



GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE



MŁODE MIASTO

PRZESTRZENIE PUBLICZNE,
ROZWÓJ, WSPÓŁPRACA.

Wstępna strategia ukształtowania obszaru ze szczególnym
uwzględnieniem systemu przestrzeni publicznych i rozmieszczeniem
usług oraz innych funkcji w kontekście koncepcji miasta 15-minutowego

GDAŃSK 2025



MŁODE MIASTO PRZESTRZENIE PUBLICZNE, ROZWÓJ, WSPÓŁPRACA.

Wstępna strategia ukształtowania obszaru ze szczególnym uwzględnieniem systemu przestrzeni publicznych i rozmieszczeniem usług oraz innych funkcji w kontekście koncepcji miasta 15-minutowego

Realizacja:

mgr inż. arch. Michalina Śliwska
mgr Mateusz Sylwestrzak
dr inż. arch. szt. Piotr Marek Smolnicki
dr inż. arch. Piotr Czyż

Koordinacja:

prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens
prof. dr hab. inż. arch. Lucyna Nyka
dr hab. inż. arch. Jan Cudzik

Konsultacja ekspercka:

mgr inż. arch. Paulina Bone
dr inż. arch. Monika Arczyńska
dr hab. inż. arch. Dorota Kamrowska-Załuska
dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

Opracowanie graficzne:

mgr Mateusz Sylwestrzak
mgr inż. arch. Natalia Biedrzycka

Okładka:

fot. Inicjatywa Miasto

Niniejsze opracowanie powstało w ramach projektu: *Kształtowanie sąsiedztw i współkreowanie prosperujących wspólnot lokalnych w kontekście miasta 15-minutowego (Envisioning Neighbourhoods and Co-Creating Thriving Communities in the 15mC)*, finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, w ramach konkursu DUT Call 2022. Nr Umowy o dofinansowanie projektu: DUT/2022/8/ENACT 15mC/2024.



Nadbałtyckie
Centrum Kultury
Gdańsk



Instytucja Kultury Samorządu
Województwa Pomorskiego



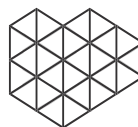
Fot. 1. Dokumentacja pracy warsztatowej. (źródło: Inicjatywa Miasto)

O projekcie

Niniejsze opracowanie jest podsumowaniem zadania realizowanego w ramach umowy nr DUT/2022/8/ENACT 15mC/2024 dotyczącej realizacji przez Politechnikę Gdańską projektu "Envisioning Neighbourhoods and Co-Creating Thriving Communities in the 15-Minute City: ENACT 15mC (Kreowanie sąsiedztw i dobrze funkcjonujących wspólnot w mieście 15-minutowym)" finansowanego przez NCBiR. Przedmiotem umowy było przeprowadzenie warsztatów w ramach procesu partycypacyjnego dla obszaru postocznioowego w Gdańsku, polegającego na wypracowaniu wstępnej strategii kształtowania tego terenu ze szczególnym uwzględnieniem kwestii kształtowania sieci przestrzeni publicznych oraz funkcji i zabudowy wpływających na ich kształt, zgodnej z zasadami miasta 15-minutowego z uwzględnieniem zastosowania rozwiązań cyfrowych.

Projekt ENACT 15mC skupia się na wytworzeniu sąsiedztw miejskich dostępnych dla wszystkich użytkowników przestrzeni. Jego realizacja wiąże się z dążeniem do wyważenia potrzeb transportowych pieszych, użytkowników komunikacji zbiorowej, rowerzystów, kierowców jak i osób korzystających z innych form mobilności, a także do kształtowania miasta z usługami, miejscami rekreacji i aktywności w miejscu zamieszkania. Projekt angażuje osoby reprezentujące wszystkie punkty widzenia na projektowanie ulic – w tym tych, którzy często są pomijani w procesach partycypacyjnych – tak aby wszystkie potrzeby zostały zrozumiane i uwzględnione we współtworzeniu zmian. Miasto Gdańsk jest jednym z czterech miast uczestniczących w projekcie, obok Oxfordu, Walencji i Trondheim.

Wykonawcą działań realizowanych w ramach przedsięwzięcia ENACT 15mC był zespół stowarzyszenia Inicjatywa Miasto, odpowiedzialny za organizację i przeprowadzenie procesu partycypacyjnego, w tym warsztatów, konsultacji oraz opracowanie i syntezę wypracowanych rezultatów.



**INICJATYWA
MIASTO**

Spis treści

1. Zagadnienia ogólne	8
1.1. Wprowadzenie	8
1.2. Zakres projektu	10
1.3. Opis procesu	10
1.3.1. Cele	10
1.3.2. Organizacja procesu	11
1.3.3. Wykorzystanie cyfrowych metod badawczych	13
1.4. Przebieg procesu	15
1.4.1. Harmonogram spotkań	15
1.4.2. Wykorzystane metody pracy	17
1.5. Rezultaty procesu	21
1.6. Weryfikacja ekspercka	23
2. Raport mobilności i dostępności przestrzeni	30
2.1. Dostępność w strukturze administracyjno-prawnej	31
2.1.1. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego	31
2.1.2. Strefa płatnego parkowania	34
2.1.3. System Tras Rowerowych dla Gdańska (STeR 2.0)	35
2.1.4. Granice portu i żegluga	36
2.2. Układ drogowy, połączenia zewnętrzne i ich ograniczenia	37
2.2.1. Drogi publiczne	38
2.2.2. Połączenia zewnętrzne	39
2.2.3. Połączenia wewnętrzne	62
2.2.4. Wielofunkcyjna zieleń przyuliczna	65

2.2.5. Bariery przestrzenne	66
2.2.6. Potencjalne nowe połączenia	87
2.3. Dostępność do alternatywnych środków transportu	92
2.4. Mobilność. Podsumowanie	102
2.5. Lista rekomendowanych interwencji	102
3. Analiza potrzeb społecznych i usług	106
3.1. Preferencje dotyczące potrzeb społecznych, układu przestrzeni publicznych i usług	107
3.1.1. Struktura użytkowników przestrzeni	108
3.1.2. Zebrany katalog miejsc i usług	111
3.1.3. Zagadnienia podstawowe – oczekiwania i obawy	112
3.1.4. Katalog postulatów i usług zgodnych z kategoriami miasta 15- minutowego	115
3.1.5. Diagnoza oczekiwań, potrzeb i obaw	118
3.1.6. Preferencje dotyczące układu przestrzeni publicznych	119
3.2. Dziedzictwo i wartości kulturowe Młodego Miasta	121
3.2.1. Wskazane elementy dziedzictwa	125
3.2.2. Elementy dziedzictwa jako determinanty przestrzenne	126
3.2.3. Atraktory przestrzenne - charakterystyka	126
3.3. Wnioski	131
3.3.1. Autentyczność Młodego Miasta jako wartość nadrzędna	131
3.3.2. Postulat powstania Szlaku Stoczniewego	133
3.3.3. Integracja działań instytucji kultury ze społecznością lokalną oraz kształtowanie ich najbliższego otoczenia	135
3.3.4. Dodatkowe rekomendacje	136
4. Konceptualny model transformacji	138
4.1. Założenia	138
4.1.1. Wizja	138
4.1.2. Wartości	139
4.1.3. Cele	142
4.1.4. Filary realizacyjne strategii	144
4.2. Opis modelu transformacji	145
4.2.1. Przestrzeń	145
4.2.2. Program	170

4.3. Współpraca	179
5. Plan wdrożenia	184
5.1. Interesariusze procesu	184
5.2. Koordynacja	185
5.3. Zadania koordynatora rozwoju Młodego Miasta	186
5.4. Rozpoczęcie działań	187
5.5. Organizacja pracy	188
5.6. Zasady współdziałania	189
5.7. Kluczowe rekomendacje realizacyjne	190
5.8. Rekomendacje dotyczące realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju	195
5.9. Rekomendacje zgodne z koncepcją Smart City	196
5.10. Wyzwania i ryzyka	197
6. Podsumowanie	200
7. Bibliografia	202

1

Zagadnienia ogólne

1.1. Wprowadzenie

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie **wstępnej koncepcji rozwoju Młodego Miasta, sformułowanej w odniesieniu do założeń miasta 15-minutowego**. Koncepcja ta zakłada **zapewnienie mieszkańcom dostępu do zróżnicowanych usług publicznych i komercyjnych oraz miejsc pracy i wypoczynku w promieniu do 15 minut dojścia pieszo lub dojazdu rowerem**. Podejście to ukierunkowane jest na podnoszenie jakości życia poprzez zaoferowanie mieszkańcom wysokiej jakości przestrzeni publicznych, dostępu do zieleni i miejsc rekreacji oraz wspieranie zrównoważonej mobilności oraz poprawę dostępności funkcjonalnej. W praktyce wyznacza ono standardy projektowania przestrzeni publicznych sprzyjających pieszym, rowerzystom i użytkownikom transportu zbiorowego, a także porządkuje planowanie infrastruktury w sposób wzmacniający integrację społeczną i realizację celów zrównoważonego rozwoju.

Prace nad koncepcją koncentrują się przede wszystkim na kształtowaniu przestrzeni publicznych oraz na mechanizmach rozwoju i współpracy, traktowanych jako kluczowe komponenty budowy miasta zwartego, dostępnego i spójnego funkcjonalnie.

Proces partycypacyjny wsparty został zastosowaniem zaawansowanych narzędzi cyfrowych. Ich użycie pozwoliło przekazać w zrozumiały dla wszystkich uczestników procesu sposób informacji. Miało to na celu wyrównanie wiedzy uczestników i prowadzenie dialogu w oparciu na danych.

Analizy obejmowały sieciową analizę dostępności GIS, ocenę jakości przestrzeni publicznych przy użyciu sztucznej inteligencji (DeepLabv3, Faster R-CNN), modelowanie odporności klimatycznej (InVEST UFRM) oraz analizę spacerowalności (link-node ratio). Wyniki analiz były następnie przedstawiane uczestnikom procesu i poddawane dyskusji.

Zaawansowane narzędzia generatywnej AI (DALL-E 3) oraz Participatory GIS wspierały wizualizację złożonych koncepcji i zbieranie głosu przez społeczności, transformując obserwacje terenowe w dane planistyczne o znaczeniu urbanistycznym. Procedury badawcze opracowane zostały w ramach projektu realizowanego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, przy udziale eksperckim z uczelni z Trondheim, Walencji i Oxfordu.

Obszar Młodego Miasta w Gdańsku stanowi teren o wysokim potencjale przekształceń, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie historycznego Śródmieścia, a zarazem przez dekady częściowo wyłączony z pełnego obiegu miejskiego. W konsekwencji jego rozwój stwarza szczególnie sprzyjające warunki do wdrażania idei miasta krótkich dystansów w skali

dzielnicowej – zarówno poprzez integrację funkcji, jak i poprzez kształtowanie dostępnych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz trwałych powiązań z pozostałymi częściami miasta.

“Młode Miasto to nowa dzielnica śródmieścia Gdańska, powstająca na terenach postoczniovych i poprzemysłowych na północ od ul. Wałowej. Docelowo zajmie ponad 150 ha, a jej naturalną kontynuacją stanie się rejon Polskiego Haka. W procesie jej tworzenia niezwykle ważną rolę pełni dziedzictwo dawnych terenów stoczniovych i przemysłowych, określających tożsamość tego unikatowego miejsca. Jednocześnie jego rosnąca w ostatnich latach popularność, zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów, przyczyniła się do konieczności przemyślenia na nowo jego charakteru urbanistycznego. Mimo iż powstało już na temat przyszłej architektury i urbanistyki Młodego Miasta wiele opracowań i studiów, odczuwalny jest brak uzgodnionych, wiążących decyzji dotyczących zarówno kreowania spójnego charakteru całości obszaru, jak i odnoszących się do poszczególnych, kluczowych dla jego przyszłości inwestycji.”¹

Należy podkreślić, że proces kształtowania Młodego Miasta ma charakter wielowątkowy i wymaga stałego uwzględniania złożonych uwarunkowań obszaru. Młode Miasto pozostaje silnie związane z dziedzictwem historycznym, przemysłowym i artystycznym, pełni funkcje gospodarcze w wielu sektorach, stanowi istotny cel ruchu turystycznego, a zarazem jest przestrzenią codziennego życia rosnącej liczby mieszkańców.

Te współistniejące uwarunkowania determinują konieczność prowadzenia dialogu i podejmowania decyzji planistycznych i inwestycyjnych w sposób zintegrowany oraz oparty na równoważeniu interesów różnych użytkowników i funkcji.

Wskazany potencjał Młodego Miasta oraz trwający proces jego przekształceń tworzą warunki do kompleksowego wdrożenia założeń miasta 15-minutowego, w szczególności poprzez integrację funkcji mieszkaniowych, usługowych i rekreacyjnych w ramach zwartego, dobrze skomunikowanego sąsiedztwa. Stanowi to realną możliwość, aby spójnie skoordynowany proces rozwoju doprowadził do ukształtowania dzielnicy o wysokiej jakości życia, a zarazem wyrazistej tożsamości wyróżniającej się w skali kraju.

Kluczowym warunkiem powodzenia tego procesu jest zapewnienie dostępności rozumianej zarówno jako dostępność fizyczna (układ drogowy, transport publiczny, powiązania piesze i rowerowe), jak i dostępność społeczna (różnorodność funkcji, otwartość przestrzeni publicznych, inkluzywność). Obie te perspektywy należy traktować jako równorzędne i wzajemnie zależne elementy kształtowania dzielnicy w modelu miasta krótkich dystansów.

Mając na względzie potencjał miejsca, jego skalę i rangę należy wskazać, że transformacja Młodego Miasta jest znaczącym wyzwaniem projektowym wymagającym wzajemnej koordynacji działań interesariuszy w wielu zakresach. Z tego samego względu jest też ogromną szansą na odpowiedzialne uwzględnienie wszystkich aspektów zrównoważonego rozwoju: ekonomicznego, społecznego i środowiskowego. Wymaga to koordynacji wielu projektów, integracji ich z lokalnymi politykami miejskimi jak i dobrymi praktykami działania.

W odpowiedzi na wskazane powyżej uwarunkowania jako dwa istotne filary procesu wskazano realizację wytycznych przestrzennych dotyczących rozwoju przestrzeni publicznych i terenów z nimi sąsiadujących jak i wytyczne dotyczące współpracy interesariuszy w przyszłości w postaci wspólnie przyjętego modelu partycypacji.

¹ Wypis z: <https://www.gdansk.pl/urzed-miejski/biuro-architekta-miasta/mlode-miasto,a,211731>

1.2. Zakres projektu



Ryc. 1. Przyjęty zakres obszarowy. (źródło: dokumentacja projektu ENACT 15mc)

Zakres obszarowy (Ryc. 1) przyjęty na potrzeby opracowania strategii jest zgodny z założeniami projektu ENACT i obejmuje centralny obszar Młodego Miasta obejmujący najstarszą część dawnej Stoczni Gdańskiej. Obszar ten stanowi jedynie część terenu Młodego Miasta w Gdańsku, obejmującego także inne zespoły przemysłowe oraz powiązanego z Polskim Hakiem, położonym po drugiej stronie Motławy. Jest to część dzielnicy o szczególnie intensywnej dynamice zmian, w której funkcjonuje zróżnicowane środowisko interesariuszy, obejmujące m.in. mieszkańców, inwestorów prywatnych (w tym podmioty prowadzące centra kultury i rozrywki), instytucje publiczne, przedstawicieli środowiska naukowego, stowarzyszenia, nieformalne grupy wsparcia oraz środowiska artystyczne. Wszystkie wskazane grupy brały udział w procesie partycypacyjnym i aktywnie współtworzyły wizję rozwoju dla analizowanego obszaru.

1.3. Opis procesu

1.3.1. Cele

Uwzględniając cel ogólny procesu - opracowanie wstępnej strategii kształtowania Młodego Miasta zgodnie z ideą miasta 15-minutowego – przyjęto następujące cele szczegółowe:

1. wspólne wypracowanie wstępnej strategii przestrzennej dla przestrzeni publicznych na terenach postoczniovych,
2. integracja zasad miasta 15-minutowego z lokalnymi uwarunkowaniami funkcjonalnymi i społecznymi,
3. weryfikacja założeń koncepcji miasta 15-minutowego w odniesieniu do konkretnych decyzji oraz scenariuszy planistycznych,

4. zastosowanie i przetestowanie prototypowych metod partycypacji opartych na wykorzystaniu narzędzi cyfrowych.

