	+	-
Jakość nadwodnej przestrzeni publicznej	Różnorodność funkcji	+	+	+	+	+	-	+	-	+	-
	Całoroczne użytkowanie	+	+	+	+	-	-	+	-	-	-
	Otwarcie na wodę	+	+	+	+	+	-	+	-	+	-
	Wykształcone centrum miasta	+	+	+	+	+	-	+	-	+	-
	Zlokalizowane na terenach portowych / poportowych	+	+	nd	+	+	+	+	+	+	+
	Tereny portowe / poportowe włączone w układ przestrzenny	+	+	nd	+	+	-	+	-	+	-
	Rozwiązany problemów parkowania samochodów	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tab. 8 Zapisy dokumentów planistycznych w zakresie przestrzeni publicznych oraz jakość tej przestrzeni dla analizowanych miast województwa pomorskiego (opracowanie M. Izydor)

Równocześnie dla miast województwa pomorskiego można wyróżnić cztery podstawowe problemy w planowaniu tych przekształceń:

- brak kompleksowej polityki kształtowania przestrzeni publicznych w centrum miasta z uwzględnieniem wszystkich detali ją kształtujących. Należy jednak zauważyć, że skala tego zjawiska jest różna, począwszy od braku planu docelowego układu przestrzeni

publicznych, przez nieuwzględnianie jej istotnych składników do braku koordynacji zapisów pomiędzy poszczególnymi dokumentami.

- brak koordynacji architektoniczno – urbanistycznej, która szczególnie widoczna jest na styku przestrzeni publicznej, półpublicznej, prywatnej co prowadzi do braku ładu
- niewykorzystanie potencjału nadwodnej przestrzeni publicznej: w zakresie miast małych rozwój tych przestrzeni bez powiązania z wodą (Władysławowo, Krynica Morska), w miastach dużych niewykorzystanie tych przestrzeni do promocji planowanych przekształceń (brak zagospodarowania tymczasowego Młodego Miasta w Gdańsku, Mola Rybackiego w Gdyni).
- nieuwzględnianie potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej. Z uwagi na atrakcyjność przestrzenną, kulturową, historyczną, gospodarczą przestrzeń frontów wodnych to miejsce konfliktu interesów różnych grup: mieszkańców lokalnych i innych dzielnic, turystów, użytkowników jachtów, przedstawicieli sportów wodnych, reprezentantów różnych działów gospodarki morskiej (turystyki, tradycyjnych portowych i stoczniowych po nowoczesną niebieską gospodarkę). Różnorodność funkcji może podnosić atrakcyjność przestrzeni nadwodnych i podkreślać morskie dziedzictwo

Zgodnie z danymi w Tab. 8, która ukazuje odmienne podejście do planowania nadwodnych przestrzeni publicznych oraz stanu i problemów tych przestrzeni analizowane miasta należy podzielić dwie grupy:

- duże miasta: Gdańsk, Gdynia oraz Sopot (w związku z funkcjonowaniem w centrum aglomeracji)
- małe i średnie miasta pasa nadmorskiego: Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck, Krynica Morska.

Grupa miast dużych charakteryzuje się zdecydowanie większym wykorzystaniem planowania w przekształcaniu i rozwoju omawianych przestrzeni publicznych na frontach wodnych. Należy to przede wszystkim powiązać z dostępnością własnych jednostek planistycznych oraz lepszym



zapleczem naukowym. W zakresie małych miast pasa nadmorskiego poziom planowania przestrzennego jest bardzo różny, lecz generalnie należy go określić jako niski.

Przedstawione deficyty w rozwoju struktury miasta można powiązać z problemami w przestrzeni publicznej frontów wodnych i scharakteryzować to zjawisko dla dużych i małych miast pasa nadmorskiego (Tab. 9).

Deficyt w rozwoju struktury miasta	Odzwierciedlenie deficytu w przestrzeni publicznej	
	Miasta duże	Miasta małe
Brak ciągłości	występowanie barier (głównie drogowych i torowych) rozwiązaniem problemu może być przestrzeń publiczna zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie wody)	rozwój wokół atrakcyjnych dla inwestorów miejsc frontu wodnego bez połączenia w jeden układ
Brak wykształconego centrum	nie dotyczy	centra wykształcone głównie w procesie historycznego rozwoju, mało skuteczne próby wykształcenia nowych obszarów centralnych
Tworzenie enklaw	brak szczególnie atrakcyjnych przestrzeni publicznych, które przyciągają użytkowników innych niż mieszkańców	może występować sezonowe zawłaszczenie przestrzeni przez dużą ilość turystów
Odseparowanie od portu i terenów gospodarki morskiej	funkcja portowa jest likwidowana z uwagi na postęp technologiczny, nie są rozwijane nowoczesne gałęzie „niebieskiej” gospodarki ³¹ , mariny jachtowe nie włączone w przestrzeń miejską	cześć małych portów nie jest włączonych w układ miejskich przestrzeni, wielofunkcyjna przestrzeń portu podnosi atrakcyjność miasta

³¹ Więcej na temat niebieskiej gospodarki – patrz 7.1.1

Brak zróżnicowanej funkcji	tereny bezpośrednio przy wodzie często wykorzystane tylko jako ciągi piesze, mała ilość miejsc odpoczynku, sportu, zieleni	znaczna część przestrzeni publicznej przewidziana do obsługi ruchu turystycznego, brak innych funkcji utrudnia wykorzystanie poza sezonem
Brak otwarcia na wodę	w dużych miastach potencjał wody został dostrzeżony i jest wykorzystywany, możliwe tworzenie nowych barier w postaci dróg	możliwe bariery w postaci zabezpieczeń przeciwpowodziowych, występuje brak połączeń centrum miasta z bulwarami nadwodnymi lub plażą
Parkowanie pojazdów	problemy z miejscami parkingowymi w historycznych centrach, problem z lokalizacją garaży podziemnych w sąsiedztwie wody	znaczny sezonowy wzrost ruchu pojazdów

Tab. 9 Strefy problematyczne przestrzeni publicznych na frontach wodnych miast województwa pomorskiego (opracowanie M. Izidor)

Przed miastami nadmorskimi stawiane są nowe wyzwania oraz wymóg konkurencyjności z innymi miejscowościami, nie tylko w skali regionu czy kraju, ale również w wymiarze europejskim. Władze miast poszukują elementów, który mogą wyróżnić je na tym rynku. Należy wskazać morskie dziedzictwo kulturowe jako element, wokół którego można budować strategię rozwoju i zwiększenia atrakcyjności miasta. Przestrzeń publiczna jest szczególnym elementem tego dziedzictwa.

Dla miast nadmorskich bardzo silnym elementem rozwojowym jest także wzrost ruchu turystycznego, który coraz częściej jest nastawiony na zaspokojenie potrzeb intelektualnych i duchowych. Głównymi czynnikami rozwojowymi w tym zakresie jest środowisko naturalne i dziedzictwo kulturowe, które mają również swoje odzwierciedlenie w przestrzeniach publicznych (Tab. 10).

Czynnik rozwojowy	Odniesienie w przestrzeni publicznej
Środowisko przyrodnicze	Plaże Promenady nadmorskie Parki
Dziedzictwo kulturowe	Centra miast Porty Przestrzeń wokół muzeów, zabytków

Tab. 10 Odniesienie czynników rozwojowych turystyki do przestrzeni publicznej (opracowanie M. Izydor).

7. PODSUMOWANIE I REKOMENDACJE

7.1. ZBIÓR DZIAŁAŃ, KTÓRE MOŻNA PODJĄĆ W ZAKRESIE PRZEKSZTAŁCENÍ PUBLICZNYCH PRZESTRZENI NADWODNYCH

W oparciu o zaprezentowane przykłady przekształceń miast niemieckich oraz miast województwa pomorskiego a także literaturę można przedstawić zakres działań w zakresie przekształceń nadwodnych przestrzeni publicznych, które mogą być stymulować rozwój spójnego układu urbanistycznego (AIVP 2015). Działania te odnoszą się do nadwodnej lokalizacji przestrzeni, w związku z czym mogą być stosowane niezależnie od wielkości miasta.

7.1.1. Przekształcenia terenów portowych, zmiana przeznaczenia terenów

W związku ze zmieniającymi się technologiami transportowymi, ewolucją przemysłu morskiego zmianie ulegają wymogi co do powierzchni zajmowanej przez te funkcje i wymogi lokalizacji w stosunku do brzegu. Zgodnie z raportem z 2020 roku Komisji Europejskiej na temat gospodarki morskiej w Europie (European Commission 2020) w niebieskiej gospodarce (działalność związana z eksploatacją morską) można wyróżnić następujące gałęzie:

- a. sektory przemysłu tradycyjnego
 - eksploatacja zasobów żywych - rybołówstwo, przetwórstwo i dystrybucja, obserwuje się stały wzrost, szczególnie w obszarze Morza Śródziemnego i Oceanu Atlantyckiego,
 - eksploatacja zasobów nieożywionych - ropa i gaz, minerały (piasek, żwir), następuje stały wzrost, jednakże rynek ropy i gazu wydobywanych na morzu słabnie,
 - morska energia odnawialna, w tym energia wiatrowa - następuje szybki wzrost tej gałęzi gospodarki, potencjał rozwojowy jest również bardzo wysoki

- działalność portowa - cargo i magazynowanie, serwis związany z działalnością portową, obserwuje się wzrost w zakresie tej dziedziny równocześnie ze zmianami technologii transportowych (zwiększenie rozmiaru statków) konieczne są inwestycje infrastrukturalne
- budowa statków i ich serwisowanie - następuje stały wzrost, jednakże nastąpiły zmiany w organizacji tej gałęzi działalności poprzez podzlecanie części prac, zmianę łańcuchów dostaw, rozwija się również rynek budowy jachtów oraz wysokiej technologii przyrządów i urządzeń
- transport morski - towarowy i pasażerski, obserwuje się wzrost transportu morskiego, wyzwaniem jest redukcja emisji spalin
- turystyka morska - zakwaterowanie, transport, inna działalność, w 2017 roku 40% światowych wyjazdów turystycznych z noclegiem miało miejsce w Unii Europejskiej, w 2018 roku 51,7% bazy noclegowej tego regionu zlokalizowana była na wybrzeżu. Tempo wzrostu w tym sektorze przyspieszyło od czasu recesji w 2008 roku, jednakże należy poszukiwać zrównoważonych sposobów radzenia sobie z dużą intensywnością ruchu turystycznego. W ramach tej gałęzi następuje także rozwój rejsów statkami wycieczkowymi.
- marynarka wojenna
 - b. sektory rozwijające się
- nowoczesna energia odnawialna - pływające morskie turbiny wiatrowe, energia pozyskiwana z fal i przypiływów, pływające panele fotowoltaiczne
- niebieska bio gospodarka i biotechnologia - nowoczesna eksploatacja organizmów morskich (wodorosty, mikroalgi, bakterie, grzyby, bezkręgowce) i komercyjne zastosowanie biomasy,
- systemy pozyskiwania słodkiej wody poprzez odsalanie
- podwodna przewodowa komunikacja teleinformatyczna

Zgodnie z powyżej zaprezentowanymi trendami następuje zmiana w zapotrzebowaniu na powierzchni użytkowanego terenu nadwodnego, wskutek zmian stosowanej technologii czy zakresu działalności. Możliwe staje się współużytkowanie z innymi funkcjami lub całkowita zmiana

przeznaczenia terenu.

W większych ośrodkach portowych proces przekształceń terenów poportowych został szczegółowo przeanalizowany i opisany. Przekształcenia te zachodzą jednak również dla małych portów, szczególnie w ramach szybko rozwijającej się funkcji turystycznej. Jednakże często realizowane są bez całościowych planów co prowadzi do chaotycznego zagospodarowania i utraty morskiego dziedzictwa. Istotne jest także uwzględnienie w planowanych przekształceniach nowych dziedzin niebieskiej gospodarki. W miastach województwa pomorskiego w zależności od ich genezy i wielkości można wyszczególnić poportowe fronty wodne, zgodnie z ich systematyką przedstawioną w rozdziale 2.1.3 (Tab. 11)

Rodzaj miasta	Duże		Małe	
miasta portowe o genezie średniowiecznej	Gdańsk	typ A, typ B	Puck, Ustka, Łeba, Hel	typ A, możliwość wykształcenia typ B
miasto świadomie kształtowane wokół portu	Gdynia	typ B	Władysławowo	możliwość wykształcenia typ B
rozwój osad o układach ulicowych	Sopot		Jastarnia, Krynica Morska	typ A

Tab. 11 Rodzaje poportowych frontów wodnych miast województwa pomorskiego

7.1.2. Wspólne użytkowanie, różnorodność funkcji

Na przekształcane tereny portowe można wprowadzać dodatkowo funkcje miejskie jako współistniejące z dotychczasowymi. Połączenia funkcji mogą być horyzontalne jak i wertykalne³². Drugie rozwiązanie jest zdecydowanie rzadziej stosowane, najczęściej w ramach pasażerskich terminali portowych lub portowych budynków administracyjnych. Dzielenie

³² Horyzontalne połączenie funkcji – funkcje są położone obok siebie; wertykalne połączenie funkcji – jedne funkcje są położone ponad innymi (np. powierzchnie handlowe nad terminalem promowym, bulwar ponad drogą dojazdową do portu)

terenu pomiędzy funkcją miejską i portową szczególnie widoczne jest w małych miastach (np. port w Jastarni – patrz 6.3.7), ale próby podejmowane są również dla większych portów (np. Spreehafen Hamburg – patrz 5.1.3). Zachowanie częściowo gospodarczej funkcji nabrzeża podnosi jego autentyczność i pozwala zachować morskie dziedzictwo.

Istotna jest również różnorodność funkcji przestrzeni publicznych zlokalizowanych bezpośrednio wzdłuż brzegu. Należy unikać realizacji tych miejsc wyłącznie jako ciągi piesze, można wprowadzać funkcję wypoczynkową i sportową, funkcję kulturową, zielen (np. różnorodność funkcji promenady wzdłuż morza Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin – patrz 5.2.3). Wielofunkcyjność pozwala zdecydowanie poszerzać ofertę przestrzeni publicznych.

7.1.3. Elementy łączące przestrzenie nadwodne z pozostałą częścią miasta,

W ramach połączeń z przestrzeniami nadwodnymi należy zwrócić szczególną uwagę na:

- **elementy pośrednie pomiędzy portem i miastem**, połączenia przestrzeni antropogenicznych z naturalnymi przestrzeniami nadwodnymi (plażami). Połączenie pomiędzy portem i miastem będzie różnorodnie realizowane w zależności od wielkości portu. Duże porty jako tereny zamknięte będą głównie łączone w kwestii wizualnej, można próbować ograniczyć bariery w tym zakresie. W przypadku małych portów, które są ogólnie dostępne, punkt łączący z miastem można zaakcentować, ponieważ często jest to szczególnie miejsce o silnym morskim dziedzictwie. W planowanym połączeniu należy również uwzględnić często występującą barierę w postaci układu komunikacyjnego portu. Połączenia przestrzeni miejskiej z plażą to kolejny punkt, który warto szczegółowo zaplanować. Brak planów na połączenie portu z miastem zaobserwować można w Władysławowie (patrz 6.3.6). Z uwagi na dużą atrakcyjność tych miejsc tworzą się przestrzenie publiczne wokół rozwijających się punktów gastronomicznych i usługowych – w rozwoju Krynicy Morskiej

wyróżnia się rozwój terenów wokół wejść na plażę pomimo braku takich planów ze strony władz miasta (patrz 6.3.10).

- **punkty widokowe na wodę i port** - na styku wody i lądu otwierają się efektowne krajobrazy, często połączone z morskim dziedzictwem miejsca i portową historią, układ topograficzny miasta tworzy często naturalne platformy widokowe, które można wykorzystać w planowanym układzie przestrzennym. Można również utworzyć sztuczne wzniesienia czy wieże widokowe. W HafenCity Hamburg utworzono sztuczne 15 metrowe wzniesienie Himmelsberg Baakenhafen (Ryc. 162) z widokiem na baseny portowe i park. Powstała również wieża wysoka na 13,2 m – View Point (Ryc. 163), która z tarasu zapewnia panoramiczny widok na okolicę. W Gdyni powstał Infobox a skrzyżowaniu ulicy Świętojańskiej i Skweru Kościuszki z platformą na wysokości 22m z której rozpościera się widok na Zatokę Gdańską i Port (Ryc. 164).



Ryc. 162 Himmelsberg Baakenhafen Hamburg (fot. M. Izydor)



Ryc. 163 HafenCity View Point Hamburg (fot., M. Izydor)



Ryc. 164 Infobox Gdynia (fot. M. Izydor)

- **osie widokowe na wodę i port**, zajęte i wolne przestrzenie, perspektywy widokowe, wielkość budynków, ukształtowanie terenu to czynniki które mają wpływ na połączenie miasta z wodą. Rozwiązanie to ma zastosowanie w dużych miastach (np. Skwer Kościuszki, Aleja Piłsudskiego w Gdyni, która od początku była planowana jako miasto otwarte na wodę – patrz 6.3.2) lecz również w miastach małych (ul. Stelmaszczyka w Jastarni tworząca oś na molo – patrz 6.3.7, ul. Kościuszki w Łebie – odtwarzana oś na port – patrz 6.3.5)

7.1.4. Tymczasowe użytkowanie (funkcja tymczasowa oraz użytkowanie sezonowe)

Tymczasowe użytkowanie może stanowić ważny element otwarcia terenów nadwodnych na nowych użytkowników i włączania ich w struktury miasta. W ramach użytkowania tymczasowego można wyróżnić trzy istotne składniki:

- Funkcja tymczasowa, na przekształcanych terenach nadwodnych mogą być wprowadzane czasowe funkcje użytkowania, może to być związane z ograniczeniami ze strony nadal funkcjonującego portu (hałas, ruch, emisja zanieczyszczeń) lub etapowaniem zagospodarowania kolejnych przestrzeni. Powstające struktury muszą być łatwo demontowane (np. lekkie prefabrykowane elementy, jednostki modułowe) lub posiadać możliwość przekształcenia na użytkowanie docelowe (np. obiekty biurowe zaprojektowane w sposób umożliwiający dostosowanie do potrzeb mieszkalnych). W HafenCity przez trzy lata funkcjonował tymczasowy klub Strandkai zrealizowany przez firmę EventLabs (Ryc. 165).



Ryc. 165 HafenCity klub StrandKai Hamburg – zagospodarowanie tymczasowe (źródło: <https://www.eventlabs.com/strandkai-HafenCity/>)

- Tymczasowe użytkowanie dostępnej infrastruktury, po opuszczeniu terenów portowych przez poprzednich użytkowników często pozostają niezagospodarowane obiekty biurowe i przemysłowe. Mogą one być czasowo zagospodarowane na inne funkcje, najczęściej kulturalne lub rozrywkowe (np. ulica Elektryków w Gdańsku – patrz 6.3.1)

Użytkowanie sezonowe jest szczególnie ważne w małych miejscowościach pasa nadmorskiego, w których notuje się znaczny wzrost użytkowników przestrzeni w okresie letnim. Istotne jest wyznaczenie stref, które będą użytkowane sezonowo lub sezonowo będzie zmieniana ich funkcja. Jako element tego typu działania można przyjąć wielofunkcyjność przestrzeni, możliwość zastosowania lekkich demontowanych elementów modułowych.

7.1.5. Możliwość rozbudowy w kierunku wody

Rozwój przestrzeni publicznych ponad terenem wody jest szczególnie istotna w miejscach, gdzie dotychczasowe zagospodarowanie uniemożliwia ten rozwój w ramach linii nabrzeża. Najpopularniejszym rozwiązaniem jest kładka tworząca nowe połączenie, pomost wzdłuż brzegu

czy molo. Popularne są również pływające restauracje, domy na wodzie. Poza rozwiązaniem problemu braku miejsca tworzy to dodatkowe punkty łączące miasto z wodą i daje możliwość wprowadzenia nowych funkcji.

Jako przykład rozbudowy w kierunku wody mogą służyć również budowane mariny, jednakże w polskich warunkach nie są one często wykorzystywane do tworzenia nowych centralnych przestrzeni publicznych³³.

Rozwiązanie to wykorzystywane jest w wielu realizowanych przekształceniach, w analizowanych miastach wyszczególnić:

- nabrzeże Sandtorhafen w Hafencity Hamburg, w miejscu pierwszego basenu portowego portu w Hamburgu wykonano nabrzeże pontonowe, przy którym cumują historyczne jednostki pływające. Dzięki temu działaniu uzyskano jedną z niewielu przestrzeni zlokalizowaną na poziomie wody (Ryc. 166),
- biuro wystawowe IBA DOCK Hamburg zlokalizowane jest na betonowym potonie o wymiarach 26 na 50 metrów, obiekt wykonany ze stali w konstrukcji modułowej (projekt Han Slawik Architectural Bureau z Hanoweru). Budynek wykorzystuje energię słoneczną, prąd łaby i pompę ciepła. Kolejnym ważnym aspektem jest nowy sposób zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Ponton może przemieszczać się w pionie o 3,5 metra i w przypadku wysokiej fali unosi się na wodzie (Ryc. 167),
- kładka obrotowa w porcie Ustka – dzięki której utworzono nowe połączenie piesze pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią miasta (Ryc. 168).

³³ Więcej na temat morskich portów jachtowych w strukturze miasta oraz możliwości ich wykorzystania do rozwoju nadwodnych przestrzeni publicznych zawiera rozprawa doktorska K. Rembarz „Port Jachtowy jako Element Przestrzeni Publicznej Miasta Nadmorskiego”, Politechnika Gdańska 2019 r.



Ryc. 166 Standtorhafen Hamburg (fot. M. Izydor)



Ryc. 167 IBA DOCK Hamburg (fot. M. Izydor)



Ryc. 168 Kładka obrotowa w Ustce (fot. M. Izydor)

7.1.6. Tereny urządzonej zieleni, tereny sportu i rekreacji

Tereny zielone oraz sportu i rekreacji stanowią istotny element rozwoju nadwodnych przestrzeni publicznych. W dużych ośrodkach miejskich ich powierzchnia jest minimalizowana z uwagi na koszt gruntu. W małych miastach pasa nadmorskiego rola tych terenów w związku z otaczającymi miastami znacznymi terenami leśnymi jest często niedostrzegana.

Tereny zielone to często ważne miejsce spotkań i rekreacji, które w połączeniu z nadwodnym położeniem generuje jedne z najbardziej atrakcyjnych terenów miejskich. Można je dodatkowo wzbogacić o funkcje sportowe (boiska, siłownie na świeżym powietrzu) i place zabaw dla dzieci. Istotna jest również lokalizacja zieleni i miejsc odpoczynku w ramach układu tych przestrzeni publicznych, w sposób który pozwoli zatrzymać na dłużej jej użytkowników.

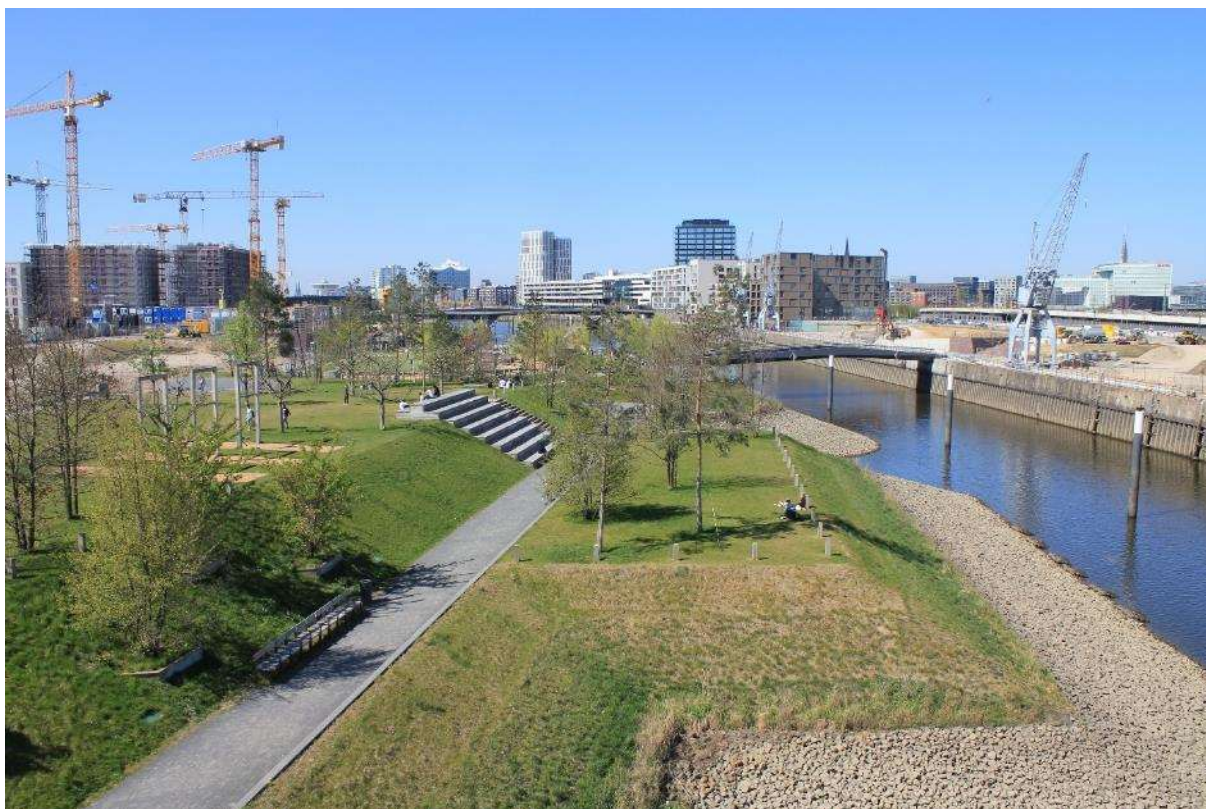
Atrakcyjność terenów zielonych oraz ich różnorodny program funkcjonalny, stanowi ważny element pomagający uniknąć roli wydzielonej ekskluzywnej dzielnicy na przekształcanych terenach nadwodnych.

Realizacja ich jako jeden z pierwszych elementów zagospodarowania pomaga w przyciągnięciu inwestorów i nowych mieszkańców. Dodatkowa funkcja, jaką mogą spełniać tereny zielone, to bufor pomiędzy przestrzenią miejską i uciążliwym przemysłem morskim.

Wagę terenów zielonych dostrzeżono w ramach projektu HafenCity; w 2016 roku otwarto Lohsepark – zielony teren o powierzchni 4,4 ha o rozbudowanych funkcjach miejskich, społecznych i ekologicznych, z miejscami do odpoczynku i placami zabaw dla dzieci, boiskami (Ryc. 169) oraz zaprojektowany przez mieszkańców Grasboorpark. Na 1,6 hektara półwyspie usypanym w basenie Baakenhafen zrealizowano Baakenpark, przed rozpoczęciem innych prac związanych z zagospodarowaniem tego terenu (Ryc. 170). Atrakcyjny teren zielony wraz z boiskami był pierwszym elementem budowy nowej dzielnicy



Ryc. 169 Lohsepark Hamburg (fot., M. Izydor)



Ryc. 170 Baakenpark Hamburg (fot. M. Izydor)

7.1.7. Przekształcenia układu komunikacyjnego jako możliwość stworzenia nowych przestrzeni publicznych, łączników z przestrzenią miasta

Przekształcenia terenów nadwodnych, szczególnie poportowych, wiążą się często ze zmianą układu komunikacyjnego. W ramach tych działań należy zwrócić uwagę na:

- **Zwolnione tereny komunikacji drogowej i kolejowej jako możliwy element rozwoju przestrzeni publicznych.** W trakcie przekształceń terenów portowych, zbędne okazują się układy komunikacyjne zlokalizowane na tych obszarach oraz do nich prowadzące. Daje to szanse na wykształcenie nowych przestrzeni publicznych prowadzących bezpośrednio w kierunku wody w zakresie przekształceń wielkoskalarnych (np. Międzytorze w Gdyni – patrz 6.3.2) lub ograniczenia ruchu samochodowego i wprowadzenia dodatkowych ciągów pieszych (np. możliwość przekształcenia

centrum Helu w ramach ograniczenia transportu do portu – patrz. 6.3.9). Może również powstać szansa na likwidację barier oddzielających miasto od wody w postaci układów torowych i drogowych. Należy również zwrócić uwagę, aby przebudowywane układy drogowe obsługujące przenoszącą się w nowe miejsce funkcję portową uwzględniały potrzeby dostępu pieszego do terenów nadwodnych.