Zebrany w trakcie procesu materiał został zsyntetyzowany tematycznie zgodnie z założeniami projektu w podziale na trzy raporty:

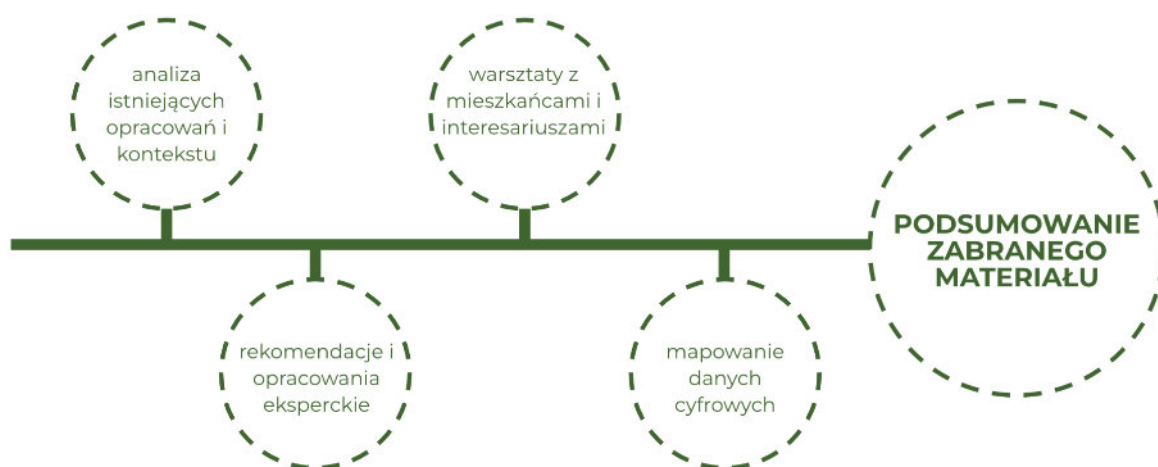
- Raport mobilności i dostępności przestrzeni,
- Analiza potrzeb społecznych i usług,
- Konceptualny Model Transformacji.

1.3.2. Organizacja procesu

Proces partycypacyjny poprzedzono analizą materiałów źródłowych, obejmujących wcześniejsze opracowania studialne, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz miejskie polityki i programy odnoszące się do obszaru Młodego Miasta. Wykorzystano również analizy i opracowania z wykorzystaniem metod cyfrowych, a także dokumentację fotograficzną oraz filmową przygotowaną na potrzeby procesu.

Wśród kluczowych dokumentów wykorzystanych na tym etapie należy wskazać obecnie obowiązujące Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, najnowsze opracowania studialne i planistyczne: *Młode Miasto. Przyszłość Dzielnicy* oraz *Nowa Wałowa. Przyszłość Ulicy*², a także *Gdańską Politykę Zieleni* i *Gdańską Politykę Wodną*³. Wykorzystano również dostępne publicznie plany rozwojowe inwestorów, w tym raporty dotyczące realizacji procedury ULIM (uzgodnienie lokalizacji inwestycji mieszkaniowej) w obszarze. Obszar objęty jest również ochroną konserwatorską, a jego przekształcenie wiąże się z koniecznością uwzględnienia także szeregu innych uwarunkowań formalno-prawnych.

Następnie przeprowadzono cykl spotkań warsztatowych z interesariuszami w tym z mieszkańcami. Warsztaty zostały uzupełnione spotkaniami eksperckimi, których celem była weryfikacja zebranych wniosków oraz ich przełożenie na możliwe do wdrożenia rekomendacje (Ryc. 2).



Ryc. 2. Detal prezentacji podsumowującej, schemat organizacji pracy. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

² Patrz: Biuro Architekta Miasta Gdańsk (link: <https://www.gdansk.pl/urzed-miejski/biuro-architekta-miasta/publikacje,a,211729>)

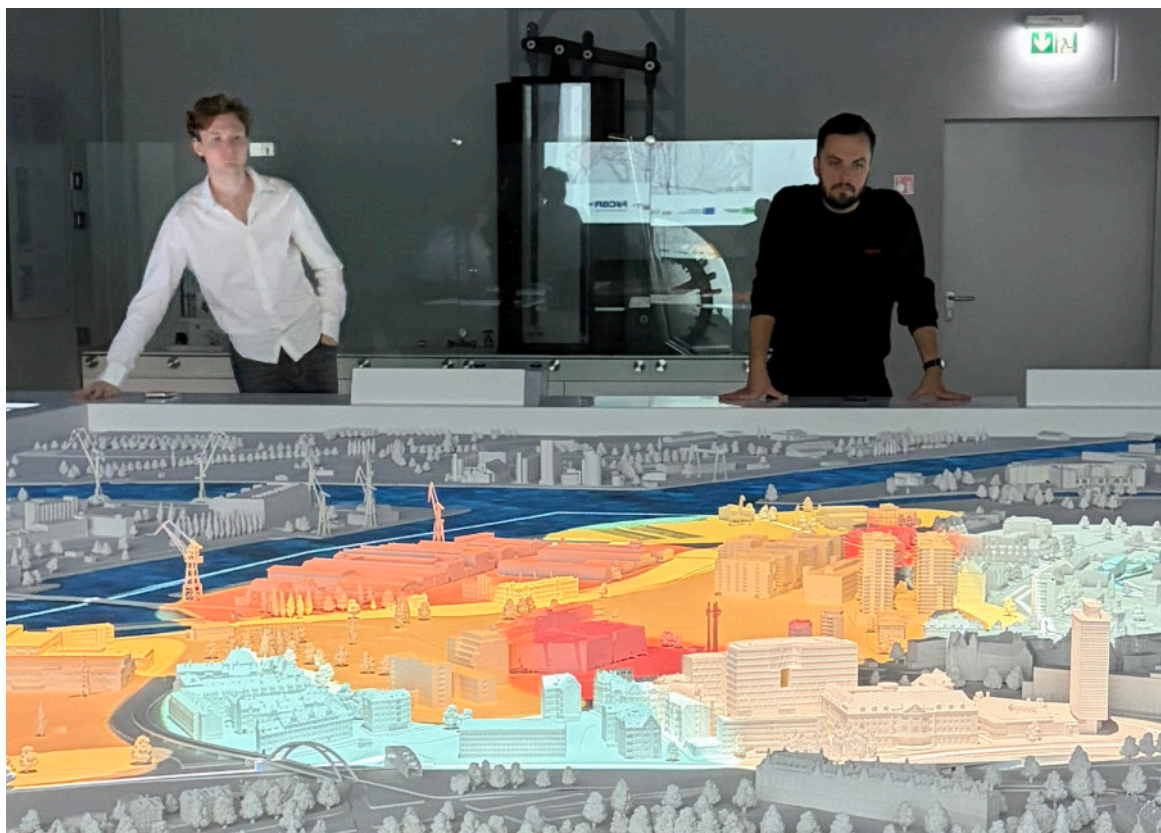
³ Patrz: Biuro Rozwoju Gdańska (link: <https://www.brg.gda.pl/blekitno-zielona-infrastruktura-gdanska>)

W ramach prac zastosowano również mapowanie cyfrowe (Ryc. 3) jako narzędzie wspierające dyskusję i wspólne rozumienie problemów przestrzennych. Mapowanie umożliwiło przedstawienie w sposób czytelny dla różnych grup uczestników m.in. danych statystycznych, uwarunkowań planistycznych, powiązań przestrzennych oraz wariantów rozwiązań projektowych. Zgromadzony materiał poddano następnie analizie, porządkowaniu i syntezie, czego rezultatem jest wstępna strategia rozwoju Młodego Miasta.

Prezentacja końcowa, podsumowująca przebieg procesu, została przedstawiona interesariuszom, ekspertom oraz szerokiej publiczności podczas spotkania podsumowującego z udziałem Rady Interesariuszy Młodego Miasta i Polskiego Haka, a następnie udostępniona publicznie przez Architekta Miasta Gdańska. W ramach konsultacji zapewniono możliwość zgłaszania uwag, komentarzy oraz propozycji zmian przez wszystkie osoby zainteresowane.

Rada Interesariuszy jest formalnie ustanowionym przez Prezydenta Gdańska organem o charakterze doradczo-opiniotawczym, którego podstawową rolą jest tworzenie forum dialogu w zakresie kształtowania wizji zagospodarowania terenów Młodego Miasta oraz Polskiego Haka. W dyskusjach prowadzonych na forum Rady szczególny nacisk kładziony jest na organizację przestrzeni publicznych oraz na efektywne wspieranie planowanych inwestycji i kluczowych przedsięwzięć realizowanych na tym obszarze.

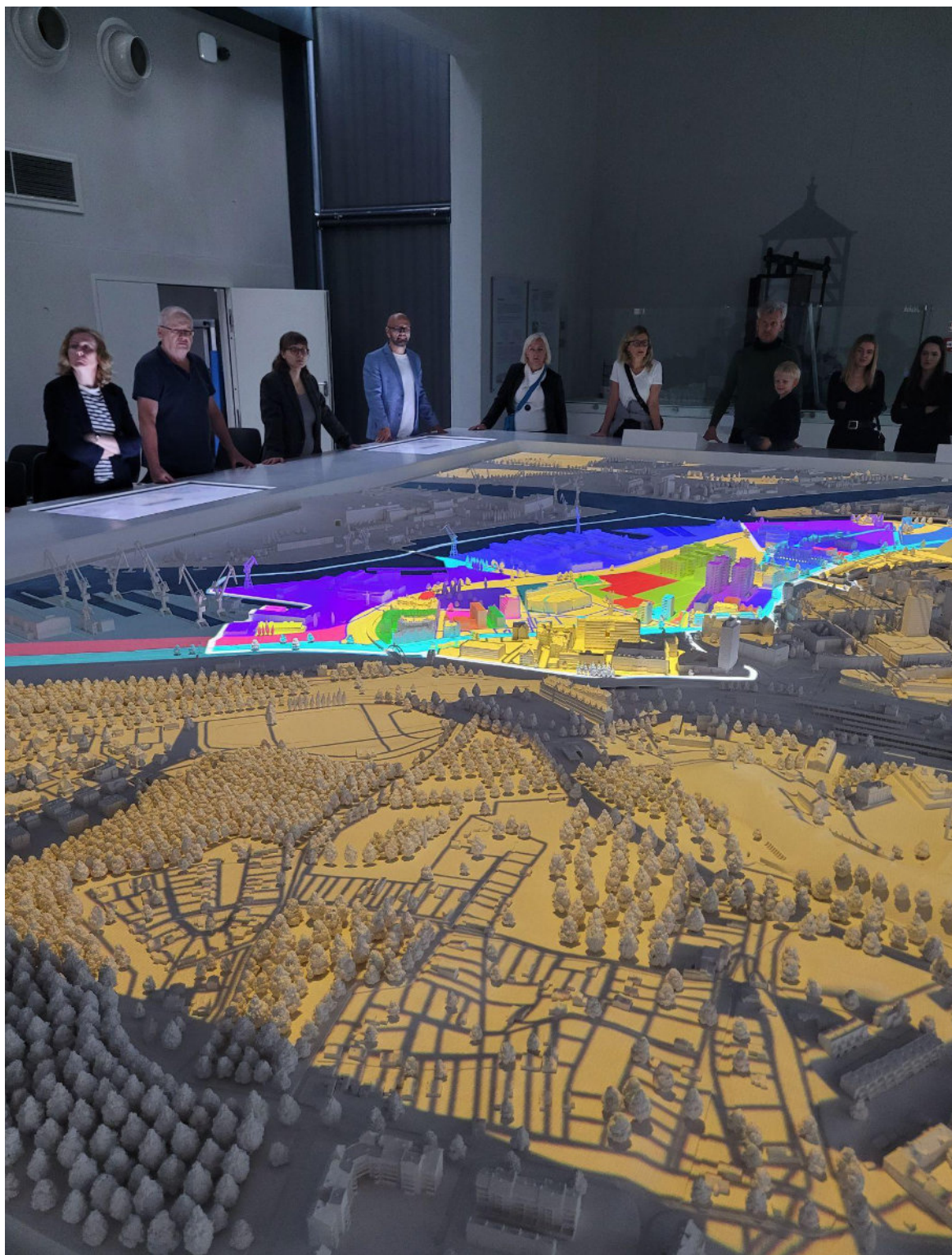
Po prezentacji oraz po uwzględnieniu zgłoszonych uwag – w tym po publikacji materiałów na stronie internetowej Biura Architekta Miasta – opracowanie w formie raportu zostało przekazane zamawiającemu. Przedstawione rezultaty należy traktować jako kierunkowe przesłanki do dalszego kształtowania polityki przestrzennej dzielnicy. Nie mają one charakteru obligatoryjnych wytycznych planistycznych ani podstawy do bezpośrednich decyzji realizacyjnych.



Ryc. 3. Wizualizacja danych na modelu cyfrowym w trakcie dyskusji nad profilem użytkowników przestrzeni.(źródło: Inicjatywa Miasto)

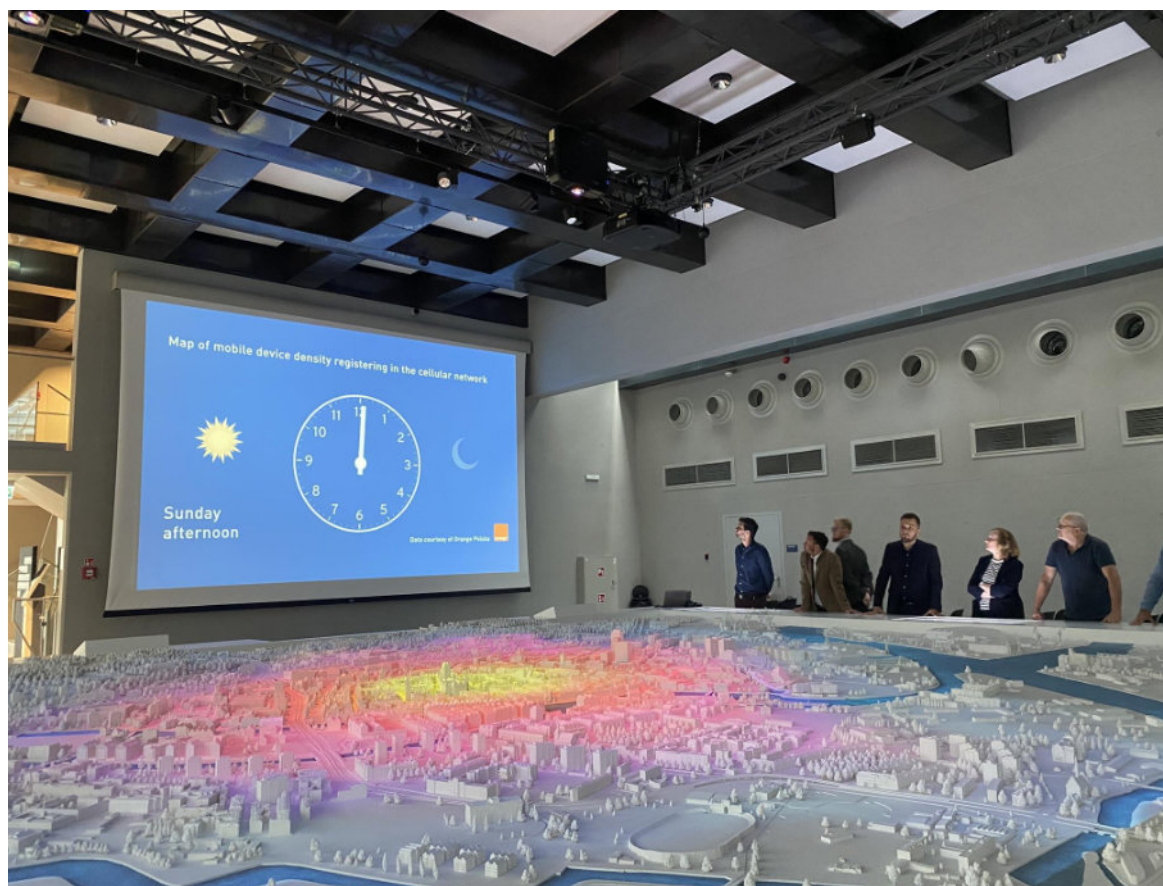
1.3.3. Wykorzystanie cyfrowych metod badawczych

Proces wspierany był analizami cyfrowymi, których rolą było wyrównanie poziomu wiedzy uczestników oraz umożliwienie formułowania rekomendacji w oparciu o dane. Wyniki opracowań prezentowano w formie wizualizacji nakładanych na istniejącą makietę śródmieścia w skali 1:500, co ułatwiało wspólne odniesienie dyskusji do konkretnej struktury przestrzennej (Ryc. 4).



Ryc. 4. Mapowanie danych GIS na modelu trójwymiarowym. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Przed rozpoczęciem procesu przygotowano zestaw analiz z wykorzystaniem narzędzi GIS, metod sztucznej inteligencji oraz modelowania przestrzennego. W odniesieniu do koncepcji miasta 15-minutowego zastosowano zaawansowaną analizę sieciową GIS do oceny dostępności do podstawowych usług (edukacja, zdrowie, kultura, rekreacja, handel), obiektów kultury oraz przystanków komunikacji miejskiej, a także analizy uzupełniające, obejmujące m.in. mapowanie aktywności na podstawie danych z telefonów komórkowych oraz poziomu hałasu (Ryc. 5). Opracowania te pozwoliły wskazać obszary deficytowe – rejony, w których mieszkańcy nie mają dostępu do pełnego spektrum usług w promieniu 15-minutowego dojazdu (ok. 1200 m wzdłuż rzeczywistej sieci pieszej) – oraz zidentyfikować istotne prawidłowości w zmianach użytkowania przestrzeni w czasie, kluczowe dla dalszych etapów pracy warsztatowej.



Ryc. 5. Mapowanie cyfrowe użytkowania telefonów komórkowych w obszarze. (źródło: Inicjatywa Miasto)

W celu pogłębionego rozpoznania wyzwań związanych ze zmianami klimatu przeprowadzono modelowanie zagrożenia powodziowego w środowisku InVEST (Urban Flood Risk Mitigation). Model posłużył do oceny zdolności retencyjnej obszarów miejskich poprzez integrację danych o pokryciu terenu (Urban Atlas), właściwościach hydraulicznych gleb (ESDAC 3D Soil Hydraulic Database) oraz współczynnikach spływu. Analiza pozwoliła wskazać obszary o niskiej retencji, szczególnie podatne na podtopienia, co stanowiło istotną przesłankę dla rekomendacji w zakresie rozwoju niebiesko-zielonej infrastruktury.

W ramach analizy mobilności zastosowano link-node analysis, która opisuje gęstość i elastyczność sieci pieszej poprzez relację liczby połączeń do liczby węzłów. Wskaźnik ten umożliwia ocenę, czy użytkownicy dysponują alternatywnymi trasami dojazdu, co przekłada się na poczucie bezpieczeństwa oraz skłonność do wyboru ruchu pieszego (Ryc. 6).



Ryc. 6. Mapowanie danych. dostęp do przestrzeni publicznych. (źródło: Inicjatywa Miasto)

1.4. Przebieg procesu

Spotkania organizowane w ramach procesu w większości były podzielone na dwie części. Pierwsza część przyjmowała formę prezentacji multimedialnej (Ryc. 7) lub wizualizacji danych na makiecie 3D. Prezentowano wykonane analizy za pomocą narzędzi cyfrowych oraz przedstawiono podsumowanie wniosków z poprzednich spotkań warsztatowych. Sesje warsztatowe (Ryc. 8) stanowiły drugą część spotkania.

1.4.1. Harmonogram spotkań

W ramach zadania przeprowadzono szereg oficjalnych spotkań, spotkań eksperckich jak i spotkań indywidualnych z interesariuszami. Harmonogram procesu przedstawia się następująco:

1. Etap I - Inauguracja	29.05.2025
2. Etap II - Mobilność / Dostępność	17.06.2025
3. Etap III - Historia / Kultura	25.06.2025
4. Etap IV - Wstępny Projekt	03.07.2025
5. Etap V - Strategia	18.09 i 25.09.2025
6. Etap VI - Wytyczne / Podsumowanie	16.10 i 11.12.2025
7. Etapy VII-X - konsultacje eksperckie	7.10, 23.10, 4.11.2025



Ryc. 7. Prezentacja wstępna w trakcie spotkania. (źródło: Inicjatywa Miasto)



Ryc. 8. Dokumentacja pracy warsztatowej. (źródło: Inicjatywa Miasto)

1.4.2. Wykorzystane metody pracy

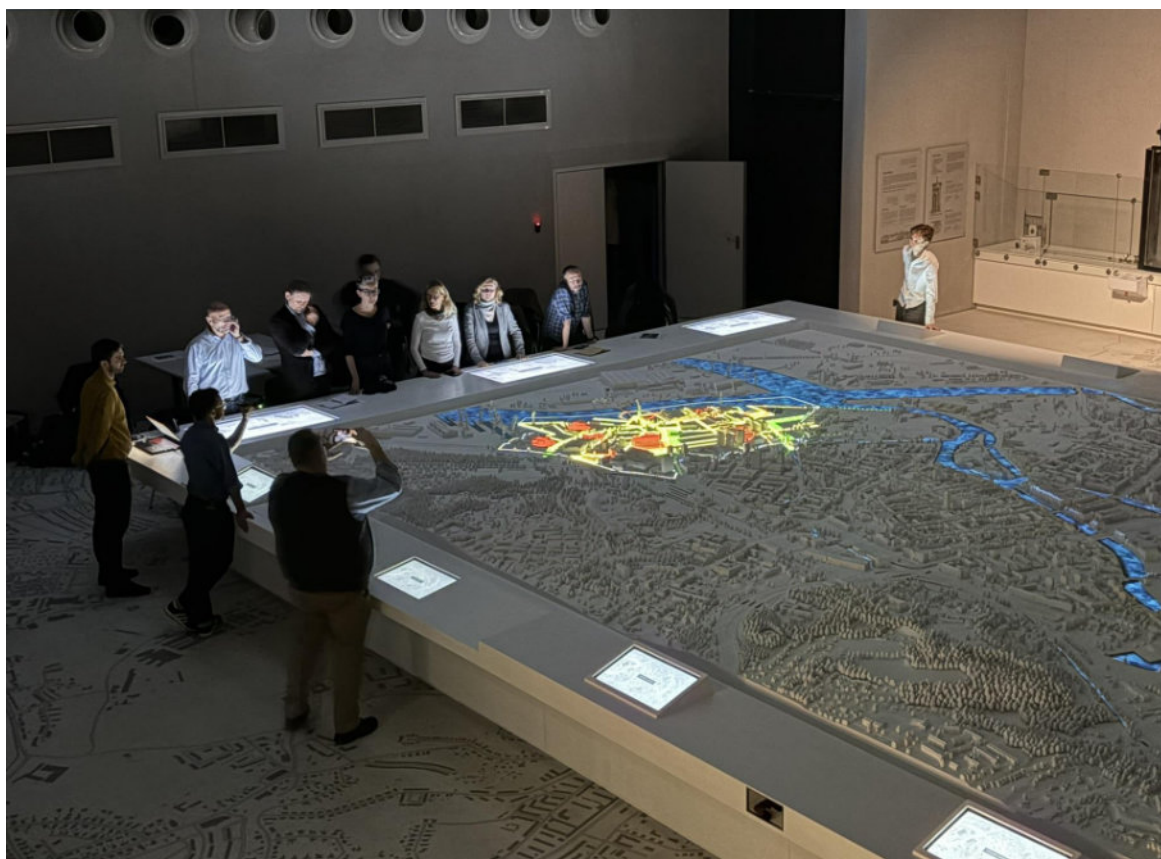
Poniżej przedstawiono metody pracy warsztatowej zastosowane w procesie partycypacyjnym, rozumiane jako zestaw powtarzalnych formatów organizacji dyskusji, analizy i współtworzenia rekomendacji. Ich dobór wynikał z potrzeby równoczesnego spełnienia trzech warunków:

- zapewnienia porównywalności rezultatów,
- otrzymanie informacji z wielu perspektyw,
- oparcie dialogu na wspólnej bazie faktograficznej, w tym wynikach analiz cyfrowych.

Opisane poniżej metody, od pracy równoległej i rotacyjnej, przez narzędzia priorytetyzacji, po techniki wizualizacji danych w środowisku przestrzennym – pełniły funkcję zarówno moderacyjną i analityczną. Pozwoliło to na przejście od diagnozy do uporządkowanych wniosków i wstępnych rekomendacji strategicznych.

Mapowanie danych na modelu trójwymiarowym

Kategoria pracy warsztatowej, w której zgromadzone dane oraz wnioski z wcześniejszych etapów procesu prezentowano w formie projekcji na trójwymiarowej makiecie miasta zlokalizowanej w Instytucie Kultury Miejskiej w Gdańsku (Ryc. 9). Takie osadzenie informacji w materialno-przestrzennej reprezentacji obszaru umożliwiło uczestnikom jednoczesne uchwycenie skali, relacji i ciągłości przestrzeni, a także porównywanie wariantów działań w sposób bardziej intuicyjny niż na mapach 2D. Wizualizacja problemów i propozycji w tej formule sprzyjała poszerzeniu diagnozy oraz inicjowała dyskusję nad wyzwaniem dotąd słabiej dostrzeganymi – zwłaszcza tymi wynikającymi z konfiguracji przestrzennej, widoczności i wzajemnych oddziaływań między podobszarami.



Ryc. 9. .Dyskusja nad powiązaniem układu przestrzeni publicznych z atraktorami. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Dyskusja wielokrotna

Podstawowa metoda organizacji pracy warsztatowej (Ryc. 10), polegająca na równoległym opracowywaniu tego samego zagadnienia przez dwie lub więcej grup. Taki układ umożliwił konfrontację odmiennych perspektyw w kontrolowanych warunkach, ograniczał ryzyko dominacji jednego podejścia oraz reduktował wpływ stanowisk skrajnych poprzez „rozproszenie” dyskursu i porównywanie niezależnie wypracowanych rezultatów. Efektem była wieloźródłowa diagnoza problemu oraz zestaw rekomendacji możliwych do uogólnienia lub doprecyzowania w dalszych etapach procesu. Praca była prowadzona na przygotowanych przez organizatorów podkładach mapowych oraz ustrukturyzowanych materiałach warsztatowych, które porządkowały tok dyskusji i ułatwiały dokumentowanie ustaleń.



Ryc. 10. Dokumentacja warsztatów w formule dyskusji wielokrotnej. (źródło: Inicjatywa Miasto)

World Cafe

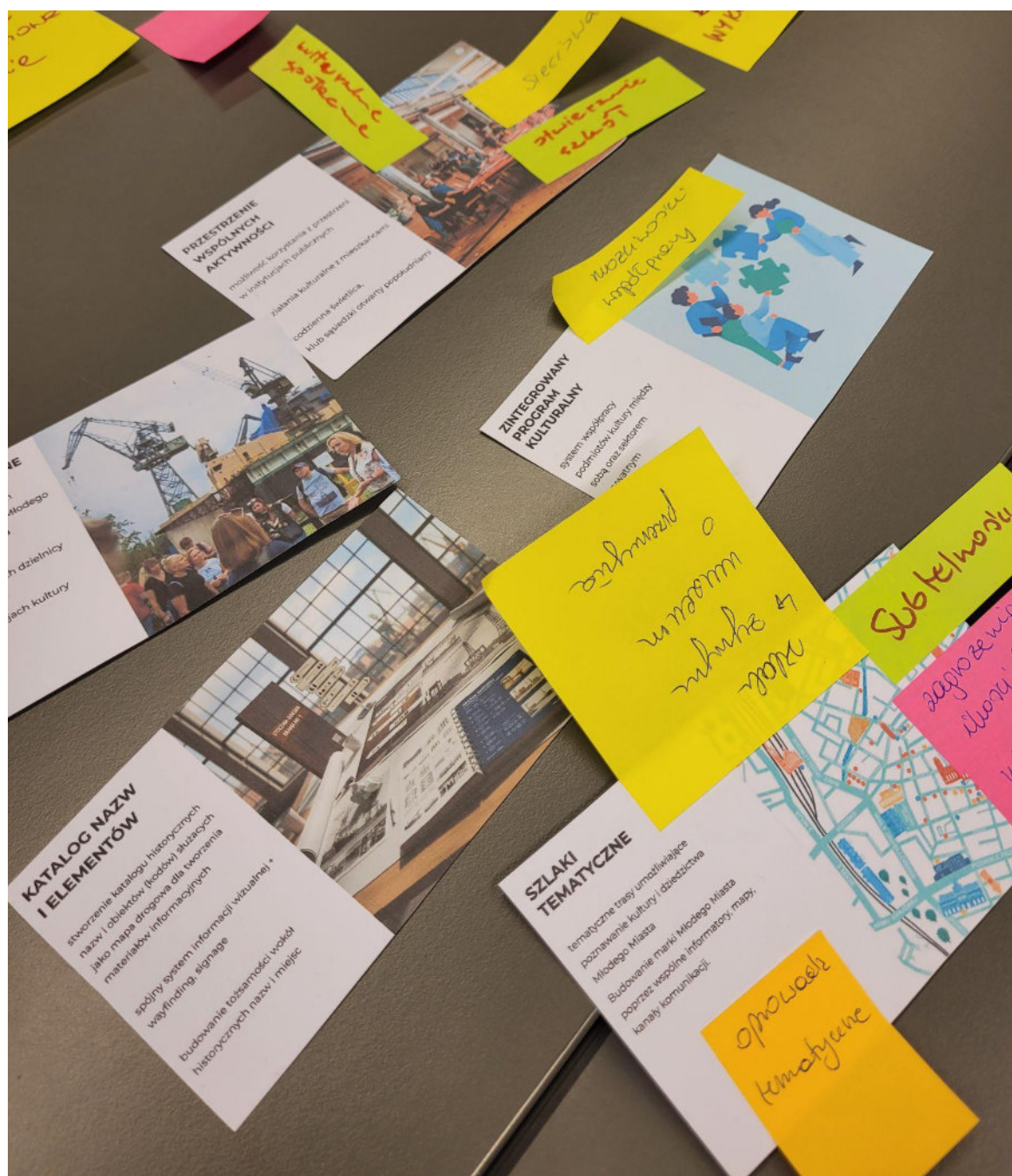
Metoda pracy rotacyjnej, której struktura – inspirowana nieformalną atmosferą rozmów „przy stoliku” – pozwala na równoległe prowadzenie kilku dyskusji tematycznych oraz systematyczne przenoszenie uczestników między stanowiskami (Ryc. 11). W kolejnych rundach grupy zmieniały stoliki i wątki, podejmując rozmowę na bazie wniosków wypracowanych wcześniej przez innych, a następnie rozwijając je o własne doświadczenia, argumenty i korekty. Taka organizacja sprzyjała kumulacji wiedzy i stopniowemu doprecyzowywaniu ustaleń, przy jednoczesnym ograniczeniu wpływu pojedynczych głosów na ostateczny obraz dyskusji.

Metodę wykorzystano przede wszystkim do identyfikacji potrzeb i oczekiwań zróżnicowanych grup użytkowników przestrzeni; uczestnicy przyjmowali perspektywy m.in. dzieci, osób starszych, turystów, osób pracujących oraz mieszkank i mieszkańców Młodego Miasta.



Oś znaczenia i wykonalności

Metoda porządkująca, służąca do selekcji i priorytetyzacji wcześniej zidentyfikowanych pomysłów oraz rekomendacji (Ryc. 12). W trakcie warsztatu uczestnicy oceniali każdą propozycję w dwóch wymiarach: znaczenia – rozumianego jako stopień niezbędności działania dla funkcjonowania i rozwoju obszaru (od elementów kluczowych po rozwiązania „opcjonalne”), oraz wykonalności – definiowanej jako poziom trudności wdrożenia, uwzględniający uwarunkowania finansowe, organizacyjne, przestrzenne i społeczne. Umieszczenie zagadnień na macierzy pozwoliło wyodrębnić działania o najwyższym priorytecie (zarówno „łatwe do wdrożenia”, jak i „strategiczne, lecz wymagające”), a także wskazać propozycje o niskim spodziewanym wpływie i jednocześnie niskiej wykonalności, które można było odsunąć lub odrzucić na tym etapie procesu.



Ryc. 12. „Detal dokumentacji macierzy znaczenia i wykonalności. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Spotkania eksperckie

Wyspecjalizowana kategoria działań w procesie, ukierunkowana na weryfikację założeń merytorycznych oraz interpretację wyników procesu (w tym analiz GIS, modeli predykcyjnych i opracowań środowiskowych) w kontekście lokalnych uwarunkowań Młodego Miasta. Prowadzono je w formule konsultacji z udziałem osób dysponujących wiedzą branżową i instytucjonalną, obejmującą m.in. planowanie przestrzenne, transport, klimat i gospodarkę wodną, dziedzictwo, kulturę oraz zarządzanie przestrzeniami publicznymi (Ryc. 13). Efektem spotkań było ujednolicenie języka i zakresu pojęć używanych w procesie (nazewnictwo, typologia), identyfikacja ryzyk i sprzeczności w rekomendacjach (w szczególności w stosunku do przestrzeni nadwodnych) oraz przygotowanie uzasadnień dla ewentualnych decyzji projektowych.



Ryc. 13. Dokumentacja dyskusji eksperckiej na temat specyfikacji przestrzeni publicznych. (źródło: Inicjatywa Miasto)

1.5. Rezultaty procesu

Poniżej przedstawiono zestaw rezultatów procesu, które stanowią wkład w realizację kamieni milowych projektu ENACT. Opracowania te obejmują trzy komplementarne zakresy tematyczne: mobilność i dostępność, potrzeby społeczne, w tym potrzeby usługowe, oraz conceptualny model transformacji - strategia kształtowania Młodego Miasta – rozumiany jako syntetyczna propozycja przełożenia zebranych wytycznych na spójny kierunek działań i możliwe scenariusze wdrożeniowe.