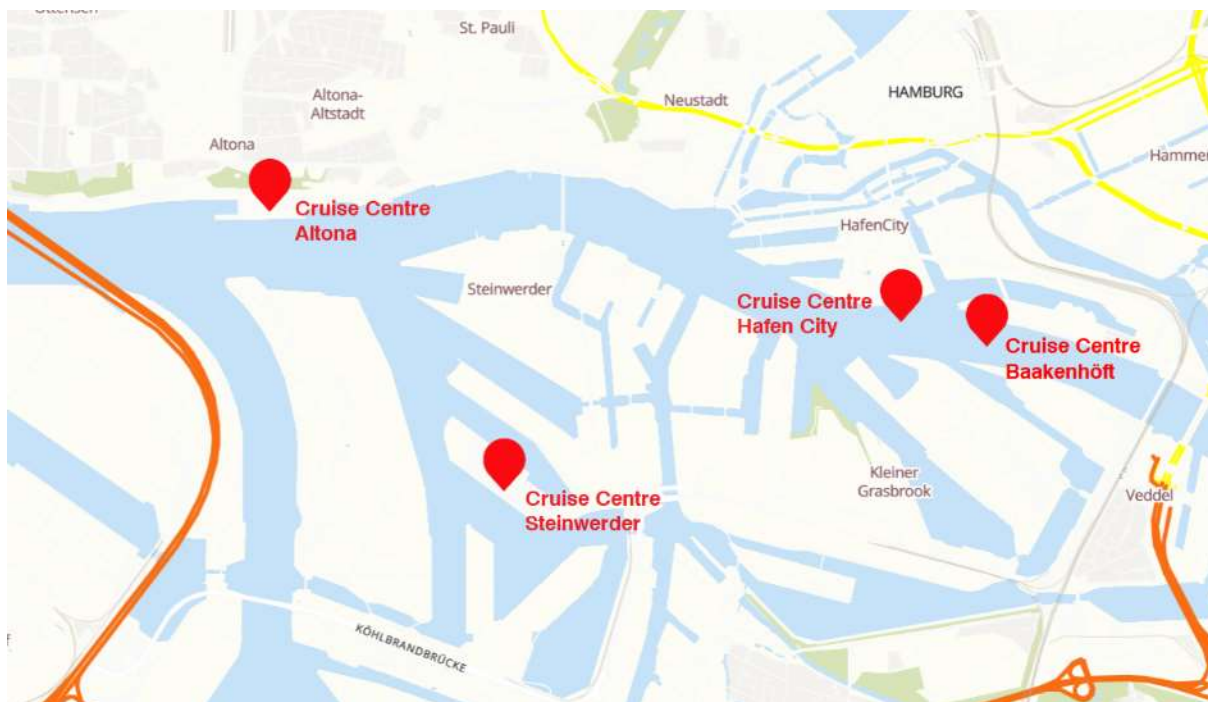
- **Nowe układy komunikacyjne, lokalizacja przystanków komunikacji publicznej jako element rozwoju.** W ramach rozbudowy miasta na nowych terenach rozwijane są również nowe układy drogowe i komunikacji publicznej. Należy dążyć, aby układ komunikacji publicznej nałożony był na układ przestrzeni publicznych (np. lokalizacja przystanków), a nowo powstające drogi i tory nie stanowiły nowych barier. Istotne jest także połączenie z transportem wodnym (jako przykładowe rozwiązanie może służyć HafenCity – patrz 5.1.2);
- **Polityka parkingowa i ograniczenia ruchu samochodów.** Obostrzenia w ruchu (ograniczenia wjazdu, ograniczenia prędkości, zmiana ruchu na jednokierunkowy) i parkowaniu są elementami sprzyjającymi rozwojowi ruchu pieszego. Przykład rozwiązania dla Ahlbeck-Basin-Herigsdorf prezentuje jak politykę w tym zakresie można połączyć z układem przestrzeni publicznych małych miast pasa nadmorskiego (patrz 5.2.4). Także projektując HafenCity przewidziano dużą ilość miejsc parkingowych w garażach podziemnych, minimalizując równocześnie ilość pojazdów parkujących na ulicy.
- **Łagodzenie barier w postaci ciągów komunikacji samochodowej i kolejowej.** Aby przeciwdziałać tym barierom wprowadzane są dodatkowe przejścia dla pieszych, kładki dla pieszych, wprowadza się ruch kołowy do tunelów, realizuje przekrycia dróg. Przenosi się również lokalizację najbardziej uciążliwych dróg (np. zmiana lokalizacji Wilhelmsburger Reichsstraße w Hamburgu, patrz 5.1.3)

7.1.8. Transport wodny jako element rozwoju przestrzeni nadwodnych

Transport wodny może ułatwić komunikację w ramach ośrodka miejskiego jak również do innych miast nadmorskich, ponieważ często woda stanowi barierę dla rozwoju innego rodzaju połączeń komunikacyjnych. Należy zwrócić szczególną uwagę na lokalizację przystanków wodnych, gdyż mogą one generować znaczny ruch pasażerski. Bezpieczne, atrakcyjne ciągi piesze do tych przystani mogą stanowić dodatkowy element rozwoju nadwodnych przestrzeni publicznych. W HafenCity przystań komunikacji promowej zlokalizowana jest obok Elbphilharmonie generując dodatkowy ruch pieszy w tym atrakcyjnym miejscu dzielnicy.

Należy zwrócić również szczególną uwagę na lokalizację terminali pasażerskich dla statków wycieczkowych. Umieszczenie ich w pieszej odległości od centrum miasta oraz połączenie atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi będzie generowało pieszy ruch turystów, ale także mieszkańców. W Hamburgu zlokalizowano cztery nabrzeża dla statków wycieczkowych, z których trzy znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie terenów centralnych (Ryc. 171):

- Cruise Centre Altona (Dockland – Prelenkette)
- Cruise Centre HafenCity (Strandkai – HafenCity)
- Cruise Centre Baakenhöft (Bakenhafen – HafenCity)



Ryc. 171 Lokalizacja terminali dla statków wycieczkowych w Hamburgu (źródło: <https://www.cruise-gate-hamburg.de/terminals/>)

7.1.9. Promenady i nadwodne połączenia piesze

Jednymi z podstawowych elementów łączących miasto z wodą są promenady. Nadwodne ciągi piesze na frontach wodnych są również bardzo istotne w ożywieniu terenów portowych, tworzą perspektywy widokowe na miasto i wodę. Ciągłość nadwodnych promenad daje możliwość przełamywania barier przestrzennych i może być podstawą docelowego układu przestrzennego. Ważnym elementem jest również wyznaczenie punktów łączących ciągi zlokalizowane na brzegu frontów wodnych z pozostałą częścią miasta.

Przykładem układu miejskiego opartego na ciągu pieszym wzdłuż wody jest Ahlbeck – Heringsdorf – Bansin (patrz 5.2.3). Również rozwój przestrzeni HafenCity w Hamburgu oparty jest o promenady wzdłuż całego obszaru przekształceń (patrz 5.1.2). W ramach polskich miast województwa pomorskiego można dostrzec brak ciągłości tych przestrzeni (np. Gdańsk ciągi piesze wzdłuż Starej Motławy – patrz 6.3.1, Hel nieciągłość przestrzeni publicznych w kierunku Cypla Helskiego – patrz 6.3.9) lub brak

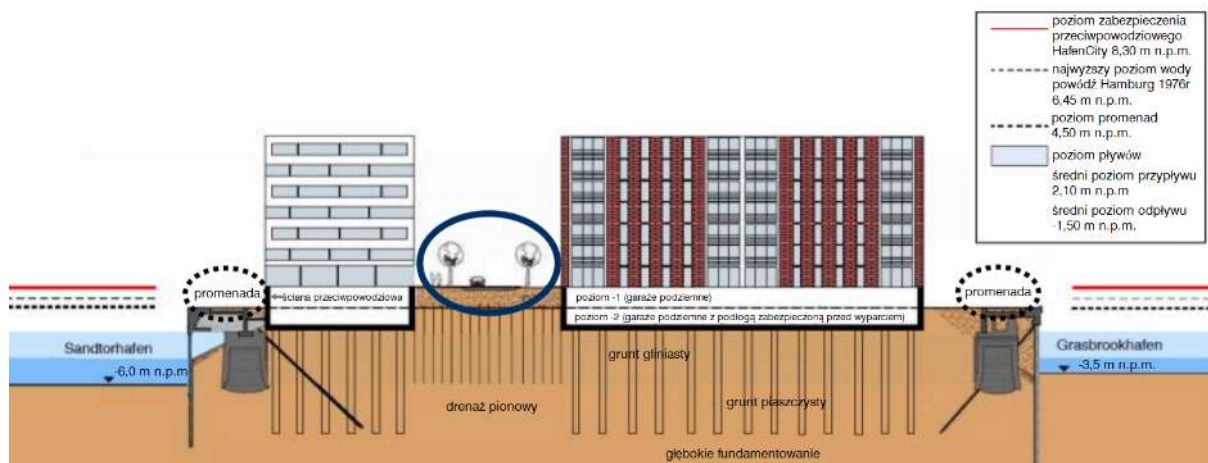
wyznaczonych połączeń ze strukturą miasta (np. niewielka ilość punktów włączenia parku nadmorskiego w Sopocie – patrz 6.3.3, brak czytelnego powiązania plaży i promenady wzdłuż morza w Jastarni – patrz. 6.3.7)

7.1.10. Zabezpieczenia przeciwpowodziowe jako element przestrzeni publicznych

Zabezpieczenia przeciwpowodziowe mogą stanowić barierę pomiędzy przestrzeniami publicznymi i wodą. Systemy zabezpieczeń przeciwpowodziowych muszą spełniać najwyższe normy techniczne i wymogi bezpieczeństwa, aby mogły spełniać swoją funkcję ochronną. Żeby umożliwić dostęp do wody miejsca te wymagają szczególnej uwagi projektantów.

W ramach przekształceń przestrzeni nadwodnych Hamburga zostały wypracowane różne rozwiązania łączenia zabezpieczeń przeciwpowodziowych z przestrzeniami publicznymi.

HafenCity to przykład kompleksowego planowania nowych terenów w sposób uwzględniający zagrożenia powodziowe. Wszystkie nowe budynki stoją na podwyższonych fundamentach, na wysokości ponad osiem metrów nad poziomem morza, są więc zabezpieczone przed najbardziej ekstremalnymi powodziami. Wewnątrz fundamentów zabezpieczonych przed zalaniem znajdują się podziemne garaże samochodowe, które mogą przyjąć prawie cały ruch lokalny i tym samym przyczyniają się do znaczącej redukcji miejsc parkingowych na powierzchni terenu (Ryc. 172). Odrestaurowane krawędzie nabrzeży znajdują się na historycznym poziomie od 4,00 do 5,50m n.p.m. i umieszczono na nich promenady, które otwierają dzielnicę na wodę. Drogi i mosty zlokalizowane są powyżej poziomu przeciwpowodziowego co najmniej 7,5 m nad poziomem morza. Zróznicowanie wysokości zagospodarowania i różne poziomy przestrzeni publicznych zabezpieczają teren przed zalaniem, równocześnie nie odcinając go od wody; w konsekwencji dzielnica może również funkcjonować w trakcie podwyższonego poziomu Łaby.



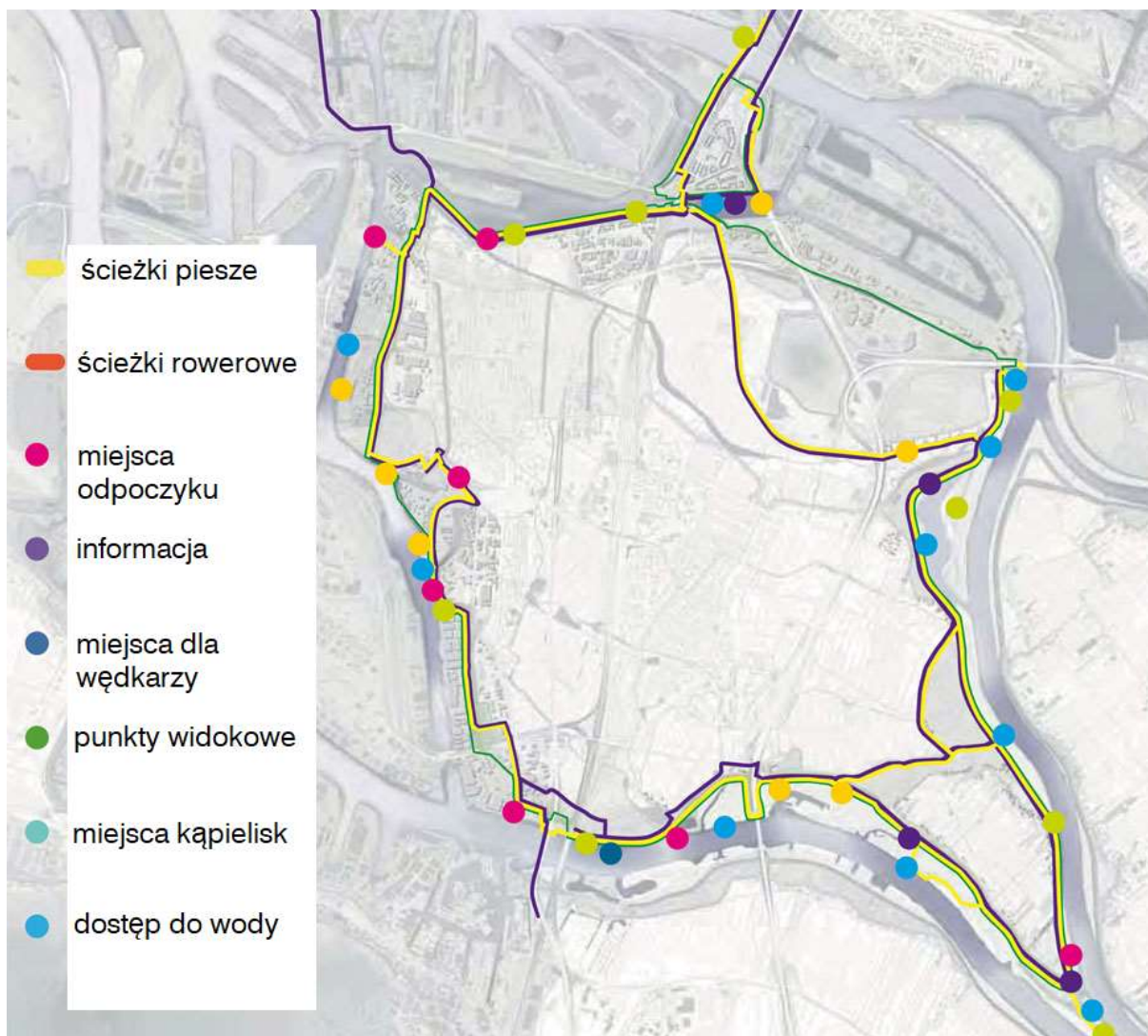
Ryc. 172 Projekt podniesienia fundamentów i zabezpieczenia przeciwpowodziowego w Hafencity – przykład Dallmannkai i Kaiserkai (źródło: Schubert 2014)

Niderhafen Promenade to nowy wał przeciwpowodziowy zrealizowany w 2019 roku w miejscu niszczących dotychczasowych zabezpieczeń wzdłuż ulicy Vorsetzen (pomiędzy Hafecity i St. Pauli). Jest to 625 metrowy wał projektu Zaha Hadid Architects ze schodami w układzie amfiteatru, sklepami w poziomie ulicy i z wkomponowaną w jego strukturę trzypiętrową restauracją. Zachodnia strona jest wyższa z widokiem na rzekę (8,9 m n.p.m.), natomiast wschodnia, która ma 8,6 m n.p.m. ma zapewnić bardziej kameralną przestrzeń obok miejskiej mariny. Promenada w najszerszych miejscach ma 10 metrów, aby zapewnić wystarczająco dużo miejsca dla przechodniów i miejskich aktywności. Schody po stronie północnej znajdują się w osiach ulic, natomiast od strony południowej schodzą na nabrzeża mariny (Ryc. 173)



Ryc. 173 Niderhafen Promenade Hamburg (źródło: <https://www.zaha-hadid.com/architecture/hamburg-river-promenade/>)

Deichpark Elbinsel (Park na Wałach - Wilhelmsburg) – wokół wyspy na Łabie usytuowane są groble i mury przeciwpowodziowe. W związku z podnoszeniem się poziomu morza będą one stale podwyższane. Należy zadbać, aby nowe zabezpieczenia uwzględniały również wymogi krajobrazowe i dostępu do wody. Temat ten był elementem projektu Deichpark realizowanego w ramach IBA Hamburg (Ryc. 174).