I. Raport mobilności i dostępności przestrzeni

- Dostępność w strukturze administracyjno-prawnej
- Układ drogowy, połączenia zewnętrzne i ich ograniczenia
- Dostępność do alternatywnych środków transportu

II. Analiza potrzeb społecznych i usług

- Preferencje dotyczące potrzeb społecznych oraz układu przestrzeni publicznych i usług
- Struktura i wartości kulturowe przestrzeni,

III. Konceptualny model transformacji,

- Wstępna koncepcja ukształtowania obszaru ze szczególnym uwzględnieniem systemu przestrzeni publicznych i rozmieszczeniem usług oraz innych funkcji w kontekście koncepcji miasta 15-minutowego,
- Wstępna wersja strategii kształtowania terenów postoczniowych,
- Wytyczne do kształtowania przestrzeni,
- Weryfikacja wstępnie wypracowanych w procesie partycypacyjnym założeń co do sposobu kształtowania przestrzeni,
- Sformułowanie interdyscyplinarnych rekomendacji do kształtowania (w tym ochrony i sposobów zarządzania) terenów postoczniowych,
- Sformułowanie finalnej wersji strategii kształtowania terenów postoczniowych,



Fot. 2. Widok na Młode Miasto z lotu ptaka. (fot. BAM)

1.6. Weryfikacja ekspercka

Proces weryfikacji założeń i wypracowanych rekomendacji prowadzono w formule trzech spotkań eksperckich, stanowiących etap kontrolny całego przedsięwzięcia. Spotkania te były ukierunkowane na krytyczną ocenę spójności merytorycznej materiału wypracowanego w toku warsztatów oraz doprecyzowanie kwestii wymagających specjalistycznej wiedzy i doświadczenia wdrożeniowego. Zakres rozmów obejmował trzy obszary:

1. sposoby kształtowania przestrzeni publicznych i ich relacji z planowanym programem funkcjonalnym,
2. możliwe formy realizacji programu społecznego – w tym potencjalne modele operacyjne, instytucjonalne i partnerskie,
3. zagadnienia dziedzictwa terenów postoczniovych, rozpatrywane zarówno w wymiarze materialnym, jak i niematerialnym, tożsamościowym oraz narracyjnym.

Poniżej przedstawiono dokumentację tych spotkań wraz z kluczowymi wnioskami, które zostały uwzględnione w dalszych pracach nad wynikami procesu.

I spotkanie eksperckie

Pierwsze spotkanie eksperckie poświęcone programowi społecznemu odbyło się 7 października 2025 roku w siedzibie Rady Dzielnicy Młyniska (Ryc. 14). Uczestniczyli w nich przedstawiciele lokalnych społeczności: Przewodnicząca Rady Dzielnicy Aniołki, Przewodniczący Rady Dzielnicy Młyniska; przedstawiciele właścicieli terenów i inwestorów; eksperci z Politechniki Gdańskiej oraz przedstawiciele Biura Architekta Miasta jak i lokalnych instytucji kultury.



Ryc. 14. Spotkanie eksperckie w siedzibie Rady Dzielnicy Młyniska z dnia 7 października 2025 roku. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Spotkanie eksperckie poświęcone zagadnieniom społecznym miało na celu weryfikację oraz pogłębienie propozycji wypracowanych podczas spotkań otwartych, dotyczących aktywizacji, edukacji oraz długofalowego funkcjonowania społecznego Młodego Miasta. Dyskusja koncentrowała się nie tylko na samym katalogu działań, lecz przede wszystkim na kwestiach organizacyjnych i instytucjonalnych: formach koordynacji inicjatyw, modelach zarządzania usługami, mechanizmach promocji i komunikacji oraz relacjach pomiędzy istniejącymi i potencjalnymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój obszaru. Istotnym wątkiem była również rola Rad Dzielnic oraz Rady Interesariuszy Młodego Miasta i Polskiego Haka jako struktur umożliwiających artykulację interesów lokalnych i zapewniających ciągłość dialogu pomiędzy mieszkańcami, miastem i pozostałymi aktorami procesu.

W toku rozmów wyraźnie zarysowała się potrzeba konsolidacji rozproszonych działań oraz zwiększenia ich sprawczości poprzez wprowadzenie bardziej sformalizowanych modeli zarządzania. Jako punkt odniesienia i źródło inspiracji wskazywano rozwiązania znane z praktyki Town Centre Management (TCM), koncentrujące się na zintegrowanym zarządzaniu obszarami śródmiejskimi, oraz Business Improvement District (BID), opierające się na partnerskiej współpracy sektora publicznego i prywatnego w celu podnoszenia jakości przestrzeni i oferty usługowej. W lokalnym kontekście przywołano również doświadczenia Osowskiego Okrągłego Stołu oraz funkcję managera Śródmieścia jako przykłady wzmacniania koordynacji i odpowiedzialności za rozwój obszaru.

Efektem spotkania była robocza propozycja powołania podmiotu koordynującego o realnych kompetencjach decyzyjnych, reprezentującego pięć kluczowych grup interesariuszy: mieszkańców (za pośrednictwem Rady Dzielnic), miasto, przedsiębiorców i inwestorów, instytucje kultury oraz organizacje pozarządowe. Strukturę tę interpretowano jako możliwą lokalną adaptację modelu quadruple helix, zakładającego współdziałanie sektora publicznego, biznesu, środowisk wiedzy i innowacji oraz społeczeństwa obywatelskiego. W tym ujęciu Młode Miasto traktowane jest nie tylko jako obszar inwestycyjny, lecz jako ekosystem społeczno-gospodarczy, w którym rozwój przestrzenny, program społeczny i zarządzanie są ze sobą ściśle powiązane i współodpowiedzialne.

II spotkanie eksperckie

23 października 2025 roku w Europejskim Centrum Solidarności odbyło się drugie spotkanie eksperckie poświęcone dziedzictwu i działaniom kulturalnym na stoczni (Ryc. 15, 16). W spotkaniu uczestniczyli reprezentanci lokalnych społeczności i Rad Dzielnic, przedstawiciele lokalnych deweloperów, eksperci z Politechniki Gdańskiej oraz przedstawiciele Biura Architekta Miasta. Ważnymi głosami w dyskusji byli przedstawiciele Europejskiego Centrum Solidarności.

Spotkanie eksperckie poświęcone zagadnieniom dziedzictwa koncentrowało się na analizie propozycji wypracowanych we wcześniejszych etapach procesu oraz na ocenie ich potencjału w kontekście długofalowego kształtowania tożsamości Młodego Miasta. Wspólnie z gronem ekspertów dokonano krytycznej oceny wykonalności zaproponowanych działań oraz ich wartości kulturowej, społecznej i symbolicznej dla rozwijającego się obszaru. Dyskusja miała charakter porządkujący: identyfikowano inicjatywy już realizowane, działania możliwe do wdrożenia w krótkiej perspektywie przy niewielkich nakładach, a także przedsięwzięcia wymagające znaczących zasobów organizacyjnych, finansowych lub skoordynowanego wsparcia instytucjonalnego.



Ryc. 15. Spotkanie eksperckie w Europejskim Centrum Solidarności. (źródło: Inicjatywa Miasto)



Ryc. 16. Spotkanie eksperckie w Europejskim Centrum Solidarności. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Wśród kluczowych kierunków działań wskazano przede wszystkim potrzebę tworzenia dostępnych miejsc dedykowanych lokalnej społeczności, umożliwiających realizację wspólnych aktywności kulturalnych i społecznych, a także integrację rozproszonych inicjatyw programowych prowadzonych na terenach postoczniovych.

Podkreślono znaczenie zwiększenia dostępności informacji dla mieszkank i mieszkańców, zarówno w odniesieniu do bieżących wydarzeń, jak i do szerszej narracji o historii i współczesnych przemianach obszaru. Istotnym wątkiem była również rola działań edukacyjnych, postrzeganych jako narzędzie budowania świadomości dziedzictwa i wzmacniania identyfikacji z miejscem. Jako uzupełnienie tych działań zaproponowano opracowanie spójnego katalogu nazw, obiektów i znaczeń, który – wraz z systemem identyfikacji wizualnej – mógłby stać się podstawą do konsekwentnego kształtowania tożsamości dzielnicy.

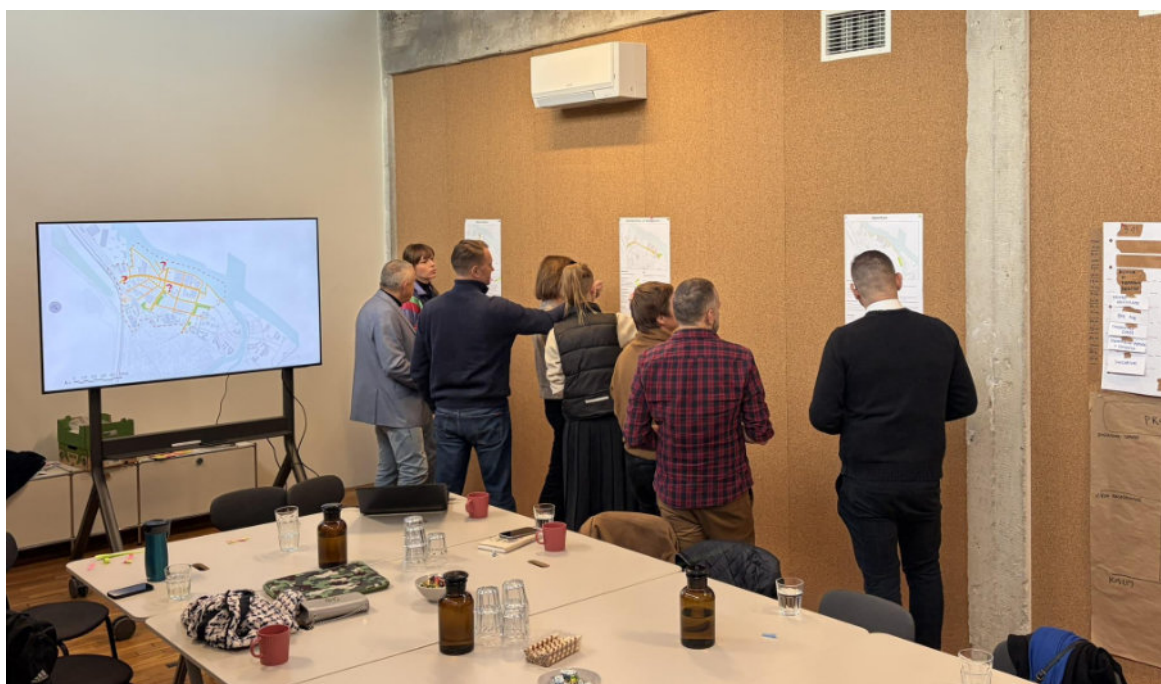
Realizacja większości omawianych działań wymaga trwałej współpracy pomiędzy różnymi podmiotami oraz istnienia mechanizmu zarządzania i koordynacji. Eksperti zgodnie wskazywali na potrzebę wyłonienia lub powołania podmiotu zdolnego do inicjowania wspólnych przedsięwzięć, integrowania interesariuszy oraz zapewnienia ciągłości działań w obszarze ochrony i reinterpretacji dziedzictwa, wykraczającej poza pojedyncze projekty czy wydarzenia.

III spotkanie eksperckie

W przestrzeni Grid ArtHub 4 listopada 2025 roku odbyło się ostatnie spotkanie eksperckie poświęcone tematowi kształtowania przestrzeni publicznych na terenie Młodego Miasta (Ryc. 17, 18, 19). W gronie eksperckim dyskutowano nad wytycznymi dla kształtującej się Dzielnicy. W eksperckiej grupie znaleźli się przedstawiciele i przedstawicielki: Biura Rozwoju Gdańska, Biura Architekta Miasta, Solidarności, Stocznia Centrum Gdańsk, Stocznia Cesarskiej, 100czni, ECS oraz Politechniki Gdańskiej.



Ryc. 17. Spotkanie eksperckie w przestrzeni Grid ArtHub z dnia 4 listopada 2025 roku. (źródło: Inicjatywa Miasto)



Ryc. 18, 19. Spotkanie eksperckie, dyskusja nad specyfikacją przestrzeni publicznych. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Podczas spotkania eksperckiego poświęconego przestrzeniom publicznym zweryfikowano dotychczas wypracowane wskazania i wytyczne dotyczące kształtowania kluczowych ciągów i miejsc na Młodym Mieście. Analizie poddano wyróżnione w procesie przestrzenie: Droga do Wolności, Szlak Stoczniowy (nazwa robocza dla ciągu łączącego tereny stoczniowe wzdłuż ul. Narzędziowców), Nabrzeże. Przedstawiciele właścicieli terenów oraz inwestorów poddali pod dyskusję potrzebę przejęcia przez gminę zagospodarowanych już przestrzeni publicznych.

Jego celem było doprecyzowanie rozwiązań uznanych za trafne oraz wskazanie elementów wymagających korekty lub dalszej dyskusji. Rozmowy obejmowały zarówno kwestie charakteru, funkcji i układu przestrzennego, jak i zagadnienia mobilności, czytelności powiązań oraz form i roli zieleni. W szczególności dokonano weryfikacji głównych kierunków komunikacyjnych, priorytetowych przestrzeni publicznych oraz sposobów włączania obszaru w strukturę otoczenia poprzez kluczowe wejścia i połączenia.

Główne wnioski i wytyczne dotyczące przestrzeni publicznych:

- Droga do Wolności: zarekomendowano zmianę oczekiwanego charakteru z reprezentacyjnego w sensie podniosłym na reprezentacyjny i symboliczny, lecz utrzymany w duchu swobody i wolności. Droga ma pełnić funkcję miejsca pamięci sprzyjającego refleksji oraz subtelnie akcentować dziedzictwo historyczne, przy minimalnej liczbie (lub bez) punktów edukacyjnych w przestrzeni.
- Szlak Stoczniowy: wskazano potrzebę przedłużenia jego przebiegu w stronę Mlecznego Piotra oraz traktowania go nie tylko jako liniowego ciągu, lecz jako sekwencji przestrzeni i budynków, które razem budują doświadczenie miejsca.
- Czytelne wejścia na obszar: podkreślono konieczność wypracowania wyraźnych, zapraszających wejść na teren Młodego Miasta. Za priorytetowe uznano uczyelnienie wejścia na Drogę do Wolności od Placu Solidarności oraz wejścia na Szlak Stoczniowy od przystanku SKM Gdańsk Stocznia.
- Węzeł: Droga do Wolności z ul. Narzędziowców: wskazano potrzebę doprecyzowania wytycznych dla miejsca przecięcia się tych dwóch osi oraz lepszego powiązania tej przestrzeni z Placem Porozumienia Gdańskiego i waterfrontem.
- Spójność Szlaku Stoczniowego i Nabrzeża: zalecono utrzymywanie spójnego charakteru na całym przebiegu obu ciągów, przy jednoczesnej rezygnacji z odgórnego tematyzowania na rzecz oddolnego, „naturalnego” kształtowania się przestrzeni wraz z ewolucją usług i aktywności. Podkreślono, że Młode Miasto – historycznie i współcześnie – jest obszarem ciągłych przekształceń strukturalnych, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w sposobie projektowania i zarządzania przestrzenią publiczną: z zachowaniem otwartości na zmianę i proces.

Cyfrowe opracowania eksperckie

Ocena mobilności na Młodym Mieście została przeprowadzona na podstawie zaawansowanej, sieciowej analizy GIS, odwzorowującej rzeczywiste warunki poruszania się pieszego w istniejącym i planowanym układzie komunikacyjnym (Ryc. 20). Model oparto na następujących założeniach i zbiorach danych:

Sieć transportowa – ponad 180 km tras pieszych, rowerowych i samochodowych, opracowanych na podstawie danych OpenStreetMap, badań terenowych oraz zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP).

Parametry ruchu pieszego – prędkość marszu przyjęto na poziomie 0,82 m/s, zgodnie ze standardowymi założeniami dla analiz dostępności pieszej.

Izochrony 15-minutowe – zasięgi dostępności obliczano w formie buforów 1200 m wyznaczanych wzdłuż rzeczywistej sieci komunikacyjnej, co pozwalało ocenić dostęp do funkcji w horyzoncie dojścia pieszego.

Kategorie usług – analizie poddano dostępność do wybranych grup funkcji: transportu publicznego (tramwaj, SKM, autobus), edukacji, ochrony zdrowia, kultury, rekreacji oraz handlu.

Tak skonstruowany model umożliwił ilościową ocenę dostępności funkcji kluczowych dla miasta 15-minutowego, a także identyfikację obszarów niedoinwestowanych pod względem usług i powiązań transportowych.



Ryc. 20. Mapowanie danych. dostęp do zieleni. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Analiza ujawniła istotne zróżnicowanie poziomu dostępności w obrębie Młodego Miasta. Podczas gdy część obszaru – w szczególności rejony ulicy Jana z Kolna oraz placu Solidarności – posiada dostęp do wszystkich analizowanych kategorii usług w horyzoncie 15 minut dojścia pieszego, inne fragmenty (zwłaszcza okolice ulicy Popiełuszki, ulicy Narzędziowców oraz nabrzeży) pozostają w znacznym stopniu odizolowane barierami infrastrukturalnymi, takimi jak estakady, magistrala kolejowa czy tereny o ograniczonej dostępności (w tym tereny prywatne).

Uzupełnieniem analiz izochronowych było badanie jakości sieci pieszej z wykorzystaniem wskaźnika link-node ratio (stosunku liczby połączeń do liczby węzłów w sieci). Wysoka wartość tego wskaźnika wskazuje na gęstą, elastyczną strukturę, w której piesi dysponują wieloma alternatywnymi trasami, co sprzyja poczuciu bezpieczeństwa, komfortowi poruszania się oraz spontanicznym spacerom. Niska wartość link-node ratio oznacza natomiast konieczność korzystania z jednej, dominującej trasy, ograniczając elastyczność ruchu pieszego i obniżając subiektywne poczucie komfortu.

Wyniki analiz przedstawiono w etapie II procesu („Mobilność i dostępność”) w formie interaktywnej mapy, umożliwiającej uczestniczkom i uczestnikom samodzielnie identyfikację tzw. „białych plam” – obszarów, w których konieczne są interwencje w zakresie poprawy dostępności oraz jakości sieci pieszej.

2 Raport mobilności i dostępności przestrzeni

Mobilność w ujęciu miasta 15-minutowego stanowi fundamentalny warunek codziennego funkcjonowania mieszkańek i mieszkańców w skali sąsiedztwa. Należy zaznaczyć, że nie sprowadza się ona wyłącznie do kwestii transportu samochodowego. Kluczowe jest tu zapewnienie możliwości swobodnego i bezpiecznego poruszania się pieszo, rowerem lub transportem publicznym, bez konieczności korzystania z samochodu. Taki model mobilności sprzyja nie tylko redukcji emisji i poprawie jakości powietrza, ale także wzmacnia lokalne więzi społeczne, wspiera lokalną gospodarkę i zwiększa poczucie przynależności do miejsca. W praktyce oznacza to potrzebę projektowania przestrzeni w sposób spójny, czytelny i inkluzywny-z myślą o różnych grupach użytkowników, ich rytmach dnia i zróżnicowanych potrzebach.



Fot. 3. Widok na Młode Miasto z lotu ptaka. (fot. BAM)

Jednakże realizacja założeń miasta 15-minutowego na Młodym Mieście napotyka szereg wyzwań wynikających z jego specyficznego charakteru przestrzennego i historycznego. Istotne w tym kontekście są wymogi konserwatorskie w tym obszarze, które mogą wpływać na możliwość kształtowania przestrzeni.

Przez dekady teren ten funkcjonował jako obszar przemysłowy, zamknięty dla mieszkańców o strukturze ulicznej dostosowanej do potrzeb realizacji procesów technologicznych związanych z budową statków. Dziś, mimo postępujących procesów związanych z transformacją obszaru, wciąż widoczne są liczne bariery przestrzenne - zarówno fizyczne, jak zamknięte tereny przemysłowe, infrastruktura kolejowa czy brak ciągłości układu drogowego, jak i społeczne, związane z ograniczoną dostępnością usług publicznych i przestrzeni wspólnych. W tym kontekście kluczowe staje się rozpoznanie istniejących i potencjalnych punktów dostępu, analiza dostępności transportu publicznego oraz identyfikacja miejsc wymagających interwencji przestrzennej. Tylko w ten sposób możliwe będzie stworzenie spójnego, inkluzywnego i dostępnego sąsiedztwa, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców w duchu miasta krótkich dystansów.

2.1. Dostępność w strukturze administracyjno-prawnej

Miasto w ujęciu systemowym składa się ze struktur przestrzennych, które wzajemnie się przenikają, wpływając na siebie. Spośród struktur przestrzennych wyróżnić można m.in.:

- strukturę morfologiczną – fizyczny obraz miasta,
- strukturę społeczno-ekonomiczną – rozkład przestrzenny użytkowników przestrzeni oraz usług,
- strukturę demograficzną – jakie grupy demograficzne zamieszkują wybrane przestrzenie i jakich należy się spodziewać w wyniku zmian demograficznych i inwestycyjnych,
- strukturę funkcjonalno-użytkową – jakie obecnie jest użytkowanie przestrzeni oraz jakie funkcje i sposób użytkowania są planowane,
- strukturę własnościową.

Struktura administracyjno-prawna łączy ze sobą stan istniejący i docelowy (przyszły) zagospodarowania i użytkowania przestrzeni poprzez określenie własności sektorowej przestrzeni (publiczna, prywatna), dopuszczenie sposobów użytkowania przestrzeni (np. ogródków gastronomicznych w pasie drogowym drogi publicznej) oraz przyszłego przeznaczenia terenów pod funkcje miejskie (od sieci dróg publicznych i planowanego systemu połączeń pieszych, rowerowych, poprzez dopuszczone funkcje na pozostałych terenach).

2.1.1. Miejsce Plany Zagospodarowania Przestrzennego

W kontekście dostępności przestrzennej Młodego Miasta istotnymi elementami struktury administracyjno-prawnej są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (mpzp, plany miejscowe). Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego jednoznacznie wskazują hierarchię poszczególnych elementów systemu dróg publicznych bazując na klasach technicznych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Ryc. 21). W przypadku dostępności przestrzennej szczególnie istotny jest podział na drogi publiczne i na wewnętrzne – prywatne. Jednakże obowiązujące mpzp dla Młodego Miasta nie wskazują jednoznacznie lokalizacji prywatnych dróg wewnętrznych.

Docelowe funkcje doprecyzowane są współczynnikiem intensywności zabudowy, który bezpośrednio determinuje liczbę użytkowników przestrzeni, a co za tym idzie – uczestników ruchu. W tym kontekście niesłychanie istotne są także współczynniki parkingowe, od których pośrednio zależy sposób przemieszczania się, a w konsekwencji także różne udziały przestrzeni publicznej dla różnych form transportu. Plany miejscowe mają największą tzw. bezwładność, czyli podlegają zmianom najwolniej, a podobnie wolno następują przekształcenia przestrzeni w oparciu o nie. Szybko zmieniający się współczesny świat powoduje również szybką dezaktualizację planów, czego przykładem są niedoinwestowane tereny przeznaczone na funkcje usługowe, np. biurowe, czekające na zmianę ich przeznaczenia na tereny zabudowy mieszkaniowej, obecnie w szybkim tempie się rozwijające.

Najważniejszym wskaźnikiem urbanistycznym jest intensywność zabudowy. Przekłada się on bezpośrednio na powierzchnię całkowitą i kubaturę budynków, a pośrednio na liczbę użytkowników budynków (pracowników, mieszkańców, klientów) oraz także pośrednio na liczbę miejsc postojowych i samochodów. Przeważającym ustaleniem dotyczącym intensywności zabudowy w „Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności” jest wartość minimalna wynosząca 2,0 oraz maksymalne od 3,0 po brak ograniczeń. Oznacza to, że powierzchnia całkowita budynków nie powinna być mniejsza niż dwukrotność powierzchni terenu inwestycji. Obrazowo tłumacząc wskaźnik 2,0 oznacza, że przy 50% powierzchni zabudowy działki minimalna całkowita powierzchnia budynku będzie równa nie mniej niż czterem kondygnacjom nadziemnym.



Ryc. 21. Pokrycie planami miejscowymi. (opracowanie Piotr Smolnicki na podstawie: geogdansk.pl)

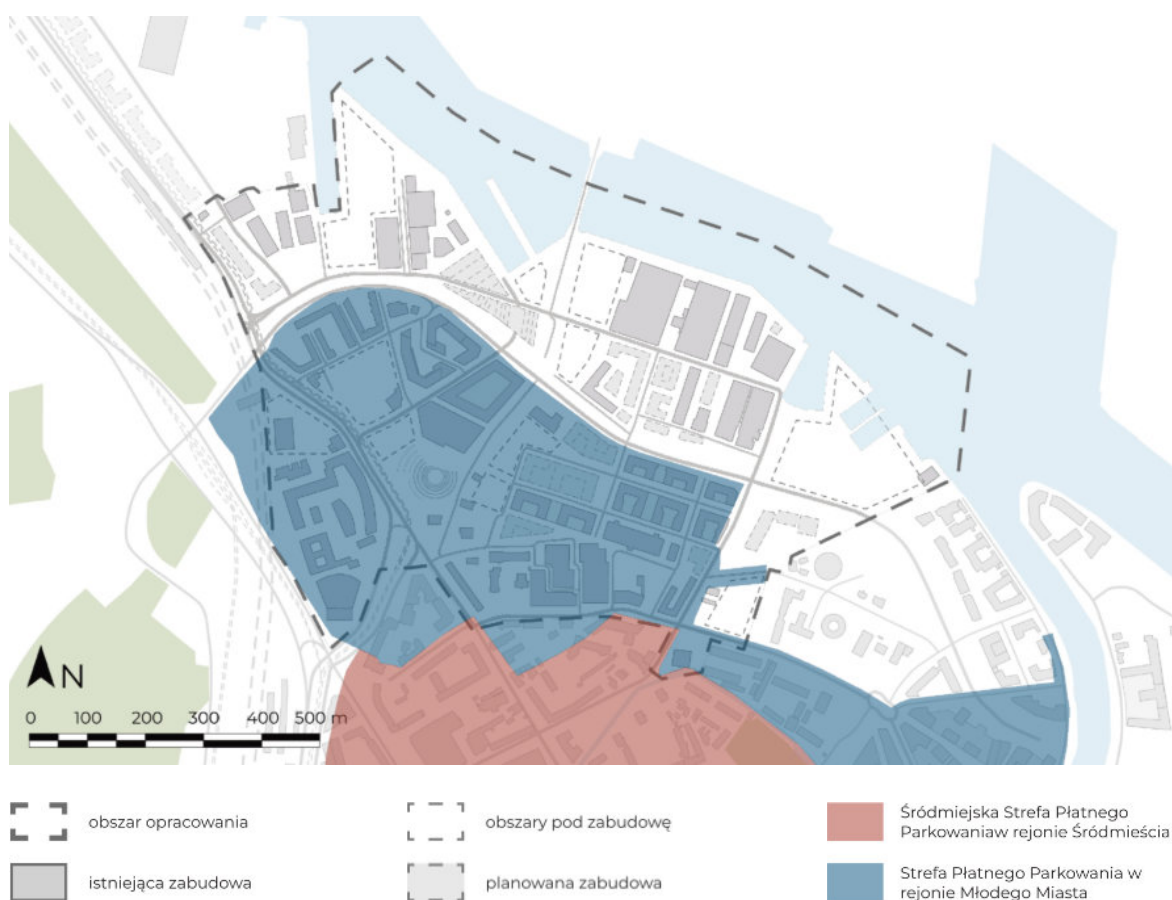
Tab. 1. Wskaźniki parkingowe do obliczania zapotrzebowania inwestycji na miejsca postojowe dla samochodów osobowych (opr. wł. na podst. Mppz Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności)

Rodzaj funkcji	Podstawa odniesienia	Strefa B - Obszar intensywnej zabudowy śródmiejskiej. Strefa ograniczonego parkowania
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1 mieszkanie	Min 1
Domy studenckie, hotele pracownicze	10 łózek	1,2 +/-10%
Hotele, pensjonaty	10 łózek	Max 6
Motele	1 pokój	1,2
Domy dziennego i stałego pobytu dla osób starszych	15 łózek	Max 1,3
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży do 2000m ²	1000 m ² pow. sprzedaży	Max 25
Obiekty handlowe wielokondygnacyjne o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m ²	1000 m ² pow. sprzedaży	Max 25
Targowiska, hale targowe	1000 m ² pow. całkowitej	Max 25
Restauracje, kawiarnie, bary	100 miejsc konsumpcji	Max 24
Biura, urzędy, poczty, banki	1000 m ² pow. użytkowej	Max 30
Przychodnie, gabinety lekarskie, kancelarie adwokackie	1000 m ² pow. użytkowej	Max 30
Kościóły, kaplice	1000 m ² pow. użytkowej	Max 6
Domy parafialne, domy kultury	1000 m ² pow. użytkowej	Max 8
Kina, teatry	100 miejsc siedzących	Max 22
Hale widowiskowe i widowiskowo-sportowe, stadiony	100 miejsc siedzących	Max 16
Obiekty muzealne i wystawowe	1000 m ² pow. użytkowej	Max 20
Szkoły podstawowe i gimnazja	1 pomieszczenie do nauczania	Max 1,5
Szkoły średnie	1 pomieszczenie do nauczania	Max 1,5
Szkoły wyższe, obiekty dydaktyczne	10 studentów	Max 1,5
Przedszkola, świetlice	1 oddział	Max 3
Szpitały, kliniki	10 łózek	Max 6
Rzemiosło usługowe	100 m ² pow. użytkowej	Max 2
Zakłady przemysłowe, rzemiosło	100 zatrudnionych	Max 20
Baseny pływackie, siłownia Inne małe obiekty sportu i rekreacji	100 m ² pow. użytkowej	Max 10
Kąpieliska	100 m ² terenu zagospodarowanego	Max 2
Korty tenisowe/bez miejsc dla widzów/	1 kort	Max 2

Większa intensywność przyczynia się pośrednio do zwiększenia dostępności poprzez zapewnienie większej liczby i powierzchni różnorodnych funkcji na tym samym obszarze. Plany miejscowe ustalają także wskaźniki parkingowe do obliczania zapotrzebowania inwestycji na miejsca postojowe dla samochodów osobowych. „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności” ustala wskaźniki miejsc postojowych oparte o różne podstawy odniesienia, np.: minimum jedno miejsce postojowe na mieszkanie lub maksymalnie 25 miejsc postojowych na każde 1000 m² powierzchni użytkowej (Tabela 1). Jednakże trzeba także zauważyć, że zapisy planistyczne nie ustalają wskaźników minimalnych w tym zakresie. Oznacza to, że wzrost liczby miejsc parkingowych proporcjonalnie do zwiększonej intensywności zabudowy nie jest oczywisty.