Ryc. 174 Plan układu przestrzeni Deichpark Elbinsel (źródło: <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/projekte/deichpark-elbinsel/projekt/deichpark-elbinseln.html>)

Jednym z projektów zrealizowanych w ramach poprawienia dostępności zabezpieczeń przeciwpowodziowych była przebudowa wałów w Spreehafen (patrz. 5.1.3). Wypracowano również możliwości połączenia funkcji przeciwpowodziowej i przestrzeni publicznych (Ryc. 175).

wykorzystanie istniejących struktur



stworzenie punktów widokowych



dostęp do wody



przestrzeń na wałach
o wysokiej jakości



rozwój miasta



wykorzystanie nowych
krajobrazów zalewowych



Ryc. 175 Konceptcje zabezpieczeń przeciwpowodziowych wypracowanych w ramach projektu Deichpark Elbinsel (źródło: Report IBA Hamburg, "Hamburg's urban coast – challenges for urban development and flood control")

7.1.11. Przekształcenia przestrzeni, możliwość nowego jej postrzegania: nawierzchnia, kolor, światło, mała architektura

Światło, kolor i materiały są bardzo ważnymi elementami które mogą być wykorzystane w przekształceniu przestrzeni publicznych. W ramach przestrzeni nadwodnych z uwagi na bardzo atrakcyjne otoczenie niewielkimi nakładami można osiągnąć efektowne rezultaty. Szczególnie interesujące wydaje się wykorzystanie do tego celu światła z uwagi na możliwe refleksy i odbicia w wodzie. Proces ten niesie również zagrożenia utraty lokalnego charakteru i dziedzictwa, szczególnie w industrialnych przestrzeniach poportowych. Wykorzystanie barwy, światła w przestrzeni publicznej jest coraz częściej podejmowany przez naukowców (Pluta 2019), jednakże w połączeniu z terenami nadwodnymi, zagadnienie to wymaga jeszcze dalszych badań.

7.2. WERYFIKACJA CELÓW PRACY

Jako początek badań przyjęto analizę współczesnych przestrzeni publicznych oraz znaczenia przestrzeni nadwodnych dla rozwoju miast. Ustalono grupy przestrzeni publicznych charakterystyczne dla nadwodnej lokalizacji, zwrócono także uwagę na silne połączenie przestrzeni antropogenicznych z naturalnymi. Następnie przeanalizowano planowanie i realizację przekształceń w miastach niemieckich: Hamburg jako przykład dla miast dużych i Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin jako przykład dla małych miast. Pozwoliło to na uwidocznienie różnicy pomiędzy realizacją przekształcenia w zależności od wielkości miasta. Kolejno w rozdziale 6 przedstawiono specyfikę i charakter nadwodnych przestrzeni publicznych oraz ich wzajemne powiązanie w poszczególnych miastach województwa pomorskiego. Poprzez zaprezentowanie dla poszczególnych miast rozwoju układu historycznego tych przestrzeni, ich stanu w 2000 roku, podjętych działań i stanu w 2020 roku, określono powiązania pomiędzy tymi elementami. W ten sposób osiągnięto dwa pierwsze cele pośrednie: „określenie typologii przestrzeni nadwodnych miast województwa pomorskiego” i „określenie powiązań pomiędzy zakresem przekształceń publicznych przestrzeni nadwodnych a realizacją całości przekształceń miast”.

W ramach badania w rozdziale 6 miast województwa pomorskiego przeanalizowano również dokumenty planistyczne tych przekształceń. Pozwoliło to podsumować wpływ planów na otrzymany układ nadwodnych przestrzeni publicznych, przede wszystkim wpływ braków w dokumentacji na problemy przestrzenne - Tab. 8. Osiągnięto dzięki temu założony trzeci cel pośredni: „analiza efektów w zakresie wpływu przyjętego programu przekształceń przestrzeni publicznej na możliwości realizacyjne przekształceń”.

W rozdziale 7.1, na podstawie zaprezentowanych realizacji transformacji przestrzennych w miastach polskich i niemieckich, wypracowano możliwy do wykorzystania zbiór działań, które mogą być wykorzystane w przekształceniach nadwodnej przestrzeni publicznej. Łącznie z analizą z rozdziału 6.4 pozwala to osiągnąć główny cel pracy „ustalenie wzorców kształtowania przekształceń przestrzeni nadwodnych

poprzez określenie specyfiki, charakteru i efektów procesów przekształceń przestrzeni nadwodnej miast województwa pomorskiego”.

7.3. WERYFIKACJA TEZ ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

W rozdziale tym omówione są tezy postawione na początku rozprawy doktorskiej

Teza I

Transformacja obszarów nadwodnych, a w szczególności poportowych staje się istotnym elementem strategii rozwoju wszystkich typów miast położonych w pasie nadmorskim woj. pomorskiego co docelowo prowadzi do rozwoju funkcji śródmiejskich. Proces ten przebiega w różnych prędkościach w zależności od wielkości miast.

Zgodnie z przeprowadzonym w rozdziale VI badaniem przekształceń nadwodnych przestrzeni publicznych miast województwa pomorskiego należy stwierdzić ich stały rozwój w analizowanym okresie. Należy również zwrócić uwagę na nową funkcję tych przestrzeni jako elementu konkurencji (na rynku inwestycji, turystycznym, pozyskania mieszkańców) obok ich tradycyjnej roli jako miejsca spotkań, wymiany poglądów oraz handlu.

W przeanalizowanych przypadkach wskazano na istotną rolę przestrzeni nadwodnych dla rozwoju miasta. To w tym miejscu lokalizowana jest duża część inwestycji miastotwórczych, co jest wykorzystywane przez władze miejskie do rozwoju obszarów śródmiejskich w kierunku wody i wzmocnienie tego trendu poprzez dobór inwestycji zewnętrznych oraz wewnętrznych. Nadwodna przestrzeń publiczna, a w szczególności zlokalizowana na terenach poportowych, stanowi także silny element dziedzictwa miasta. Prawidłowo zagospodarowana znacznie podnosi atrakcyjność ośrodka i przyciąga inwestycje jak i nowych mieszkańców. Nawet w przypadku, gdy dokumenty planistyczne nie w pełni uwzględniają potencjał frontów wodnych, przekształcenia struktury miejskiej wykazują silny rozwój w tym kierunku, a na obszarach tych, z uwagi na ich atrakcyjność, wytworzenie funkcji śródmiejskich jest ułatwione

Zgodnie z pkt. 6.4 należy stwierdzić, że duże ośrodki miejskie

przykładają większą wagę do procesów przekształceń nadwodnej przestrzeni publicznej co odzwierciedlone jest przede wszystkim w dokumentach planistycznych. Władze małych miast pasa nadmorskiego, zdecydowanie mniejszą wagę przywiązują do transformacji tych terenów. Wyróżnić można jednak ośrodki które starają się uwzględnić w swoich działaniach ten element przekształceń (np. Ustka, Łeba, Puck, Hel) i takie które robią to w minimalnym stopniu (np. Krynica Morska). Zgodnie z powyższym, tezę pierwszą należy uznać za udowodnioną.

Teza II

Konsekwentnie zaplanowane i realizowane przekształcenia przestrzeni publicznej warunkują powodzenie programów przekształceń obszarów nadwodnych oraz ich wpływu na rozwój wszystkich typów analizowanych miast, pomimo zróżnicowania charakteru problemów występujących w obrębie poszczególnych grup miast.

Szczególną wagę konsekwencji w podejściu do planowania i realizacji przekształceń nadwodnej przestrzeni publicznej przedstawiono na przykładach niemieckich (rozdział 5.1 i 5.2): Hamburg i Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin. Hamburg jest również dobrym przykładem na ewolucję podejścia do planowania: od bardzo ogólnych zapisów (Perlenkette), które skutkowały wieloma problemami przestrzennymi przez bardzo szczegółowy plan uwzględniający większość elementów (HafenCity) po interwencje punktowe, które naturalnie mają przechodzić w strukturalne przekształcenia (Sprung über die Elbe). Miasta województwa pomorskiego starają się również wykorzystać planowanie przestrzeni publicznych do rozwoju nowych kwartałów. Jest to szczególnie zauważalne w dużych miastach, np. plany dla Młodego Miasta w Gdańsku czy też „Strefy Rozwoju Centrum Miasta” oraz „Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego” w Gdyni. Należy podkreślić istotę powiązania przestrzeni publicznych w ramach całego centrum miasta oraz koordynację zapisów pomiędzy różnymi dokumentami, co niestety w wielu opisanych przypadkach nie zostało zrealizowane.

Jak zaprezentowano w rozdziale 6.4 oraz 7.1 brak realizacji przekształceń w oparciu o plany powoduje deficyty w strukturze miasta i

nadwodnych przestrzeniach publicznych, które mają różny charakter dla miast dużych i małych. Jak pokazują przed wszystkim przypadki miast niemieckich planowanie pozwala wykształcić wielofunkcyjną przestrzeń publiczną, która stanowi jeden z ważnych elementów rozwoju miasta.

Zgodnie z powyższym tezę drugą należy uznać za udowodnioną.

Teza III

Prowadzenie efektywnego działania w zakresie przekształceń przestrzeni nadwodnych w dużej mierze zależy od ustalenia długofalowego programu działania z wykorzystaniem specyficznych narzędzi przekształceń.

Przekształcenia publicznej przestrzeni nadwodnej realizowane są w ramach wieloletnich działań, a proces ich kształtowania od rozpoczęcia planowania do ostatecznej realizacji założeń może zająć kilkadziesiąt lat. Jako przykład mogą posłużyć prace nad planem zagospodarowania obszarów „Strefa Rozwoju Centrum Miasta” oraz „Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego” w Gdyni, które prowadzono już w połowie lat 90-tych XX wieku, a ich założenia w dużej części nadal nie są zrealizowane. Z tego powodu ważna jest również stała analiza pierwotnych założeń i modyfikacja w miarę zmieniających się warunków. Należy jednak zwracać uwagę na spójność opracowań oraz realizację pierwotnych celów – jako przykład może posłużyć zmiana planów dla kwartałów Baakenhafen i Elbbrücken w Hafencity Hamburg.

W polskich warunkach brak jest kompleksowego podejścia planowania przekształceń przestrzeni nadwodnych małych miast jednak opierając się na przykładzie Heringsdorf należy wskazać na słuszność tego podejścia również dla tej grupy miast.

W rozdziale 7.1 zaprezentowano zestaw swoistych narzędzi, które można wykorzystać do przekształceń nadwodnej przestrzeni publicznej. Można je wykorzystać w przekształceniach zarówno małych miast pasa nadmorskiego jak i miast dużych. Część narzędzi jest uniwersalna i może być wykorzystywana również dla przekształceń innych przestrzeni publicznych, jednakże uwagę zwraca ich specyficzna forma wykorzystania na frontach wodnych, np. układ komunikacji rozbudowany o promy

pasażerskie.

Według powyższych ustaleń tezę trzecią należy uznać za udowodnioną

7.4. PODSUMOWANIE, WNIOSKI KOŃCOWE I DO DALSZYCH BADAŃ

W miastach pasa nadwodnego w analizowanym okresie została dostrzeżona wysoka atrakcyjność terenów nadwodnych, dlatego podlegają one szybkim przekształceniom. Przeprowadzone badania wykazały wpływ przygotowania kompleksowej strategii na wykształcenie atrakcyjnych nadwodnych przestrzeni publicznych oraz rozwój funkcji miastotwórczych.

W pracy wykazano, iż prawidłowe planowanie przekształceń przestrzeni publicznych wiąże się z koniecznością dostosowania podejścia w zależności od wielkości miasta. Wyszczególniono także zbiór działań, które można w tym zakresie wykorzystać.

Zagadnienia, które zostały opisane w sposób niepełny i mogą podlegać dalszym badaniom to tworzenie przestrzeni publicznych w sposób umożliwiający sezonowe korzystanie z nich, wykorzystanie światła, koloru w przestrzeniach nadwodnych z zachowaniem tożsamości miejsca oraz szczególnie aktualny – realizacja zabezpieczeń przeciwpowodziowych w sposób, który minimalizuje odcięcie przestrzeni publicznych od wody.