2.1.2. Strefa płatnego parkowania

W południowej części obszaru Młodego Miasta znajduje się niebieska Strefa Płatnego Parkowania – SPP (Ryc. 22). SPP jest narzędziem polityki mobilności, które – przy odpowiednim zaprojektowaniu i stawkach – zwiększa rotację miejsc, ogranicza parkowanie długoterminowe w centrum i w efekcie sprzyja pieszej dostępności oraz realizacji idei miasta 15-minutowego. Północna część Młodego Miasta jest również po części objęta prywatnie zorganizowaną SPP. Jednym z pośrednich efektów wprowadzenia SPP jest uwolnienie przestrzeni publicznej poprzez zmniejszenie liczby samochodów parkujących na stałe, a tym samym zmniejszenie zapotrzebowania na miejsca postojowe. W kontekście Młodego Miasta istotne jest zapewnienie

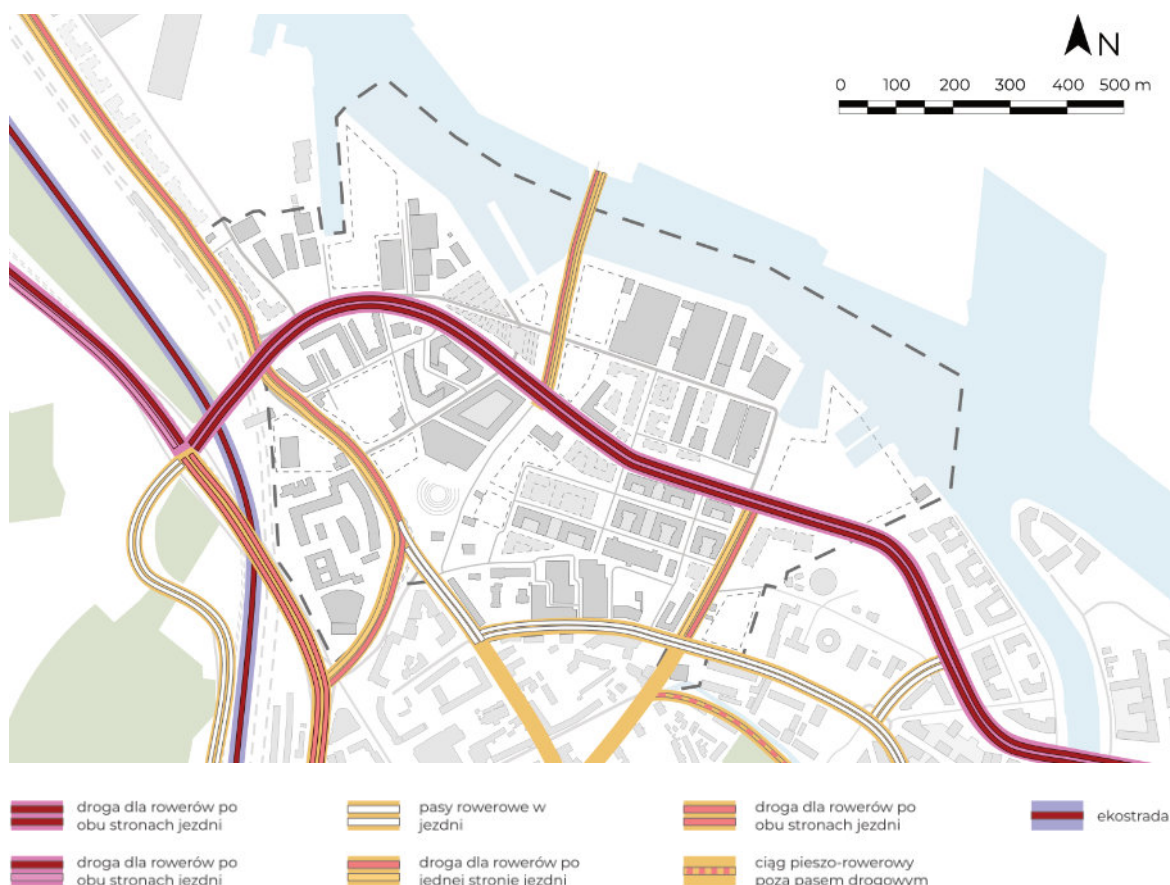


Ryc. 22. Zasięg Strefy Płatnego Parkowania (niebieski) w rejonie Młodego Miasta i Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (czerwony) w rejonie Śródmieścia. (opracowanie Piotr Smolnicki na podstawie: geogdansk.pl)

dostępności innymi formami mobilności, począwszy od aktywnej (pieszej, rowerowej), po transport zbiorowy (tramwaj, autobus). Kolejnym pozytywnym skutkiem wprowadzenia SPP może być reinwestycja wpływów w poprawę jakości przestrzeni, w tym poprawę dostępności pieszej.

2.1.3. System Tras Rowerowych dla Gdańska (STeR 2.0)

Zgodnie z drugim gdańskim Systemem Tras Rowerowych (STeR 2.0) przez Młode Miasto wzdłuż ul. ks. J. Popiełuszki ma przebiegać główna trasa rowerowa obejmująca dwie drogi dla rowerów po obu stronach jezdni (Ryc. 23). Założenie to uwzględnia zdefiniowany w obowiązujących mpzp docelowy przekrój ulicy, na który składają się dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym z kierunków z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym pomiędzy nimi (2×2). Zrealizowany etap budowy ul. ks. J. Popiełuszki nie został wyposażony w drogę dla rowerów ani chodnik na nowym wiadukcie łączącym Młode Miasto z al. Zwycięstwa ponad torami kolejowymi⁴. W kontekście zapewnienia dostępności rowerowej i pieszej jest to istotny brak wymagający uzupełnienia. Istotne będzie również zapewnienie dostępności na drugim końcu ulicy Popiełuszki, który ma zostać poprowadzony tunelem pod Motławą. Dobrym rozwiązaniem z punktu widzenia ruchu pieszego i rowerowego byłby zwodzony most niski (np. kładka), który zapewniałby swobodne przemieszczanie się pomiędzy oboma brzegami Motławy, z Młodego Miasta na Polski Hak i dalej. Należy jednak zaznaczyć, że rozwiązanie to byłoby wyzwaniem dla zapewnienia płynności ruchu dla żeglugi – kwestia ewentualnej realizacji kładki dla pieszych i rowerzystów będzie więc wymagała kompromisowych rozwiązań oraz dalszych studiów analiz.

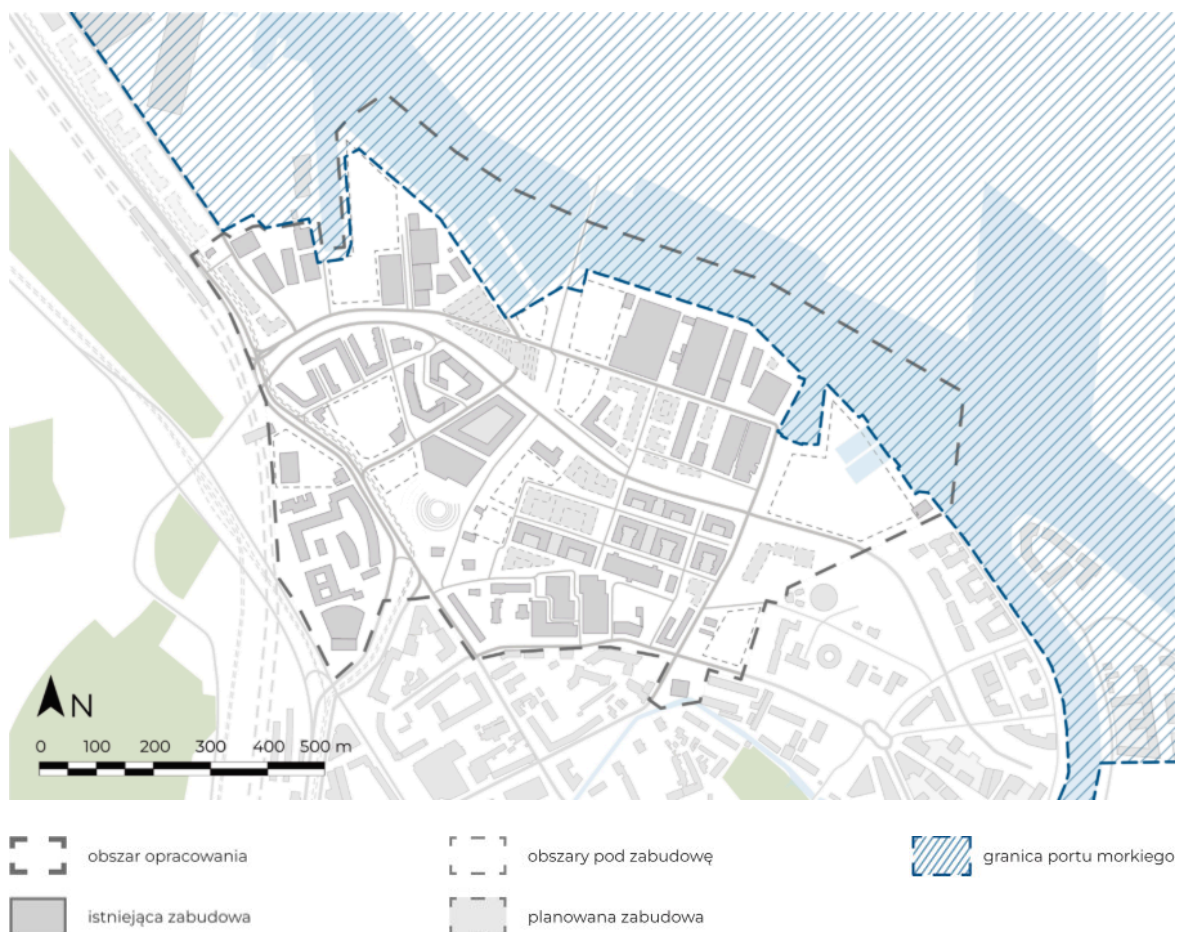


Ryc. 23. Fragment systemu tras rowerowych STeR. (opracowanie Piotr Smolnicki na podstawie geogdansk.pl)

4 Polityka gminy zakładała wykorzystanie na cele komunikacji pieszej i rowerowej tzw. Żółtego Wiaduktu. Nie oznacza to także, że takie dopasowanie wiaduktu drogowego nie będzie miało miejsca w przyszłości.

2.1.4. Granice portu i żegluga

Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu (Dz.U. z 12 czerwca 2012 r., poz. 650) ustala, jak głęboko w terytorium śródlądowe sięga obszar portu morskiego w Gdańsku. W granicach portu morskiego w Gdańsku (Ryc. 24) obowiązują znacznie bardziej surowe zasady żeglugi niż na wodach poza obszarem portu. Ograniczenia dotyczą przede wszystkim obowiązkowego wyposażenia jednostek, zasad ruchu, uprawnień oraz dostępności akwenów. W kontekście Młodego Miasta istotne jest, że granica portu prowadzi wzdłuż nabrzeży wyznaczających granicę lądową Młodego Miasta od północy i od wschodu. W kontekście idei miasta 15-minutowego ta granica nie jest jedynie linią administracyjną. To bariera funkcjonalna, która realnie kształtuje dostępność przestrzenną, mobilność i możliwości programowe rozwijającej się dzielnicy. Obszary portowe są objęte reżimem bezpieczeństwa, kontroli dostępu i ograniczeń ruchu, co oznacza, że: część nabrzeży i terenów przywodnych pozostaje niedostępna dla mieszkańców; ciągłość piesza i rowerowa wzdłuż wody jest przerywana (np. tereny lądowe w granicach portu wzdłuż ul. Malarzy); potencjalna realizacja połączeń transportowych, od pieszo-rowerowych po kołowe i szynowe – kluczowe w logice miasta 15-minutowego – mogą zostać zablokowane. W efekcie Młode Miasto nie może w pełni wykorzystać położenia nad wodą jako naturalnego korytarza mobilności i rekreacji.



Ryc. 24. Granica Portu. (opracowanie Piotr Smolnicki na podstawie geogdansk.pl)

2.2. Układ drogowy, połączenia zewnętrzne i ich ograniczenia

Na tle planowanej struktury transportowej Młodego Miasta szczególnie istotnym zagadnieniem pozostaje układ własnościowy i status prawny dróg. Obszar ten charakteryzuje się ograniczoną liczbą dróg publicznych – zdecydowana większość układu drogowego stanowić będzie sieć dróg wewnętrznych, zlokalizowanych na terenach prywatnych i zarządzanych przez poszczególnych inwestorów. W tym kontekście kluczową rolę odgrywa ulica ks. Jerzego Popiełuszki, która jako droga publiczna stanowić będzie główną oś ruchu kołowego i tramwajowego, zapewniając podstawowe powiązania transportowe w skali dzielnicy i miasta. Wzdłuż tej osi planowane są lub już istnieją poprzeczne drogi publiczne, takie jak ulica Rybaki Górne i ulica Nowomiejska, które wspierają układ dostępności i umożliwiają integrację z sąsiednimi kwartałami. Jednocześnie to



Fot. 4. Widok na Młode Miasto z lotu ptaka. (fot. BAM)

właśnie drogi wewnętrzne – pozbawione funkcji tranzytowej - powinny przejąć funkcję wysokiej jakości przestrzeni pieszej i rowerowej, sprzyjającej codziennej mobilności lokalnej, integracji społecznej i aktywności sąsiedzkiej. Takie rozdzielenie funkcji transportowych może przyczynić się do stworzenia środowiska miejskiego przyjaznego dla wszystkich użytkowników, zgodnego z ideą miasta 15-minutowego. Ciąg ul. ks. J. Popiełuszki i ul. Rybaki Górne także mają znaczenie jako przestrzenie publiczne, ale ich podstawową rolą jest powiązanie funkcjonalne obszaru Młodego Miasta z całym obszarem Śródmieścia.

2.2.1. Drogi publiczne

Na załączonej ilustracji (Ryc. 25) przedstawiono wszystkie drogi publiczne zlokalizowane na obszarze Młodego Miasta, z rozróżnieniem na ich funkcję i charakter. Drogi kołowe oznaczono kolorem ciemnoczerwonym – należą do nich m.in. ulice ks. Jerzego Popiełuszki, Jana z Kolna, Wałowa oraz poprzeczne do nich ulice Rybaki Górne i Nowomiejska, które tworzą podstawowy szkielet transportowy dzielnicy. Warto jednak zwrócić uwagę, że część dróg publicznych, takich jak ulice Stefana Jaracza, Robotnicza czy Gdyńskich Kosynierów, charakteryzuje się brakiem ciągłości i nieczytelnym przebiegiem – ich wykorzystanie jako skrótów lub tras alternatywnych jest ograniczone, a poruszanie się nimi często wiąże się z koniecznością meandrowania. Kolorem jasnoczerwonym oznaczono natomiast publiczne drogi piesze, wśród których wyróżniają się przestrzenie wokół Placu Solidarności oraz tzw. Droga do Wolności, prowadząca od historycznej Bramy nr 2 dawnej Stoczni Gdańskiej. Istotnym ciągiem pieszym jest również promenada wzdłuż nabrzeża Motławy, biegnąca od ujścia Kanału Raduni aż do wejścia na teren



Ryc. 25. Drogi publiczne: ciemnoczerwony-drogi kołowe; jasnoczerwony-drogi piesze. (opracowanie Piotr Smolnicki na podstawie mpzp)

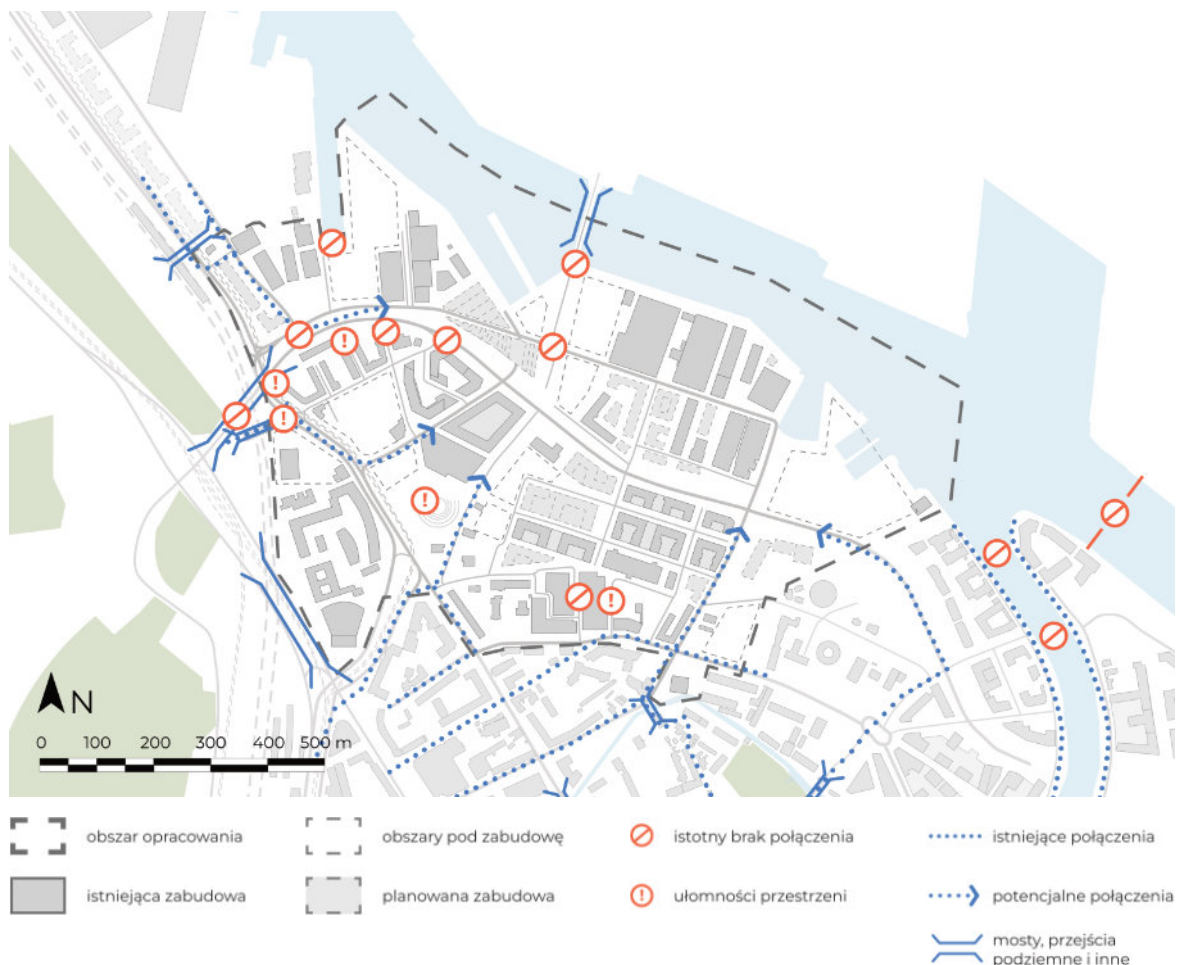
Młodego Miasta w rejonie budynku Mlecznego Piotra, naprzeciw cypla Polskiego Haku. Tego typu przestrzenie stanowią ważne elementy dostępności pieszej i mogą odegrać kluczową rolę w integracji Młodego Miasta z otaczającą tkanką miejską.