SPIS TABEL I RYCIN

Tabele

Tab. 1 Wykaz portów i przystani województwa pomorskiego (źródło: Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim, 2009).....	13
Tab. 2 Wykaz miast województwa pomorskiego (opr. M. Izydor na podstawie danych źródło: GUS 2019)	28
Tab. 3 Podział miast woj. pomorskiego w zależności od genezy powstania	35
Tab. 4 Fazy rozwoju powiązań miasto – port (Interpretacja własna na podstawie Kochanowski 1999, Palmowski i in 2001).....	37
Tab. 5 Fazy rozwoju frontu wodnego miast portowych (źródło Lorens 2013)42	
Tab. 6 Podział miast pasa nadmorskiego województwa pomorskiego wg wielkości i genezy – opis frontów wodnych poportowych (opracowanie M. Izydor)..	50
Tab. 7 Wybrane strategie w zakresie ograniczenia ruchu w Heringsdorf (źródło: Theine 2004).....	150
Tab. 8 Zapisy dokumentów planistycznych w zakresie przestrzeni publicznych oraz jakość tej przestrzeni dla analizowanych miast województwa pomorskiego (opracowanie M. Izydor).....	272
Tab. 9 Strefy problematyczne przestrzeni publicznych na frontach wodnych miast województwa pomorskiego (opracowanie M. Izydor).....	275
Tab. 10 Odniesienie czynników rozwojowych turystyki do przestrzeni publicznej (opracowanie M. Izydor).	276
Tab. 11 Rodzaje poportowych frontów wodnych miast województwa pomorskiego.....	279

Ryciny

Ryc. 1 Front wodny Typu A – Długie Pobrzeże, Gdańsk (fot. M. Izydor).....	43
Ryc. 2 Front wodny Typu B – Verssmankai Hafencity, Hamburg (fot. M. Izydor).....	43
Ryc. 3 Cykle przekształceń poportowych frontów wodnych (źródło: Schubert 2008)	44

Ryc. 4 Szkic Rozbudowy Miasta Gdyni z 1926r (Sołtysik, 1993) oraz analiza układu przestrzeni publicznych na podkładzie aktualnej mapy Gdyni (opracowanie M. Izydor).....	46
Ryc. 5 Hotel Bryza, Jurata – przykład niekontrolowanej ekspansji na obszar wydm (fot. M. Izydor).....	48
Ryc. 6 Battery Park, Nowy Jork (fot. M. Izydor)	52
Ryc. 7 Circular Quay, Sydney (fot. M. Izydor)	54
Ryc. 8 Docklands, Dublin (źródło: https://dublin.ie/work/stories/how-dublin-works-dublin-docklands/).....	55
Ryc. 9 HafenCity, Hamburg (fot. M. Izydor).....	56
Ryc. 10 Rio Dique, Buenos Aires, zagospodarowane tereny portowe (fot. M. Izydor).....	61
Ryc. 11 Rzeka Cheonggyecheon, Seul, skanalizowana a następnie przywrócona miastu (fot. M. Izydor).....	63
Ryc. 12 Hong Kong, ruchome schody – przestrzeń publiczna umożliwiająca komunikację pomiędzy różnymi poziomami miasta (fot. M. Izydor).....	67
Ryc. 13 Lodowisko w Central Park, Nowy Jork – miejsce spotkań (fot. M. Izydor).....	69
Ryc. 14 Muzeum Guggenheima, Nowy Jork (fot. M. Izydor).....	71
Ryc. 15 Lisboa Oriente, Lizbona - dworzec kolejowy (fot. A. Joska).....	74
Ryc. 16 Orchard Road, Singapur (fot. M. Izydor)	79
Ryc. 17 Helix Bridge, Singapur – innowacyjna forma kładki dla pieszych (fot. M. Izydor).....	81
Ryc. 18 Cabot Square, Canary Wharf, Londyn (źródło: www.canarywharf.com).....	82
Ryc. 19 Sønder Boulevard, Vesterbro, Kopenhaga (źródło: www.sla.com) .	84
Ryc. 20 Fort Grodzisko, Gdańsk, przekształcony teren zielony w centrum miasta (fot. M. Izydor).....	85
Ryc. 21 System przestrzeni otwartych i terenów zielonych w Hanowerze wraz z nawiązaniem do otoczenia (źródło: Lippert i in 2020).....	85
Ryc. 22 Comuna 13, Medellin – Graffiti jako element rewitalizacji przestrzeni (fot. M. Izydor)	89
Ryc. 23 Plaça Reial, Barcelona (fot. A. Joska).....	92

Ryc. 24 Macau Fisherman's Wharf, Makao, centrum handlowe imitujące ulice różnych miast świata (fot. M. Izydor)	95
Ryc. 25 Opera Oslo, przykład formy pośredniej przestrzeni publicznej na dachu budynku (źródło: https://www.visitoslo.com).	96
Ryc. 26 Plac Św. Marka, Wenecja, reprezentacyjna przestrzeń publiczna na froncie wodnym (fot. M. Izydor)	98
Ryc. 27 South Bank, Brisbane, miejski front wodny z funkcją rekreacyjno-sportową w przestrzeni publicznej (fot. M. Izydor)	101
Ryc. 28 Filharmonia Bałtycka – Wyspa Ołowianka, Gdańsk, przykład funkcji kulturowej przestrzeni publicznej frontu wodnego (fot. M. Izydor)	102
Ryc. 29 Ipanema, Rio De Janeiro, przestrzeń publiczna frontu wodnego o funkcji integracyjnej (fot. M. Izydor)	103
Ryc. 30 Koncepcja rozwoju urbanistycznego Hamburga Stadtentwicklungskonzept – STEK 2007 (źródło: Räumliches Leitbild – Entwurf, Broschüre, 2007)	110
Ryc. 31 Pierwszy szkic planu „Perlenkette” (źródło: Kraft-Wiese 2000).....	112
Ryc. 32 Zakres przekształceń nabrzeża Altony (źródło: www.abendblatt.de/hamburg)	113
Ryc. 33 Kwartaly HafenCity (źródło: www.HafenCity.com).....	114
Ryc. 34 Planowana funkcja poszczególnych działek HafenCity (źródło: www.hefencity.com)	115
Ryc. 35 Układ Przestrzeni publicznych HafenCity (źródło: www.HafenCity.com).....	117
Ryc. 36 Nabrzeże Sandtorhafen i Am Sandtorkai (fot. M. Izydor).....	118
Ryc. 37 Promenada Dallmankai (fot. M. Izydor).....	118
Ryc. 38 Tarasy Marco Polo (fot. M. Izydor)	119
Ryc. 39 Plac Vasco da Gama (fot. M. Izydor)	119
Ryc. 40 Taras Elbphilharmonie (fot. M. Izydor)	120
Ryc. 41 Inselpark Hamburg (fot. M. Izydor)	125
Ryc. 42 Projekty realizowane w ramach wystawy IBA (źródło: https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de)	126
Ryc. 43 Projekt Water Houses, na styku z InselPark (fot. M. Izydor)	127

Ryc. 44 Lokalizacja projektów poruszające zagadnienia przekształceń przestrzeni publicznej (źródło: https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de)	129
Ryc. 45 Lokalizacja projektu Spreehafen (źródło: opracowanie M. Izydor na podstawie mapy https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de)	131
Ryc. 46 Tereny Spreehafen Hamburg (fot. M. Izydor).....	132
Ryc. 47 Tereny Spreehafen Hamburg (fot. M. Izydor).....	133
Ryc. 48 Lokalizacja projektu Harburger Binnenhafen (opracowanie M. Izydor na podstawie mapy https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de)	134
Ryc. 49 Schlossinsel Park Hamburg (źródło: www.hamburg.de)	136
Ryc. 50 Projekt przekształceń Harburg Binenhafen (źródło: https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de)	137
Ryc. 51 Lokalizacja poszczególnych projektów przekształceń Hamburga (opracowanie M. Izydor)	140
Ryc. 52 Schematyczny układ obszarów centralnych Ahlbeck, Heringsdrof, Bansis (źródło: Lösse i in. 2006).....	144
Ryc. 53 Struktura obszarów mieszkalnych i kierunki rozwoju (źródło: Lösse i in. 2006).....	145
Ryc. 54 Powiązanie potencjału krajobrazowego wewnątrz lądu (źródło: Lösse i in. 2006).....	146
Ryc. 55 Schemat rozwoju Heringsdorf (źródło: Lösse i in. 2006).....	148
Ryc. 56 Koncepcja rozwoju układu ruchu kołowego strefy uzdrowiskowej Heringsdorf (źródło: Theine 2004)	151
Ryc. 57 Położenie miast województwa pomorskiego analizowanych w pracy (opracowanie M. Izydor)	155
Ryc. 58 Rekonstrukcja planu miasta Gdańska z 1500r, wykonana przez Otto Kloeppela w 1931 r. (źródło: Biblioteka Gdańska PAN)	160
Ryc. 59 Fragment mapy Gdańska z 1802r (źródło: Repozytorium Cyfrowe Instytutów Naukowych www.rcin.org.pl).....	161
Ryc. 60 Plan Centrum Gdańska z 1940r – Pharus Plan Danzig (źródło: Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Wrocławskiego)	163
Ryc. 61 Plan odbudowy historycznego śródmieścia Gdańska, 1952 rok; autorzy: L. Dąbrowski, A. Kühnel, W. Rakowski (źródło: Dąbrowski i in. 1954).	164

Ryc. 62 Strefy rozwoju gdańskich frontów wodnych (opracowanie M. Izydor)	167
Ryc. 63 Przestrzenie publiczne na wyspie Ołowianka, Gdańsk (fot. M. Izydor)	168
Ryc. 64 Zespół budynków Riverview, Gdańsk (fot. M. Izydor)	168
Ryc. 65 Wyspa Spichrzów, zespół budynków Granaria, Gdańsk (fot. M. Izydor)	170
Ryc. 66 Ulica Szafarnia, Gdańsk (fot. M. Izydor)	171
Ryc. 67 Ulica Chmielna, południowa część Wyspy Spichrzów, Gdańsk (fot. M. Izydor)	171
Ryc. 68 Kanał Nowej Motławy, rejon Kamiennej Śluzy, Gdańsk (fot. M. Izydor)	172
Ryc. 69 Ulica Łąkowa, Dolne Miasto Gdańsk (fot. M. Izydor)	173
Ryc. 70 Ulica Wartka i zespół budynków Brabank, Gdańsk (fot. M. Izydor)	174
Ryc. 71 Ulica Elektryków, Młode Miasto, Gdańsk (fot. M. Izydor)	175
Ryc. 72 Gdańsk- układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	176
Ryc. 73 Kierunki rozwoju przestrzeni publicznych na terenie śródmieścia Gdańska zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta z dnia 27.06.2019r (źródło: Studium Gdańsk 2019)	177
Ryc. 74 Plan układu przestrzeni publicznych - Gdańskie Przestrzenie Lokalne Etap I (źródło: Program rewitalizacji Gdańsk 2017)	178
Ryc. 75 Plan układu przestrzeni publicznych - Gdańskie Przestrzenie Lokalne Etap II ((źródło: Program rewitalizacji Gdańsk 2017)	179
Ryc. 76 Fragment mapy planowanych inwestycji z zakresu turystyki i rekreacji – Gdańska Polityka Wodna (źródło: Fikus-Wójcik, Różga-Micewicz 2018)	180
Ryc. 77 Przestrzenie publiczne śródmieścia zgodnie ze Studium Ogólnomiejskich Przestrzeni Publicznych Gdańska (źródło: Romasiuk 2013)	181
Ryc. 78 Szkic Rozbudowy Miasta Gdyni z 1926r (mapa po lewej) oraz 1928-30 (mapa po prawej) (źródło: Sołtysik 1993)	186
Ryc. 79 Plaża miejska, Gdynia (fot. M. Izydor)	188
Ryc. 80 Muzeum Miasta Gdynia i Muzeum Marynarki Wojennej, Gdynia (fot. M. Izydor)	190

Ryc. 81 Park Rady Europy, Gdynia, planowany obszar rozwoju funkcji miejskiej (fot. M. Izydor).....	190
Ryc. 82 Molo Rybackie, Gdynia, nowe zagospodarowanie zespół budynków Yacht Park (fot. M. Izydor)	191
Ryc. 83 Gdynia - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	191
Ryc. 84 Strefy rozwoju funkcji miejskich w Gdyni (opracowanie M. Izydor)	192
Ryc. 85 Basem Prezydenta, Gdynia, nowe zagospodarowanie nabrzeży (fot. M. Izydor).....	194
Ryc. 86 Układ Sopotu ok.1400r szkic (źródło: Stankiewicz 1979).....	197
Ryc. 87 Fragment planu Sopotu 1834-44 rok (źródło: Mamuszka 1981) ...	198
Ryc. 88 Plac Przyjaciół Sopotu, Centrum Haffnera, Sopot (fot. M. Izydor).	200
Ryc. 89 Park Południowy, Sopot (fot. M. Izydor)	201
Ryc. 90 Park Ergo Hestia, Sopot (fot. M. Izydor)	201
Ryc. 91 Park Północny, Sopot (fot. M. Izydor).....	202
Ryc. 92 Sopot - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	203
Ryc. 93 Fragment mapy morskiej z 1905 roku (źródło: REICHS-MARINEAMT, Berlin 1905 za Goliński 2017).....	206
Ryc. 94 Plan Ustki z 1930r (źródło: Bałtycka Biblioteka Cyfrowa).....	207
Ryc. 95 Ulica Marynarki Polskiej, Ustka (fot. M. Izydor).....	209
Ryc. 96 Park Zdrojowy, Ustka (fot. M. Izydor).....	209
Ryc. 97 Bulwar nadmorski, Ustka (fot. M. Izydor)	210
Ryc. 98 Tereny portowe po zachodniej stronie rzeki Słupia, Ustka (fot. M. Izydor).....	210
Ryc. 99 Okolice latarni morskiej, Ustka (fot. M. Izydor).....	211
Ryc. 100 Wschodnie nabrzeże rzeki Słupia, Ustka, przekształcone tereny portowe (fot. M. Izydor).....	211
Ryc. 101 Ustka - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	212
Ryc. 102 Łeba na mapie Karte des Königl. Preuss. Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern z 1789 roku (źródło: Centralna Biblioteka Geografii i Ochrony Środowiska IGiPZ PAN).....	215

Ryc. 103 Plan Łeby z 1937 roku - Topographische Karte 1:25 000 - Ostdeutschland (źródło: Berkeley Library University of California).....	216
Ryc. 104 Ulica Kościuszki, Łeba (fot. M. Izydor).....	218
Ryc. 105 Nabrzeże kanału Chełst, ulica Abrahama, Łeba (fot. M. Izydor) .	218
Ryc. 106 Skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego i Nadmorskiej, Łeba (fot. M. Izydor).....	219
Ryc. 107 Łabędzi Staw, Łeba (fot. M. Izydor).....	219
Ryc. 108 Plaża wschodnia, Łeba (fot. M. Izydor).....	220
Ryc. 109 Łeba - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	220
Ryc. 110 Plan miejscowości z 1938r, które po połączeniu stanowią Władysławowo, Mapa Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov)	224
Ryc. 111 Aleja Gwiazd Sportu, Władysławowo (fot. M. Izydor)	226
Ryc. 112 Ulica Hryniewieckiego, Władysławowo (fot. M. Izydor)	226
Ryc. 113 Nabrzeże wyładunkowe, Port, Władysławowo (fot. M. Izydor)	227
Ryc. 114 Plaża i falochron portu, Władysławowo (fot. M. Izydor).....	227
Ryc. 115 Letnia scena koncertowa, Władysławowo (fot. M. Izydor).....	228
Ryc. 116 Ulica Hallera, Władysławowo (fot. M. Izydor)	228
Ryc. 117 Ulica Morska, skwer z pomnikiem Hallera, Władysławowo (fot. M. Izydor).....	229
Ryc. 118 Władysławowo - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	229
Ryc. 119 Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla okolic ul. Hallera (źródło: https://mwiadyslawowo.e-mapa.net)	230
Ryc. 120 Plan Pucka w XVIII wieku - Zbiór planów i szkiców planów miast i twierdz polskich oraz planów bitew z XVII i XVIII w. (źródło: Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Wrocławskiego).....	233
Ryc. 121 Plan Pucka z 1938r, fragment Mapy Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov)	234
Ryc. 122 Przedsięwzięcia rewitalizacyjne planowane do 2023 roku (źródło: Lokalny Program Rewitalizacji na Lata 2016-2023).....	236
Ryc. 123 Ulica Żeglarzy, Puck (fot. M. Izydor)	237
Ryc. 124 Molo, Puck (fot. M. Izydor).....	238