Możliwe rozwiązania, mogące poprawić dostępność użytkowników przestrzeni to m.in.: wykreowanie wysokiej jakości przestrzeni pieszej na drogach wewnętrznych, jako alternatywy dla dróg publicznych obsługujących ruch kołowy i tramwajowy.

2.2.2. Połączenia zewnętrzne

W części poświęconej połączeniom zewnętrznym przedstawiono identyfikację istniejących i potencjalnych tras łączących Młode Miasto z otaczającą tkanką miejską (Ryc. 26). Na załączonej ilustracji zobrazowano te powiązania z rozróżnieniem na ich status i jakość: połączenia istniejące, planowane, a także miejsca, w których występują istotne braki (oznaczone okręgiem z przekreśleniem) lub ułomności funkcjonalne (oznaczone okręgiem z wykrzyknikiem). Do tych ostatnich należą m.in. przejścia podziemne, które – choć formalnie zapewniają ciągłość ruchu – często nie spełniają współczesnych standardów dostępności, bezpieczeństwa i komfortu użytkowania, szczególnie z perspektywy pieszych i rowerzystów. Analiza ta stanowi punkt wyjścia do oceny, w jakim stopniu Młode Miasto jest rzeczywiście zintegrowane z resztą Śródmieścia, Młynisk i innych dzielnic oraz czy jego mieszkańcy mogą w praktyce korzystać z pełni potencjału miasta 15-minutowego.



Ryc. 26. Analiza połączeń zewnętrznych z Młodym Miastem. (opracowanie Piotr Smolnicki)



Ryc. 27 A-C. Główny wjazd samochodowy na Młode Miasto od strony Al. Zwycięstwa i ronda Ofiar Katynia wiaduktem nad magistralą kolejową i ul. Jana z Kolna, dalej estakadą i nasypem najazdowym aż do ul. Nowomiejskiej; dostępny obecnie wyłącznie dla ruchu kołowego; na zdjęciach A, B i C widoczny brak chodników; na zdj. C widoczne przesunięcie jezdni w osi planowanego drugiego zduplikowanego wiaduktu i estakady. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)



Ryc. 27 E-F. Główny wjazd samochodowy na Młode Miasto od strony Al. Zwycięstwa i ronda Ofiar Katynia wiaduktem nad magistralą kolejową i ul. Jana z Kolna, dalej estakadą i nasypem najazdowym aż do ul. Nowomiejskiej; dostępny obecnie wyłącznie dla ruchu kołowego; na zdj. E widoczny nasyp i przyczółek estakady blokujący oś ul. S. Jaracza i Rurarzy. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)



Możliwe rozwiązania, mogące poprawić dostępność użytkowników przestrzeni to m.in.: ponowna analiza pieszej najsilniej oddziałujących barier, w szczególności nabrzeży Motławy i Martwej Wisły w kontekście pieszo-rowerowego połączenia Młodego Miasta z Polskim Hakiem i Przeróbką (co przyczyni się także do transformacji tych rejonów).

Głównym wjazdem od zachodu na teren Młodego Miasta jest wiadukt i estakada w ciągu ul. ks. J. Popiełuszki (Ryc. 27), która łączy Al. Zwycięstwa na wysokości ronda Ofiar Katynia (ponad magistralą kolejową i ul. Jana z Kolna) ze skrzyżowaniem z ul. Nowomiejską. Połączenie to obsługuje wyłącznie ruch kołowy, ponieważ nie przewidziano na obiektach mostowych chodnika. Poruszanie się rowerem po w/w wiadukcie jest niebezpieczne: występuje agresywne wyprzedzanie na wiadukcie i podwójnej ciągłej.

Pamiętać jednak należy, że stan aktualny stanowi wyłącznie połowę oryginalnie planowanego docelowego zamierzenia inwestycyjnego. Założenia obowiązującego mpzp zakładają realizację drugiej jezdni ulicy ks. J. Popiełuszki biegnącej na bliźniaczym do istniejącego wiadukcie, o czym świadczą rezerwy terenu wzdłuż ul. Narzędziowców oraz odsunięta od osi wiaduktu jezdnia łącząca się z rondem Ofiar Katynia (Ryc. 27 C).



Możliwe rozwiązania, mogące poprawić dostępność użytkowników przestrzeni to m.in.:

- dostawienie do estakady i wiaduktu kładki pieszo rowerowej, łączącej Młode Miasto z drogą dla rowerów wzdłuż Al. Zwycięstwa,
- rezygnacja z budowy drugiego wiaduktu i estakady w celu uspokojenia ruchu samochodowego i zagospodarowanie wolnej przestrzeni na inne cele,
- analiza obecnego funkcjonowania połączenia drogowego z Aleją Zwycięstwa (Rondo Ofiar Katynia) i wprowadzenie ewentualnych poprawek.

Żółty Wiadukt

Alternatywą pieszą dla wiaduktu i estakady samochodowej jest historyczny nitowany tzw. Żółty Wiadukt (Ryc. 28), historycznie zwany wiaduktem Bramy Oliwskiej (Olivaer Tor Brücke), który łączy Młode Miasto z Al. Zwycięstwa podobnie jak ul. ks. J. Popiełuszki, od ronda Ofiar Katynia, nad magistralą kolejową, do ul. Jana z Kolna w rejonie skrzyżowania z ul. Robotniczą.

Pomimo szerokości, która niegdyś mieściła dwa kierunki ruchu samochodowego, tzw. Żółty Wiadukt służy obecnie wyłącznie pieszym, ponadto wykluczając osoby o szczególnych potrzebach w poruszaniu się, ponieważ jego wschodni przyczółek kończy się kilkudziesięcioma stromymi schodami. W tym miejscu planowana jest budowa windy finansowana w ramach tzw. inwestycji towarzyszących procedurze ULIM.



Możliwe rozwiązania, mogące poprawić dostępność użytkowników przestrzeni to m.in.:

- budowa meandrującej rampy zjazdowej dla rowerzystów, umożliwiającej sprawne połączenie drogi dla rowerów wzdłuż Al. Zwycięstwa z ul. Jana z Kolna w rejonie ul. Robotniczej, Narzędziowców i Nowomiejskiej;
- montaż oświetlenia poprawiającego widoczność i poczucie bezpieczeństwa.





Ryc. 28 A-D. Połączenie Młodego Miasta z dzielnicą Aniołki od strony Al. Zwycięstwa i ronda Ofiar Katynia przez tzw. Żółty Wiadukt do ul. Jana z Kolna (poprzeczną) i Robotniczą (w głąb): intensywnie użytkowane ze względu na najkrótszą drogę dojścia i na pobliski przystanek tramwajowy Brama Oliwska; ze względu na schody prowadzące na Żółty Wiadukt dostępne wyłącznie dla ruchu pieszego z wykluczeniem osób o szczególnych potrzebach. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Przejście podziemne przy Błędniku

Od zachodu na teren Młodego Miasta można także dojść bezkolizyjnym i nie posiadającym istotnych barier przestrzennych przejściem podziemnym pod wiaduktem Błędnik (Ryc. 29). Jest to ciąg pieszo-rowerowy, łączący rejon dworca PKP Gdańsk Główny z ulicą Dyrekcyjną. Dojście to stanowi atrakcyjną alternatywę dla przejścia podziemnego vis a vis dworca PKP oraz znajdującego się na południe od dworca nowo powstałego przejścia naziemnego z długim czasem oczekiwania dla pieszych.



Możliwe rozwiązania, mogące poprawić dostępność użytkowników przestrzeni to m.in.:

- uzupełnienie oświetlenia poprawiające widoczność i poczucie bezpieczeństwa, a tym samym zachęcające do użytkowania tego jedyne połączenia pieszo-rowerowego bez istotnych barier architektonicznych;
- wyraźne oznaczenie tej drogi dojścia do Młodego Miasta w systemie informacji przestrzennej miasta.





Ryc. 29 A-D. Dojście "bez barier" w odległości ok. 350 m od Dworca PKP Gdańsk Główny na teren Młodego Miasta w okolicy ul. Dyrekcyjnej i Kupieckiej; dojście na całej długości znajduje się pomiędzy nieprzekraczalnymi: magistralą kolejową a ul. Podwale Grodzkie; A i B – rampa pieszo-rowerowa wzdłuż zachodniej ściany przyczółka wiaduktu Błędnik w kierunku przejścia podziemnego; C i D – wyjście przejścia podziemnego od wschodu przy ul. Dyrekcyjnej i Kupieckiej (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

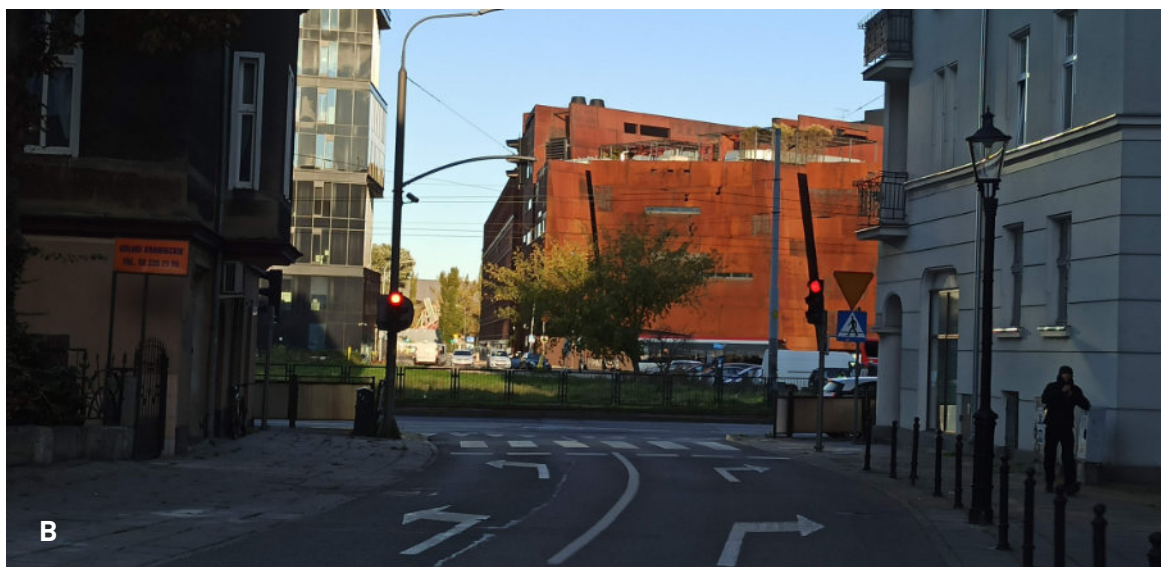
ul. Gdyńskich Kosynierów

Wchodząc na teren Młodego Miasta przejściem podziemnym pod Błędnikiem użytkownicy przestrzeni mają wybór skorzystania z trzech alternatywnych dróg dojścia do ul. Jana z Kolna (Ryc. 30): (A i B) ul. Gdyńskich Kosynierów w kierunku przejścia dla pieszych w rejonie tzw. Żółtego Wiaduktu i ul. Robotniczej, (C) nieformalnym przejściem przez biurowiec Tryton, przy którym znajdują się dwa przejścia dla pieszych: w rejonie placu Solidarności i ul. Nowomiejskiej oraz (D) ul. Kupiecką, od której najbliższe przejście dla pieszych to także to znajdujące się przy placu Solidarności. Widoczny jest tu ewidentny brak przejścia dla pieszych przez ul. Wały Piastowskie na przedłużeniu ul. Kupieckiej jako dojścia do ul. Łagiewniki i Gazowniczej.



Możliwe rozwiązania, mogące poprawić dostępność użytkowników przestrzeni to m.in.:

- Uniemożliwienie parkowania samochodów na chodnikach;
- Poprawa jakości nawierzchni chodników oraz przejść przez jezdnię;
- Ewentualnie stworzenie układu jednoprzestrzennego współdzielonego przez pieszych, rowerzystów i kierujących samochodami.





Ryc. 30 A-D. Wejście na teren Młodego Miasta od strony ul. Dyrekcyjnej do ul. Jana z Kolna: A, B – wejście z ul. Gdyńskich Kosynierów w osi ul. Nowomiejskiej (w przyszłości dociągniętej z tramwajem do ul. Jana z Kolna); C – nieformalne przejście przez biurowiec Tryton; D – dojście ul. Kupiecką (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

ul. Jana z Kolna

Od północy Młode Miasto połączone jest z innymi dzielnicami ulicą Marynarki Polskiej (Ryc. 31), która w śladzie drogi krajowej DK-91 biegnie od Nowego Portu i na Węzle Kliniczna (nad ul. Kliniczną) zmienia kierunek wzdłuż torów kolejowych, by w okolicy ul. Narzędziowców zmienić nazwę na ul. Jana z Kolna (w związku z tą nieintuicyjną zmianą nazwy powszechnie odcinek wzdłuż torów nazywa się od ul. Jana z Kolna).

Al. Marynarki Polskiej łączy Młode Miasto z pozostałymi obszarami dzielnicy Młyniska (w obrębie której się znajduje) i dzielnicą Wrzeszcz Dolny. Obecnie wyposażona jest w jezdnię kołową o zmiennych przekrojach, stopniowo redukując się do 1×1 na odcinku, na którym zmienia nazwę na ul. Jana z Kolna. Posiada w swoim przekroju: torowisko tramwajowe (Ryc. 31.A-D), łączące Śródmieście z Brzeźnem (przez Wrzeszcz Dolny) i Nowym Portem (przez Młyniska i Letnicę). Na większości swojej długości, licząc od węzła Kliniczna, posiada częściowo wydzieloną z jezdni drogę dla rowerów o charakterze kolizyjnym z sygnalizacją świetlną, która

w rejonie stacji SKM Gdańsk Stocznia nagle się kończy (Ryc. 31.B), zmuszając rowerzystów do niebezpiecznego manewru w poprzek torowiska tramwajowego. Chodnik obsługuje głównie znajdujące się po drodze budynki biurowe i przystanki tramwajowe.





Ryc. 31 A-D. Ul. Marynarki Polskiej przechodząca w okolicy stacji SKM Gdańsk Stocznia w ulicę Jana z Kolna (źródło: Piotr Smolnicki, A- sierpień 2024, B, C – maj 2024, D – jesień 2025)

ul. Malarzy

Alternatywnym dla ul. Marynarki Polskiej północnym wjazdem jest ul. Malarzy (Ryc. 32.A-D), wybierana przez rowerzystów, chcących uciec przed zgiełkiem i pędzącymi samochodami. Należy tutaj pamiętać, że przebiega ona po terenach prywatnych i nie jest drogą publiczną. Na północnym krańcu ul. Malarzy prezentuje się imponująco, będąc flankowana przez dwa budynki biurowe – tam też posiada w swoim przekroju chodniki oraz zielen retencyjną (A). Na dalszym odcinku ulica ta urywa się (B), chociaż powstają na jej przedłużeniu odcinki towarzyszące nowej zabudowie. W przyszłości może stanowić istotną ulicę miejską łączącą Młode Miasto z resztą dzielnicy Młyniska.

Natomiast podążając ul. Malarzy w stronę Młodego Miasta następuje nagła redukcja przekroju ulicy wyłącznie do jezdni asfaltowej otoczonej płotami: z jednej strony niedokończonej budowy budynków biurowych, a z drugiej strony funkcjonujących terenów przemysłowych. Przy południowym końcu ul. Malarzy, w rejonie pomiędzy przystankiem SKM Gdańsk Stocznia a ul. Narzędziowców znajduje się gdańskie zagłębienie kulturowe, począwszy od klubów (100cznia, Crackhouse) po przestrzeń dla artystów (Grid Arthub).