Ryc. 125 Park Nowowiejskiego, Puck (fot. M. Izydor).....	238
Ryc. 126 Park Dziejów Pucka, Puck (fot. M. Izydor).....	239
Ryc. 127 Stary Rynek, Puck (fot. M. Izydor)	239
Ryc. 128 Port Rybacki, Puck (fot. M. Izydor).....	240
Ryc. 129 Puck - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	240
Ryc. 130 Kierunki rozwoju struktury przestrzennej Pucka (źródło: Studium Pucka 2016)	241
Ryc. 131 Analiza urbanistyczno-architektoniczna dotycząca przestrzeni publicznych Pucka wraz z określeniem Specjalnej Strefy Rewitalizacji (źródło: Analiza Urbanistyczno-Archiektoniczna 2016r)	242
Ryc. 132 Część graficzna Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Puck Pas Nadmorski II z dnia 28 maja 2020 r.	243
Ryc. 133 Etapy Rozbudowy i Przebudowy Portu w Pucku dla Umożliwienia Rozwoju Jego Funkcji Rybackich, Turystycznych i Żeglarskich (źródło: http://miastopuck.pl/rozbudowa-portu).....	243
Ryc. 134 Plan Jastarni z 1930r, fragment mapy Półwyspu Helskiego Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov).....	246
Ryc. 135 Ulica Ks. B. Sychty, Jastarnia (fot. M. Izydor)	248
Ryc. 136 Ulica Stelmaszczyka, Jastarnia (fot. M. Izydor)	248
Ryc. 137 Molo, Jastarnia (fot. M. Izydor)	249
Ryc. 138 Ulica Ks. Stefańskiego, dojście do plaży, Jastarnia (fot. M. Izydor)	249
Ryc. 139 Port, Jastarnia (fot. M. Izydor).....	250
Ryc. 140 Jastarnia - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	250
Ryc. 141 Fragment Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (źródło: Studium Jastarnia 2005).....	251
Ryc. 142 Układ Helu w połowie XIX wieku (źródło: Studien auf der Halbinsel Hela, Wünsche H. 1903, Chełmińska Biblioteka Cyfrowa)	254
Ryc. 143 Plan Helu z 1930r, fragment mapy półwyspu helskiego Wojskowego Instytutu Geograficznego (źródło: Library of Congress, www.loc.gov).....	255
Ryc. 144 Propozycja z 2004 roku zagospodarowania Błękitnej Wioski (źródło: www.przyjacielehelu.pl)	257

Ryc. 145 Bulwar Nadmorski, Hel (fot. M. Izydor)	258
Ryc. 146 Park Wydmowy, Hel (fot. M. Izydor).....	258
Ryc. 147 Plaża Południowa, Hel (fot. M. Izydor).....	259
Ryc. 148 Ulica Wiejska, Hel (fot. M. Izydor).....	259
Ryc. 149 Muzeum Rybołówstwa, ul. Wiejska, Hel (fot. M. Izydor)	260
Ryc. 150 Port, falochron południowy, Hel (fot. M. Izydor).....	260
Ryc. 151 Nabrzeże Remontowe, Port, Hel (fot. M. Izydor)	261
Ryc. 152 Hel - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	261
Ryc. 153 Plan zagospodarowania terenów portowych w Helu (źródło: https://www.stoprocentarchitekci.pl/gallery/studium-zabudowy-dawnym-porcie-rybackim-w-helu/)	263
Ryc. 154 Mapa Mierzei Wiślanej 1936r (źródło: Biblioteka Narodowa).....	266
Ryc. 155 Skrzyżowanie ulic J. Korczaka, Przyjaźni, Al. Wojska Polskiego, Krynica Morska (fot. M. Izydor).....	268
Ryc. 156 Ulica Teleekspressu, Krynica Morska (fot. M. Izydor)	268
Ryc. 157 Ulica Morska, Krynica Morska (fot. M. Izydor)	269
Ryc. 158 Ulica Gdańska, Krynica Morska (fot. M. Izydor).....	269
Ryc. 159 Lunapark, Krynica Morska (fot. M. Izydor)	270
Ryc. 160 Plac przy porcie, Krynica Morska (fot. M. Izydor).....	270
Ryc. 161 Krynica Morska - układ przestrzeni publicznych i kierunki ich przekształceń (opracowanie M. Izydor)	271
Ryc. 162 Himmelsberg Baakenhafen Hamburg (fot. M. Izydor).....	281
Ryc. 163 HafenCity View Point Hamburg (fot., M. Izydor).....	282
Ryc. 164 Infobox Gdynia (fot. M. Izydor).....	282
Ryc. 165 HafenCity klub StrandKai Hamburg – zagospodarowanie tymczasowe (źródło: https://www.eventlabs.com/strandkai-HafenCity/)	284
Ryc. 166 Standtorhafen Hamburg (fot. M. Izydor).....	286
Ryc. 167 IBA DOCK Hamburg (fot. M. Izydor)	286
Ryc. 168 Kładka obrotowa w Ustce (fot. M. Izydor)	287
Ryc. 169 Lohsepark Hamburg (fot., M. Izydor)	288
Ryc. 170 Baakenpark Hamburg (fot. M. Izydor).....	289
Ryc. 171 Lokalizacja terminali dla statków wycieczkowych w Hamburgu (źródło: https://www.cruisegate-hamburg.de/terminals/).....	292

Ryc. 172 Projekt podniesienia fundamentów i zabezpieczenia przeciwpowodziowego w HafenCity – przykład Dallmannkai i Kaiserkai (źródło: Schubert 2014).....	294
Ryc. 173 Niderhafen Promenade Hamburg (źródło: https://www.zaha-hadid.com/architecture/hamburg-river-promenade/).....	295
Ryc. 174 Plan układu przestrzeni Deichpark Elbinsel (źródło: https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/projekte/deichpark-elbinsel/projekt/deichpark-elbinseln.html).....	296
Ryc. 175 Koncepcje zabezpieczeń przeciwpowodziowych wypracowanych w ramach projektu Deichpark Elbinsel (źródło: Report IBA Hamburg, “Hamburg’s urban coast – challenges for urban development and flood control”)	297

BIBLIOGRAFIA

Monografie, wydawnictwa zwarte i artykuły

1. AIVP - The worldwide network of port cities, 2015, *Plan the city with the port*, Le Havre
2. Alexander C. i in., 1997, *The Pattern Language, Towns, buildings, construction*, Nowy Jork
3. *Analiza Urbanistyczno-Architektoniczna Dotycząca Przestrzeni Publicznych wraz z Określeniem Zasadności i Ram Utworzenia Specjalnej Strefy Rewitalizacji i/lub Miejscowego Planu Rewitalizacji*, 2016, Gdańsk
4. Antosiewicz T., 2008, *Kształtowanie przestrzeni publicznej w związku z intensywnym rozwojem współczesnych miast: zarys problematyki*, Kultura i Polityka: zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Europejskiej im. ks. Józefa Tischnera w Krakowie nr 4
5. Arczyńska M., 2020, *Gdańsk - Krótki Przewodnik po Mieście* (w:) *Architektura i Biznes* 02 (330)/2020, Warszawa
6. Bańka A., 1997, *Architektura psychologicznej przestrzeni życia: behawioralne podstawy projektowania*, Gemini-Print

7. Bańkowska B., 2000, *Ogólne zasady kształtowania frontów wodnych w miastach* (w:) *Sieć miast Bałtyckich – Waterfront. Elbląska strefa nadwodna jako produkt turystyczny. Potencjalne możliwości rozwoju turystyki w regionie Zalewu Wiślanego oraz w porcie elbląskim – uwarunkowania akwenów i stref lądowych*, autorskie referaty wygłoszone na seminarium w dniu 20 kwietnia 2000 roku, Fundacja Ecobaltic, Instytut Problemów Ekorozwoju, Gdańsk.
8. Baranowski A. (red.), 2001, *Rewitalizacja zdegradowanych struktur osadniczych w warunkach zrównoważonego rozwoju*, projekt Badawczy nr 7507F01112, Komitet Badań Naukowych, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
9. Baranowski A., 2000, *Waterfront in Gdańsk. Expertise, Waterfront Urban Development – Network of Cities in the Baltic Sea Region*. Program Interreg II C/Phare, Politechnika Gdańska, Gdańsk
10. Barton D., 1997, *Dzieje kąpieliska i kurortu w Krynicy Morskiej*
11. Barton-Piórkowska J., 2016, *Program Opieki Nad Zabytkami Powiatu Puckiego na Lata 2016-2019*, Puck
12. Baus U., 2011, *Die Hamburger "Perlenkette"*, Hamburg
13. Behr I., Billert A., Kröning W., Muzioł – Węclawowicz A. (red.), 2003, *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, Mefisto, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Warszawa.
14. Bierwiazonek K. Nawrocki T., 2017, *Przestrzeń publiczna a tożsamość miejsca, miasta i mieszkańców* (w:) Bierwiazonek K., Dymnicka M., Kajdanek K., Nawrocki T., *Miasto, przestrzeń, tożsamość. Studium trzech miast: Gdańsk, Gliwice, Wrocław*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa
15. Bierwiazonek K., 2016, *Spoleczne znaczenie miejskich przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice



16. Billert A., 2008, *Sens i funkcje ustawy rewitalizacyjnej* (w:) Parysek J., Tölle A. (red.), *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno - Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 5, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
17. Blazy R., 2003, *Komercjalizacja przestrzeni publicznych* (w:) M. Peřinková, O. Turoň, J. Šebesta (red.), *Architektura v perspectivě*. Architektura a urbanismus
18. Bokszański Z., 2008, *Tożsamości zbiorowe*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
19. Boyer M.C., 1995, *The City of Collective Memory*, The MIT Press, Massachusetts
20. Breckner I, 2009, *Cultures in public spaces. The case of HafenCity Hamburg* (w:) Urbanistica n139
21. Breen A., Rigby D., 1994, *Waterfront. Cities relation their edge*, McGraw Hill, Nowy Jork
22. Breen A., Rigby D., 1996, *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, Thames and Hudson, Londyn.
23. Brownill S., 2011, London Docklands Revisited – *The Dynamics of Waterfront Development* (w:) Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert, D. (red.), *Transforming Urban Waterfronts Fixity and Flow*, Routledge, Nowy Jork
24. Bruttomesso, R., 1993, *Working on the Water's Edge* [w:] in R. Bruttomesso R. (red.), *Waterfronts- A New Frontier For Cities On Water*, International Center Cities on Water, Wenecja
25. Bruttomesso R., 2001, *The Strategic Role of the Waterfront in Urban Redevelopment of Cities on Water* (w:) Lorens P. (red.), *Large Scale Urban Development*, Politechnika Gdańska, Gdańsk
26. Brzóska E. i A., 2005, *Ustka jakiej nie znamy*, Grawipol, Słupsk



27. Bugalski Ł., 2013, *Zarys przemian przestrzennych Strefy Reprezentacyjnej Gdańska na podstawie opracowań planistycznych od 1866 roku* (w:) Gruftański K. (red.) *Do Jutra! Gdański skok w nowoczesność*, Instytut Sztuki Wyspa, Gdańsk
28. CABE Space, 2003, *The Value of Public Space. How high quality parks and public spaces create economic, social and environmental value*, London.
29. Carmona M., 2010, *Contemporary public space: Critique and classification* (w:) *Journal of Urban Design*,
30. Carmona M., Heath T., Oc T., Tiesdell S., 2003, *Public Places - Urban Spaces The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press, Oxford.
31. Carr S., Francis M., Rivlin L. G., Stone A. M., 1992, *Public Space*, University Press, Cambridge
32. Chmielewski J.M., 2004, *Rola miejskich przestrzeni publicznych*, *Urbanista*, 4/2004, Warszawa
33. Cieślak M., Biernat C., 1978, *Historia Gdańska*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk
34. Cullen G, 1971, *The Concise Townscape* (w:) The Architectural Press, Londyn
35. Czarnecki B., 2015, *Turystyka jako czynnik rozwoju miasta* (w:) Demianowicz J.(red.) *Ekonomia i Środowisko nr 5*, EkoPress, Białystok
36. Czarnecki B., Siemiński W., 2004, *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Difin, Warszawa
37. Dąbrowski L., Kühnel, A., Rakowski W., 1954, *Plan śródmieścia Gdańska* (w:) Lier S., *Konkurs na projekt urbanistyczno-architektoniczny fragmentu śródmieścia Gdańska*, Architektura
38. Davis M., 2010, *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles* (w:) Bridge G., Watson S. (red.), *The Blackwell City Reader*, John Wiley & Sons, Chicester

39. Dominiak P., Lipiec J., Zawadzka L., 2003, *System zarządzania złożonym przedsięwzięciem na przykładzie Igrzysk Olimpijskich w Barcelonie* (w:) *Inżynieria zarządzania przedsięwzięciami*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk
40. Drapella-Hermansdorfer A., 1997, *Nowa estetyka w architekturze krajobrazu i jej wrocławskie odzwierciedlenie* (w:) *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, materiały konferencyjne, Politechnika Wrocławska, Akademia Rolnicza, Wrocław
41. Drapella-Hermansdorfer A., 1998, *Nadrzeczne bulwary* (w:) Kułtuniak J. (red.), *Rzeki, cywilizacja, historia*, Śląsk Sp. z o.o., Katowice
42. Drozdowski R., 2012, *Agory i kluby – społeczny pomysł na uspołecniające miasto* (w:) Krajewski M. (red.) *Niewidzialne miasto*, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa.
43. Dymnicka M., 2008, *Fragmentaryzacja przestrzeni publicznej – próba rekonstrukcji* (w:) *Studia Regionalne i lokalne* 3/2008, SCHOLAR, Warszawa.
44. Dymnicka M., 2009, *Przestrzeń dla obywateli. O uniwersalności helleńskiego modelu przestrzeni publicznej* (w:) Gorzelak G., Szczepański M.S., Ślęzak-Tazbir W. (red.) *Człowiek-Miasto-Region. Związki i interakcje*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa
45. Dymnicka M., 2009, *Przestrzeń publiczna a przestrzeń społeczna* (w:) Gołędzinowska A. (red.), *Współczesne kształtowanie przestrzeni publicznej*, Pomorskie Studia Regionalne, Wyd. UMWP, Gdańsk
46. Dymnicka M., 2013, *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*. Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa
47. Dziegieć E., 1995, *Urbanizacja turystyczna terenów wiejskich*, Turyzm, Warszawa
48. European Commission 2020, *The EU Blue Economy Report. 2020*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

49. Fatyga B., 2014, *Praktyki kulturalne* (w:) Drozdowski i in., *Praktyki kulturalne Polaków*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń
50. Fikus-Wójcik A, Różga-Micewicz A., 2018, *Gdańska Polityka Wodna, Etap 1 – Uwarunkowania i Kierunki*, Biuro Rozwoju Gdańska
51. Fortschreibung des Leitbildes: *“Metropole Hamburg - Wachsende Stadt”*, Freie und Hansestadt Hamburg Staatliche Pressestelle, 2003
52. Fułek W., Stinzing-Wojnarowski R., 2007, *Kurort w cieniu PRL-u. Sopot 1945-1989*, Gdańsk
53. Gehl J., 1996, *Life Between Buildings, Using Public Space*, wydanie 3
54. Gehl J., 2009, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Przeł.: Urbańska M, Wydawnictwo RAM, Kraków
55. Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, Przeł.: Nogalski S., Wydawnictwo RAM, Kraków
56. Ghirardo D., 1999, *Architektura po modernizmie*, Wydawnictwo VIA, Toruń
57. Goffman E., 2008, *Zachowanie w miejscach publicznych*, Przeł.: Siara O., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
58. Golec A., 2011, *Strategia rozwoju klastra turystycznego w Sopotcie na lata 2012 – 2016*, Synergia Research & Consulting, Sopot
59. Goliński W., 2013, *Historia Portu w Ustce*, Ustka
60. Grzelakowski A., Krośnicka K., 2002, *Małe porty polskiego wybrzeża : stan obecny i perspektywy ich rozwoju*, Akademia Morska, Gdynia
61. GUS, 2019, *Dane Lokalne dla Jednostek Terytorialnych*, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/teryt/jednostka>
62. GUS, 2019, *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa
63. Habermas, J., 1962, *The Structural Transformation of the Public Sphere*, Przeł: Burger T., Lawrence F. Cambridge, MIT Press.

64. Hall P., 1993, *Waterfronts: A New Urban Frontier* (w:) Bruttomesso R. (red.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, International Centre Cities on Water, Wenecja
65. Harvey D., 2012, *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, Przeł: Kowalczyk A. i in., Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa
66. Heczko-Hyłowa E., 2008, *Reurbanizacja – odnowa śródmieść w zrównoważonym rozwoju zwartych miast*, „Urbanista”,
67. Heidegger M., 1977, *Budować, mieszkać, myśleć*, Warszawa.
68. Hopkins J. S. P., 1991, *West Edmonton Mall as a Centre for Social Interaction*, „The Canadian Geographer”, No. 35(3),
69. Howard E., 1898, (edycja Osborn F.J. 1965), *Garden Cities of Tomorrow*
70. Hoyle B., 1999, Diversity, Development, Diaspora. *Waterfront Revitalization in Retrospect and Prospect* (w:) Aquapolis, no. 3-4/99
71. Hoyle B., Pinder D., 1998, *Development dynamics of the port – city interface* (w:) Hoyle B., Pinder D. (red.) *Cityport Industrialization and Regional Development*, Pergamon Press, Oxford
72. Ihlanfeldt K. i Scafidi, B., 2002, *The neighborhood contact hypothesis* (w:) Urban Studies 39
73. Ingeo Gdynia, 2009, *Wielowariantowa Koncepcja Budowy Falochronu Ostonowego w Porcie Rybackim w Pucku*. Analiza Nawigacyjna, Urząd Morski w Gdyni
74. Izydor M., 2015, *Rozwój przestrzeni publicznych jako element rewitalizacji frontów wodnych na przykładzie Gdyni* (w:) Lorens P., Sławomir L. (red.) *Wybrane aspekty kształtowania obszarów metropolitalnych*, Biuletyn 259, KPZK PAN, Warszawa
75. Izydor M., 2019, *Kształtowanie przestrzeni publicznej małych miast nadmorskich* (w:) *Zagospodarowanie Przestrzenne obszarów morskich i przybrzeżnych (Shaping Marine and Coastal Space)*, Biuletyn 276, KPZK PAN, Warszawa



76. Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Nowy Jork
77. Jałowiecki B., Szczepański M. S., 2006, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa
78. Janiszewska A., Klima E., Rochmińska A., 2011, *Centra handlowe w Łodzi – zawłaszczona, przestrzeń publiczna?* (w:) Jażdżewska I. (red.), *Człowiek w przestrzeni publicznej miasta*, XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
79. Januchta-Szostak A., 2008, *Błękitna krew miasta. Woda jako ożywcza siła przestrzeni publicznych* (w:) *Czasopismo techniczne 3A / 2008*, Politechnika Krakowska, Kraków,
80. Januchta-Szostak A., 2009, *Rola architektury w kształtowaniu tożsamości miejskich frontów wodnych*, *Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej, Architektura i Urbanistyka*, Zeszyt 19
81. Januchta-Szostak A., 2012, *Kształtowanie miast wobec zagrożeń powodziowych w XXI wieku. Rotterdam – wodne miasto* (w:) *Czasopismo techniczne 1A / 1 / 2012*, Politechnika Krakowska, Kraków
82. Jörn W., 2007, *Perspektiven der Metropole. Die Internationale Bauausstellung im Kontext der Hamburger Stadtentwicklung* (w:) IBA Hamburg GmbH, *Metropole, Reflexionen*, Berlin
83. Kaczmarek J., 2005, *Podjęcie geobiograficzne w geografii społecznej. Zarys teorii i podstawy metodyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
84. Kaczmarek S., 1999, *Rewitalizacja a organizacja przestrzeni miejskiej* (w:) *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
85. Kaczmarek T., 2001, *Rewitalizacja miast w Polsce na tle doświadczeń europejskich* (w:) Billert A. (red.), *Nowoczesne zarządzanie rozwojem miast*, Collegium Polonicum, Słubice



86. Kaniecki A., 1996, *Problemy wodne obszarów miejskich na przykładzie Poznania*. (w:) Wierzbička B. (red.), *Miasto tyłem do rzeki*, Materiały sesji naukowej Warszawa, 22-23 czerwca 1995, Biblioteka Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Warszawa
87. *Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich*, kwiecień 2007.
88. *Karta Przestrzeni Publicznej, przyjęta przez III Kongres Urbanistyki Polskiej Towarzystwa Urbanistów Polskich i Związku Miast Polskich*, 2009
89. Karzyński M., 2018, *Śródmieście Morskie Gdyni – Strategia Rozwoju Miasta na Terenach Poportowych* (w:) Rembarz G (red.), *Mieszkać w Porcie*, Warszawa
90. Kenyon J., 1968, *Land Use Admixture in the Built-Up Urban Waterfront: Extent and Implications*, *Economic Geography*, 44(2), Clark University
91. Kiib H., 2012, *Harbourscape Aalborg design-based methods in waterfront development* (w:) *Waterfront Regeneration Experiences in City-building*, Routledge, Nowy Jork
92. Kistowski M., Lipińska B., Korwel-Lejkowska B., 2005, *Studium ochrony krajobrazu województwa pomorskiego*, Samorząd Województwa Pomorskiego, Gdańsk,
93. Klaassen L.H., 1993; *Cities on water: Some Economic and Geographical Reflections* (w:) Bruttomesso R. (red.), *Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water*, International Centre Cities on Water, Wenecja
94. Klein N., 2001, *No Logo*, Świat Literacki, Izabelin
95. Kochanowska D., 2002, *Śródmiejskie przestrzenie publiczne – współczesne przekształcenia* (w:) Kochanowski M. (red.) *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Gdańsk
96. Kochanowska D., 2009, *Przestrzeń publiczna: dwa pytania* (w:) Gołędzinowska A. (red.), *Współczesne kształtowanie przestrzeni publicznej województwa pomorskiego*, Gdańsk,



97. Kochanowski M. (red.), 1998, *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Politechnika Gdańska, Gdańsk.
98. Kochanowski M., 1999, *Miasto i Port. Relacje historyczne i współczesne jako problem strategii rozwoju miasta* (w:) Kołodziejski J., Parteka T. (red.) *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn 186, KPZK PAN, Warszawa
99. Kochanowski M., 2001, *Czy tożsamość miasta można zdefiniować?* (w:) Cielątkowska R. (red.) *Tożsamość miasta odbudowanego. Autentyzm – Integralność – Kontynuacja*. PKN Icomos, Gdańsk
100. Kochanowski M., 2002, *Niepokoje i pytania* (w:) Kochanowski M. (red.). *Przestrzeń publiczna miasta post-industrialnego*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk
101. Kohn M., 2006, *Brave New Neighbourhoods: Privatization of Public Space*, Routledge, Nowy Jork
102. Kołomyjska I., Mażewska M., 2007, *Sytuacja ludzi młodych na rynku pracy na obszarach wiejskich w Polsce*, Fundacja na rzecz Rozwoju Polskiego Rolnictwa, Warszawa,
103. Kostopoulou S., 2013, *On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism, sustainability*, www.mdpi.com/journal/sustainability
104. Kowalewski M., 2016, *Protest miejski. Przestrzenie, tożsamości i praktyki niezadowolonych obywateli miast*, Wydawnictwo Nomos, Kraków
105. Kraft-Wiese B., 2000, *Perlenkette Hamburgs Hafensrand*, Hamburg
106. Krause K., 2010, *Przestrzeń publiczna jako przestrzeń handlu* (w:) Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych, Miasto, Metropolia, Region*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
107. Kuc S., 2007, *Techno-kreacja w architekturze krajobrazu*, Czasopismo Techniczne Politechniki Krakowskiej, Kraków
108. Kundzewicz Z.W., Zalewski M., Kędziora A., 2010, *Zagrożenia związane z wodą* „Nauka” nr 4

109. Lang J., 2005, *Urban Design, A Typology of Procedures and Products*, Architectural Press, Oxford
110. Leszczyński G, Zieliński M., Zmysłony P., 2008, *Wpływ targów na rozwój miasta. Raport z badania*, materiały konferencyjne, Poznań.
111. Lewicka B., 2012, *Funkcje przestrzeni publicznych* (w:) Bierwiaczonek K., Lewicka B., Nawrocki T., *Rynki, malle i cmentarze. Przestrzeń publiczna miast śląskich w ujęciu socjologicznym*, Wydawnictwo Nomos, Kraków
112. Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa
113. Lindmajer J., Machura T., Szultka Z., 1985, *Dzieje Ustki*, Słupsk
114. Lipiński J. Lorens P., 2016, *Młode Miasto w Gdańsku. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*, Monoplan Warszawa
115. Liszewski S., 2002, *Region turystyczny* (w:) G. Gołembski (red.) *Kompendium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa - Poznań
116. Lofland L., 2007, *The public realm. Exploring the city's quintessential social territory*, Aldine Transaction Adivision of Transaction Publishers, London.
117. *Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016-2023*, Uchwała nr XXXII-23-2017 Rady Miasta Puck
118. Lorens P., 1998, *Przekształcenia obszaru śródmieścia Gdańska w latach 1793 – 1945* (w:) Kosztarczyk A. (red.) *Gdańsk pomnik historii*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk
119. Lorens P., 2001, *Rewitalizacja frontów wodnych nadmorskich miast portowych*, Rozprawa doktorska, Politechnika Gdańska, Gdańsk
120. Lorens P., 2004, *Rewitalizacja frontów wodnych jako element procesu odnowy miast* (w:) Markowski K. (red.), *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym lokalnym*, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 211.
121. Lorens P., 2005, *Nowe instrumenty kształtowania przestrzeni publicznych miasta*, Gdańsk

122. Lorens P., 2009, *Pojęcia Podstawowe* (w:) Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Wybrane Zagadnienia Rewitalizacji Miast*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
123. Lorens P., 2009, *Współczesne tendencje rozwoju struktur miejskich. Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji* (w:) Lorens P., Martyniuk – Pęczek J. (red.), *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
124. Lorens P., 2010, *Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej* (w:) Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
125. Lorens P., 2010, *Pojęcia Podstawowe* (w:) Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Problemy Kształtowania Przestrzeni Publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
126. Lorens P., 2010, *Rewitalizacja miast planowanie i realizacja*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
127. Lorens P., 2013, *Obszary Portowe – Problemy rewitalizacji*. Fundacja Instytut Studiów Regionalnych.
128. Lorens P., 2018, *Transformacja Śródmieścia Gdańska – Wybrane Aspekty Kreowania Nowego Oblicza Centrum Metropolii* (w:) Zuziak Z., Grzybowski A. (red.) *Centra Miast Metropolitalnych w Polsce. Urbanistyka a Polityka Przestrzenna*, Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, Katowice
129. Lorens P., 2020, *Gdańsk – Laboratorium Przekształceń Urbanistycznych* (w:) *Architektura i Biznes* 02 (330)/2020, Warszawa
130. Lorens P., Grodnicki R., Osicki J., Tkaczuk J., Tyślewicz D., 2018, *Przekształcenia Frontu Wodnego Gdańska* (w:) Rembarz G (red.), *Mieszkać w Porcie*, Warszawa
131. Lösse P.M., Rilke W.U., Dittmer P., 2006 *Gemeinde Seebad Heringsdorf, Integriertes städtebauliches Leitbild*, Berlin
132. Lynch K., 1960, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts

133. Madanipour A., 2003, *Public and Private Spaces of the City*. Nowy Jork, Routledge.
134. Maja-Jagielnicka R., 1999, *Nie tylko dziedzictwo kulturowe*, (w:) *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, materiały konferencyjne, Politechnika Krakowska, Kraków
135. Majdak P., 2008, *Walory turystyczne Helu oraz koncepcje ich zagospodarowania wobec preferencji i oczekiwań przyjezdnych* (w:) *Turystyka i Rekreacja Tom 4/2008*
136. Mamuszka F., 1978, *Elbląg i okolice*, Informator Krajoznawczy Gdańsk
137. Mamuszka F., 1981, *Bedeker Sopocki*, Gdańsk, Wydawnictwo Morskie
138. Mansee S., 2017, *Seebadsaison, Die Kaiserbäder auf Usedom. Kontinuitäten und Brüche ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart im historisch-kulturellen Kontext*, adlibri Verlag GmbH & Co. Hamburg
139. Markowski T., Turała M., 2015, *Planowanie jako instrument zintegrowanego zarządzania w jednostkach samorządu terytorialnego*, Katedra Zarządzania Miastem i Regionem Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
140. Markowski T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*, PWN, Warszawa
141. Menzel J., 2010, *Wie nachhaltig ist die HafenCity Hamburg?* Zukunftsfrat Hamburg
142. Michalski T., 1994, *Wybrane problemy genezy struktury przestrzennej Ustki* (w:) Koter M., Tkocz J. (red.) *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, Materiały konferencyjne, UMK, Toruń
143. Moretti, M., 2008, *Cities on Water and Waterfront Regeneration: A Strategic Challenge for the Future*. Grundtvig, II meeting Rivers of Change-River//Cities Warszawa, http://www.river-cities.nazwa.pl/www/download/m.moretti_warsaw2008.pdf
144. Muszyńska-Jeleszyńska D., 2012, *Tereny nadrzeczne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Problemy rozwoju i rewitalizacji*, praca doktorska, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań



145. Muszyńska-Jeleszyńska D., 2013, *Tereny nadrzeczne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast. Riverside areas in terms of development and urban regeneration* (w:) *Journal of Health Sciences* 3(14)
146. Nowacka-Rejzner U., Rejzner K.A., 2012, *Przestrzeń publiczna w obszarach rewitalizowanych – na przykładzie HafenCity* (w:) *Czasopismo Techniczne, Architektura*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej
147. Nyka L., 2004, *Kamienica w przestrzeni miasta – współczesne miejskie „w-pomiędzy”* (w:) Sołtysik M. (red.) *Kamienica w krajach Europy Północnej*, Politechnika Gdańska, Gdańsk
148. Nyka L., 2006, *Od architektury cyrkulacji do urbanistycznych krajobrazów*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk
149. Nyka L., 2007, *Architecture and Water – New Concepts on Blurring Borders* [w:] Nyka L. (red.) *Water for urban strategies*, Verlag der Bauhaus – Universität Weimar
150. Nyka L., 2012, *Wewnętrzne drogi przez budynek – architektura i sfera emocji*, *Estetyka i Krytyka* 1(24), Uniwersytet Jagielloński
151. Nyka L., 2013, *Architektura i woda – przekraczanie granic*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej
152. Obracht-Prondzyńska H., 2015, *10 lat konkursu: Najlepsza przestrzeń publiczna województwa pomorskiego*, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, Gdańsk
153. Ossenbrügge J., Heeg S., Klagge B., 2004, *Entwicklungstrends europäischer Metropolregionen und konzeptionelle Bausteine für das Hamburger Leitbild "Wachsende Stadt"* (w:) Altröck U., Schubert D. (red) *Wachsende Stadt, Leitbil – Utopie – Vision?*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
154. Palej A., 2004, *Całe miasto placem zabaw*, „Autoportret”
155. Palmowski T., 2000, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk

156. Palmowski T., Pacuk M., Michalski T., 2001, *Przemiany przestrzeni miejskiej miast portowych na przykładach Gdańska i Gdyni* (w:) XIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź
157. Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Politechnika Śląska, Gliwice.
158. Pancewicz Ł., 2010, *Strategie zarządzania obszarami śródmiejskimi - kwestia przestrzeni handlu* (w:) Lorens P., Justyna Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Zarządzanie rozwojem przestrzennym miast*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
159. Pancewicz Ł., 2010, *Prywatyzacja przestrzeni publicznych* (w:) Lorens P., Justyna Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Problemy Kształtowania Przestrzeni Publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
160. Parysek J., 2005, *Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
161. Pluta K., 2011, *Nowe rozwiązania materiałowo – technologiczne w krajobrazie miast europejskich*, Czasopismo Techniczne – Architektura 2-A/1/2011, Kraków
162. Pluta K., 2012, *Przestrzenie publiczne miast europejskich, Projektowani Urbanistyczne*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa
163. Pluta K., 2019, *Rola barwy w kształtowaniu przestrzeni publicznych współczesnych miast*, Środowisko Mieszkaniowe 28/2019
164. Popielas-Szultka B., 1990, *Początki i Lokacje Miast na Pomorzu Sławieńsko- Słupskim do Połowy XIV Wieku*, Słupsk
165. Racoń-Leja K., 1999, *Tworzenie nowych przestrzeni publicznych w krajobrazie współczesnych miast* (w:) Czynniki kreacji w projektowaniu urbanistycznym, materiały konferencyjne, Politechnika Krakowska, Kraków
166. Racoń-Leja K., 2007, *Przestrzeń publiczna zagrożona*, Czasopismo Techniczne Politechniki Krakowskiej
167. *Raport - Delimitacja Obszarów Zdegradowanych w Przestrzeni Miasta Puck*, 2015 Puck



168. Raport NIK, 2018, *Informacja o wynikach kontroli Rozwój Średnich i Małych Portów Morskich*, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura Gdańsk
169. *Räumliches Leitbild – Entwurf*, 2007, Hamburg
170. Rochmińska A., 2013, *Atrakcyjność łódzkich centrów handlowych oraz zachowania nabywcze i przestrzenne ich klientów*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
171. Rozenkranz E., 1969, *Dzieje Helu*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk
172. Romasiuk I. (kier zespołu), 2013, *Studium Ogólnomiejskich Przestrzeni Publicznych, Struktura Gdańska*, Biuro Rozowju Gdańska
173. Ruczyński R., 2010, *Tradycyjna urbanistyka a współczesne realizacje przestrzeni publicznych* (w:) Lorens P., Martyniuk-Pęczek J.(red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk
174. Saunders J.C., 2010, *Seattle and the Roots of Urban Sustainability: Inventing Ecotopia*. University of Pittsburgh Press.
175. Schleinert D., 2005, *Die Geschichte der Insel Usedom*. Hinstorff Verlag, Rostock
176. Schubert D., 2008, *Transformation processes on waterfronts in seaport cities: Causes and trends between divergence and convergence* (w:) *Port Cities as Areas of Transition Ethnographic Perspectives*, Waltraud
177. Schubert D., 2009, *Ever-changing waterfronts: urban development and transformation processes in ports and waterfront zones in Singapore, Hong Kong and Shanghai* (w:) Graf A., Huat C. B. (red.), *Port Cities in Asia and Europe*, Routledge, Nowy Jork
178. Schubert D., 2011, *Waterfront Revitalizations – From a Local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam and Hamburg* (w:) Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert, D. (red.), *Transforming Urban Waterfronts Fixity and Flow*, Routledge, Nowy Jork
179. Schubert D., 2013, *The last frontier of urban waterfront regeneration: Northern Europe*, PORTUS the online magazine of RETE

180. Schubert D., 2014, *Three Contrasting Approaches to Urban Redevelopment and Waterfront Transformations in Hamburg: "String Of Pearls", HafenCity and IBA (International Building Exhibition)* (w:) *Water and Cities – Managing and vital relationship*, ISOCARP Rev. 10, Gdynia
181. Sennett R., 1971, *The Uses of Disorder*, Vintage, Nowy Jork
182. Shaw B., 2004, *History at the water's edge* (w:) Marshall R. (red.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Nowy Jork
183. Śliwiński B. (red.), 1998, *Dzieje Sopotu do roku 1945*, Gdańsk
184. Śliwiński B., 1998, *Dzieje Pucka w świetle najstarszych źródeł pisanych do 1308 roku* (w:) Groth A. (red.), *Historia Pucka*, Gdańsk
185. Smith H., Ferrari M., 2012, *Sustainable waterfront regeneration around the North Sea in a global context* (w:) *Waterfront Regeneration Experiences in City-building*, Routledge, Nowy Jork
186. Sołtysik M., 1993, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego, urbanistyka i architektura*, Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa
187. Lippert R., Rakow J., Schunke M., 2020, *STADTGRÜN 2030, Ein Freiraumentwicklungskonzept für Hannover*, Hanower
188. Stankiewicz J., 1979, *Sopot - problemy ochrony i kształtowania przestrzennego środowiska kulturowego w mieście o walorach rekreacyjnych* (w:) *Ochrona Zabytków 32/2 (125)*, Warszawa
189. Starski M., 2010, *Dzieje Rynku w Pucku* (w:) *Światowit VIII (XLIX)*, fasc. B, Instytut Archeologii Uniwersytetu Warszawskiego
190. Stępień W., 1998, *Wczesnośredniowieczny port w Pucku* (w:) Groth A. (red.), *Historia Pucka*, Wydawnictwo „Marpress”, Gdańsk.
191. Święchowski Z., Mertka J., 1958, *Z Dziejów Słupska i Ustki*, Słupsk
192. Szczepańska M., 2008, *Elementy wodne w systemie rekreacyjnym miasta Poznania*, Poznań
193. Szultka Z., 2000, *Szkice historyczne o dawnej Łebie*, Instytut Kaszubski w Gdańsku i Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie Oddział w Łebie, Gdańsk
194. Szymańska D., 2007, *Urbanizacja na świecie*, PWN, Warszawa

195. Szymańska W., 2012, *Miasto Ustka jako uzdrowisko – rozwój przestrzenny i funkcjonalny* (w:) Rydz E. (red.), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, Wyd. Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk
196. Talen E. i Anselin L., 1998, *Assessing spatial equality: An evaluation of measures of accessibility to public playgrounds* (w:) *Environment and Planning* 30
197. Theine W. (red.), 2004, *Lärmminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern am Beispiel der Kaiserbäder (Usedom)*, Hanower
198. Thiel M, Zaniewska H., 2007, *Mieszkania socjalne i społeczne w Polsce oraz w wybranych krajach europejskich: dostępność i standard* (w:) *Problemy Rozwoju Miast* 4/3, Instytut Rozwoju Miasta
199. Tibbalds F., 1992, *Making People Friendly Towns: Improving the Public Environments* (w:) *Towns and Cities*, Harlow, Longman
200. Tölle A., 2009, *Przekształcanie terenów przemysłowych w Berlinie według dziesięciu postulatów zrównoważonego rozwoju miast nad wodą* (w:) *Problemy Ekologii Krajobrazu*, T. XXIV.
201. Tölle A., 2010, *Restrukturyzacja miejskich obszarów nadwodnych, Aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe*, Biuletyn Instytutu Geografii Społecznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 10, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
202. Tyndall A., 2010, *It's a public, I reckon: Publicness and a Suburban Shopping Mall in Sydney's Southwest*, *Geographical Research*, No. 48(2)
203. Vallega A., 2001, *Urban Waterfront Facing Integrated Coastal Management*, *Ocean Coastal Management*
204. Vayona A., 2011, *Investigating the Preferences of Individuals in Redeveloping Waterfronts: The Case of the Port of Thessaloniki-Greece*
205. Voyce M., 2006, *Shopping malls in Australia: The end of public space and the rise of "consumerist citizenship"*, *Journal of Sociology*, No. 42(3),

206. *Waterfront Urban Development (WUD)– Final Report*, 2003, Potsdam
207. Wejchert K., 1993, *Przestrzeń wokół nas*, Fibak Noma Press, Katowice.
208. Węśławski J.M., Kotwicki L., Grzelak K., Piwowarczyk J., 2011, *Przemysł turystyczny i przyroda morska na półwyspie helskim, Wstępna ocena wpływu turystyki i przemysłu rekreacyjnego na wartości naturalne przybrzeżnego ekosystemu morskiego na przykładzie półwyspu helskiego*, Instytut Oceanologii PAN, Sopot
209. Whyte W. H., 1980, *The Social Life of Small Urban Spaces*, The Conservation Foundation, Waszyngton
210. Wieteska-Rosiak K., 2015, *Kształtowanie przestrzeni publicznej z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa publicznego* (w:) Studia KPZK PAN, t 164, Warszawa
211. Wonneberger A., 2011, *Dockland regeneration, community, and social organization in Dublin* (w:) Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert, D. (red.), *Transforming Urban Waterfronts Fixity and Flow*, Routledge, Nowy Jork
212. Wyżykowski A., 2004, *Przestrzeń bezpieczna – urbanistyczne i architektoniczne uwarunkowania kształtowania przestrzeni*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków
213. Zieziula J., Nowaczyk P., 2016, *Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009-2014* (w:) Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczeci
214. Zukin S., 2000, *The Culture of the Cities*, Blackwell Publishers Inc, Massachusetts

Akty prawne

1. Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gdańska na lata 2017-2023, Uchwała nr XXXVIII/1012/17 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 kwietnia 2017r. oraz zmiana Programu wprowadzona Uchwałą nr XIV/304/19 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 września 2019r.

2. Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Ustka, Uchwała nr XXXVII/294/2005 Rady Miejskiej w Ustce z dnia 27 października 2005r.
3. Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Ustka, Uchwała nr XXXIV/308/2017 Rady Miasta Ustka z dnia 27 kwietnia 2017r. oraz zmiana Programu wprowadzona Uchwałą XLIII/379/2017 Rady Miasta Ustka z dnia 28 grudnia 2017r.
4. Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016-2023, Uchwała nr XXXII/23/2017 Rady Miasta Pucka z dnia 15 maja 2017r.
5. Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miejskiej Łeba do roku 2020, Uchwała nr XXIV/295/2016 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 30 grudnia 2016 r oraz zmiana Programu wprowadzona Uchwałą nr XXIX/360/2017 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 30 maja 2017 r.
6. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, Uchwała nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018r.
7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, Uchwała nr XI/342/19 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 sierpnia 2019r.
8. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sopotu Uchwała nr XXXIX/522/2018 Rady Miasta Sopotu z dnia 26 marca 2018r.
9. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Ustka, Uchwała nr XXVIII.338.2013 Rady Gminy Ustka z dnia 24 maja 2013r.
10. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łeby, Uchwała nr 169/XXVII/00 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 28 grudnia 2000r. oraz zmiana do Studium wprowadzona Uchwałą nr XXXVIII/350/2010 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 23 czerwca 2010r.

11. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Puck, Uchwała nr XXXI/5/2017 Rady Miasta Puck z dnia 27 marca 2017r. oraz zmiana do Studium wprowadzona Uchwałą nr III/8/2018 Rady Miasta Puck z dnia 5 grudnia 2018r.
12. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Władysławowo, Uchwała nr XLII/302/02 Rady Miejskiej we Władysławowie z dnia 30 stycznia 2002r.
13. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jastarni, Uchwała Nr XXXI/193/2005 Rady Miasta Jastarnia z dnia 28 października 2005r.
14. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Helu, Uchwała nr VII/49/2003 Rady Miasta Helu z dnia 25 kwietnia 2003r.
15. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Krynica Morska, Uchwała nr III/24/02 z dnia 30 grudnia 2002r.
16. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 z późniejszymi zmianami)
17. Ustawa z dnia 9 października 2015 o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777 z późniejszymi zmianami)