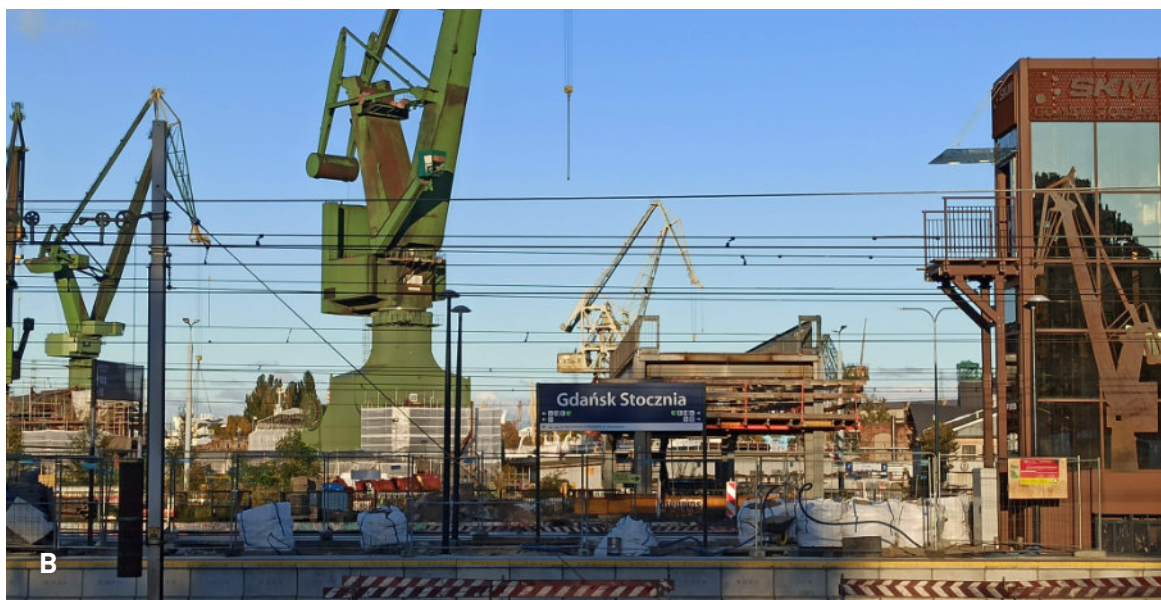




Ryc. 32 A-D. Dojazd ul. Malarzy, stanowi alternatywę głównie dla rowerzystów, chcących uciec przed zgiełkiem i pędzącymi samochodami wzdłuż drogi dla rowerów w ciągu al. Marynarki Polskiej na przedłużeniu ul. Jana z Kolna. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Kładka Gdańsk Stocznia

Historycznie i współcześnie jednym z istotnych wejść na Młode Miasto jest kładka nad stacją SKM Gdańsk Stocznia (Ryc. 33). Obecnie stacja oraz kładka przechodzą modernizację, w tym powstają nowe windy na peronach SKM Gdańsk Stocznia (B). Po zakończeniu inwestycji kładka ponownie dostępna będzie od strony Al. Zwycięstwa i Parku Steffensów przy ul. Kolejowej (A). Miejsce to generuje ruch pieszcy w związku z tym, że obsługuje północne wejście na teren Młodego Miasta (D), ale także dlatego, że stanowi węzeł przesiadkowy pomiędzy SKM a tramwajem (C), a w przyszłości może ponownie SKM do Nowego Portu.





Ryc. 33 A-D. Historycznie i współcześnie jednym z najbardziej istotnych wejść na Młode Miasto jest kładka nad stacją SKM Gdańsk Stocznia. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Nabrzeże

Coraz bardziej popularnym wejściem na teren Młodego Miasta jest nabrzeże prowadzące od ujścia kanału Raduni w Motławie do ujścia Motławy w Martwej Wiśle vis a vis cypla Polskiego Haka (Ryc. 34). Wejście to znajduje się przy historycznym budynku Mlecznego Piotra, w którym obecnie znajduje się galeria i pracownie WL4 (po przeprowadzce ze zburzonego budynku przy ul. Wiosny Ludów 4, którą mija nabrzeże).

Z punktu widzenia dostępności jest to najdalej odsunięty obszar od dworca PKP Gdańsk Główny, skąd dojście pieszo może trwać ponad 20 minut. Należy się jednak spodziewać, że natężenie ruchu pieszego wzdłuż nabrzeża znacznie wzrośnie w wyniku powstającej wzdłuż nowej zabudowy mieszkaniowej z usługami.





Ryc. 34 A-B. Wejście na Młode Miasto nabrzeżem Motławy od strony Starego Miasta i Brabanku. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

ul. Rybaki Górne

Połączenie Młodego i Starego Miasta przebiega głównie przez ul. Rybaki Górne (Ryc. 35). W przyszłości w kwartale przy ul. Rybaki Górne i ul. ks. J. Popiełuszki ma powstać szkoła oraz park linearny. W wyniku tych inwestycji znaczenie tej ulicy wzrośnie, jednocześnie wymagając poprawy jakości ruchu pieszego, rowerowego i poprawy bezpieczeństwa ruchu. Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu z ul. Wałową wymaga od pieszego pokonania aż trzech przejść dla pieszych chcąc iść wschodnią stroną ulicy – jest to istotne ograniczenie dostępności i powoduje przekraczanie jezdni w miejscach do tego nie wyznaczonych. Ponadto szerokość jezdni powiększona jest kosztem szerokości chodników, co przy tak intensywnie użytkowanym połączeniu jest wyjątkowo uciążliwe przy wzmożonym ruchu pieszym. Podobny problem jest na moście nad kanałem Raduni, łączącym ul. Rybaki Górne i Dolne. W kontekście miasta 15-minutowego cały układ drogowy związany z ul. Rybaki Górne wymaga przekształceń w kierunku wzmocnienia dostępności i komfortu ruchu pieszego – dotyczy to także połączenia z ul. Jana Heweliusza i ciągiem pieszym ul. Wodopój.





Ryc. 35 A-B. Ul. Rybaki Górne stanowi istotne połączenie Starego i Młodego Miasta od strony Dworca PKP Gdańsk Główny: widok ze skrzyżowania z ul. Wałową w kierunku (A) południowym i (B) północnym. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

ul. Sukiennicza

Ze względu na krętą sieć uliczną na Starym Mieście podrzędnym połączeniem do Młodego Miasta jest most Na Dylach nad kanałem Raduni, łączący ul. Sukienniczą i Pl. Obrońców Poczty Polskiej z rejonem Muzeum II Wojny, ul. Wałową, ul. Stępkarską, a w przyszłości z ul. ks. J. Popiełuszki z przystankiem tramwajowym (Ryc. 36).

Rejon mostu Na Dylach charakteryzuje jednak ciąg pieszy równoległy do kanału Raduni, otoczony zielenią i łączący ul. Rybaki Dolne i Górne z ul. Wapienniczą i Wartką. W kontekście miasta 15-minutowego istotne jest zapewnienie dostępności do systemu zieleni miejskiej i terenów rekreacji, a taki właśnie system buduje ten ciąg spacerowy, którego dodatkowym atutem jest spokój wynikający z poprzecznego kierunku do ciągów turystycznych i połączeń funkcjonalnych. Ciąg ten należałoby wzbogacić o dodatkową zieleń ozdobną i elementy małej architektury służące rekreacji i uprzyjemniające przebywanie nad zabytkowym kanałem Raduni.

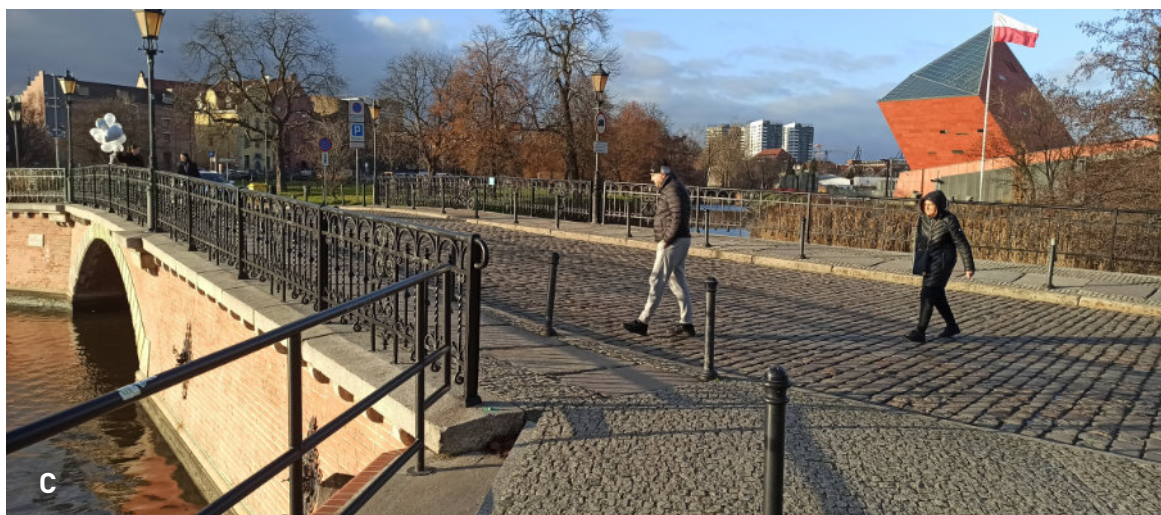




Ryc. 36 A-D. Wejście ul. Sukienniczą i mostem Na Dylach, od strony pl. Obrońców Poczty Polskiej, wzdłuż Muzeum II Wojny Światowej do skrzyżowania ul. Wałowej z ul. Stępkarską i ul. Stara Stocznia. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Most Wapienniczny

Istotnym mankamentem dla dostępności pieszej są skrajnie niedostępne nawierzchnie w rejonie mostu Wapienniczego (Ryc. 37), poczynając od (A, B) schodów i bruku prowadzących z Rybackiego Pobrzeża, poprzez (C) wąskie chodniki na moście Wapiennicznym, a kończąc na (D) wysokich krawężnikach i brukowanej jezdni bez dostosowanych dla osób ze szczególnymi potrzebami sugerowanych przejść dla pieszych.





Ryc. 37 A-D. Wejście ul. Wapienniczą od strony Grodziska, przez most w ujściu kanału Raduni do Motławy przy Brabanku, w kierunku nabrzeża do Młodego Miasta lub przyszłego połączenia ul. ks. J. Popiełuszki. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Przyszłe wejście na Młode Miasto przez ul. ks. J. Popiełuszki od strony Brabanku

Istniejąca i powstająca zabudowa między ul. Stępkarską na Młodym Mieście a ul. Stary Dwór w rejonie Polskiego Haka charakteryzuje szeroka przerwa pod rezerwę drogową ul. ks. J. Popiełuszki, która według ustaleń obowiązujących mpzp na tym odcinku zjeżdżać będzie do tunelu pod Motławą (Ryc. 38). W kontekście miasta 15-minutowego planowany tunel samochodowo-tramwajowy na przedłużeniu ul. ks. J. Popiełuszki jest rozwiązaniem niewystarczającym – z punktu widzenia dostępności pieszej i rowerowej optymalne byłoby uzupełnienie tego rozwiązania o zwodzoną kładkę pieszo-rowerową, podobną do rozwiązania wdrożonego w rejonie ulicy Wartkiej i wiążącej Stare Miasto z Ołowianką. Kładka także zapewniłaby dostępność pieszą i rowerową na Polski Hak w czasie 15 minut. Sytuacji nie poprawi lokalizacja przystanku tramwajowego pod poziomem terenu u wylotu tunelu na Polskim Haku – lokalizacja przystanku tramwajowego powinna znajdować się pomiędzy zabudową śródmiejską w otoczeniu usług codziennego użytku, nie zaś na obrzeżu i pod ziemią.





Ryc. 38 A-D. Rejon przyszłych wykopów zjazdu do tunelu ul. ks. J. Popiełuszki: A, B – skwer Gdańskich Wolontariuszy po zachodniej stronie rzeki, na Młodym Mieście, C – widok z Młodego Miasta w kierunku wschodnim na rezerwę terenową pod zjazd do tunelu na Polskim Haku, D – widok z Polskiego Haka w kierunku zachodnim na rezerwę terenową pod zjazd do tunelu i skwer Gdańskich Wolontariuszy. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Brabank

Istotnym wejściem na Młode Miasto będzie ciąg pieszy biegnący od Długiego i Rybackiego Pobrzeża, przez most Wapienniczy i dalej przez plac w obrębie inwestycji Brabank (Ryc. 39). Wraz z kolejnymi inwestycjami deweloperskimi z usługami w parterach oraz infrastrukturalnymi łączącymi istotne ciągi piesze oraz ul. Popiełuszki, należy się spodziewać znacznego wzrostu ruchu pieszego w tym rejonie.





Ryc. 39 A-D. Przyszłe wejście od strony ujścia kanału Raduni do Motławy, przez osiedle Brabank. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Bramy Stoczni Gdańskiej jako punkty orientacyjne

Bramy dawnej Stoczni Gdańskiej (Ryc. 40) – zarówno te zachowane, jak i nieistniejące już fizycznie – powinny pełnić rolę symbolicznych i funkcjonalnych punktów wejścia do Młodego Miasta. Jako miejsca o silnym ładunku historycznym i tożsamościowym, mogą stanowić naturalne węzły orientacyjne w strukturze przestrzennej dzielnicy, wzmacniając jej czytelność i zakorzenienie w lokalnej historii. Ich wyeksponowanie – poprzez zachowanie, rekonstrukcję lub czytelne zaznaczenie w nawierzchni i układzie przestrzennym – może nie tylko ułatwiać nawigację, ale również budować narrację miejsca, w której przeszłość staje się integralnym elementem współczesnego doświadczenia miejskiego. W duchu miasta 15-minutowego, te „bramy” mogą pełnić funkcję nie tylko symboliczną, lecz także praktyczną – jako punkty styku różnych form mobilności, miejsca spotkań i lokalne centra aktywności.





Ryc. 40 A-B. Historyczne bramy stoczniove jako „wejścia” na Młode Miasto oraz punkty orientacyjne: lewa- kiosk z pamiątkami przy historycznej bramie nr 2 Stoczni Gdańskiej; prawa-odtworzona brama nr 1 Stoczni Gdańskiej. (źródło: Piotr Smolnicki, A – czerwiec 2025, B – jesień 2025)

2.2.3. Połączenia wewnętrzne

Interesującym z punktu widzenia urbanistycznego fenomenem Młodego Miasta jest gęsta sieć dróg wewnętrznych, stanowiących notabene rozrastający się wraz z nowymi inwestycjami system przestrzeni publicznych. Jedną z takich przestrzeni jest ulica wewnętrzna pomiędzy tzw. Montownią, gdzie znajduje się popularny food-hall a inwestycją Doki z usługami w parterze od strony ulicy (Ryc. 41). Jak widać na zdjęciu, ruch samochodowy na wspomnianym odcinku jest znacząco ograniczony. Ponadto ulica wyposażona jest w donice kwietne oraz – co istotne – w ogrody deszczowe, w których poza roślinnością niską znajdują się także drzewa. To wszystko powoduje, że w sezonie letnim wskazany odcinek drogi wewnętrznej tętni życiem, podobnie jak przylegające do niej lokale.



Ryc. 41. Wewnętrzna ulica reprezentacyjna i komercyjna - inwestycja Doki. (źródło: Piotr. Smolnicki, jesień 2025)





Ryc. 42 A-D. Wewnętrzna ulica zapleczerw – inwestycja Doki. (źródło: Piotr. Smolnicki, jesień 2025)

Należy zwrócić uwagę, że wspomniany odcinek obecnie nie ma kontynuacji w obu kierunkach, niemniej w najbliższym roku oraz w kolejnych latach ta przestrzeń zostanie przedłużona: na zachód, w kierunku pl. Poległych Stoczniovców oraz na wschód, na drugą stronę ul. Rybaki Górne. Przestrzeń półprywatna znajduje się w dziedzińcach zabudowy na stropodachach podium usługowego. Przestrzeń dodatkowo oddzielona jest wizualnie od uliczki przestrzennymi pergolami, nadającymi inwestycji industrialnego charakteru. Fakt, że uliczki takie są drogami wewnętrznymi powoduje, że zarówno posadzki, jak i ich ściany budują spójne wnętrze urbanistyczne, co jest trudne do osiągnięcia w przypadku rozdziału na drogę publiczną obudowaną prywatnymi inwestycjami.

Kolejnym przykładem uliczki wewnętrznej w ramach tej samej inwestycji jest następna, równoległa do poprzedniej wewnętrzna droga zapleczerw (Ryc. 42.B-D), na której ruch samochodowy jest dopuszczony, ale w wyraźnie uspokojony sposób. Także i tu mamy do czynienia z pergolami powyżej i zielenią towarzyszącą nawierzchniom, niemniej zamiast witryn usługowych w parterach znajdują się tu ślepe ściany z wjazdami do garaży podziemnych. Cechami charakterystycznymi tej uliczki są:

- widoki na Europejskie Centrum Solidarności na zachód oraz na zbiorniki gazowe w kierunku wschodnim – można było by sobie wyobrazić tak imponujące zakończenia osi właśnie na uliczce pieszej z usługami, niestety sąsiednia uliczka z sąsiadującym z nią wielkim food-hallem przejęła tę funkcję,
- kładki piesze w formie kratownic przestrzennych zawieszonych nad uliczką i łączących ze sobą dziedzińce na poziomie drugiej kondygnacji.

Z punktu widzenia dostępności pieszej chodniki pod pustymi ścianami i wzdłuż miejsc postojowych są zbędne – piesi wybierają środek uliczki czyli jezdnię o uspokojonym ruchu. Zdjęcie A pokazuje brak zagospodarowania terenu na przedłużeniu w kierunku historycznej Sali BHP i ECS – także i tu w kolejnych latach należy oczekiwać przedłużenia osi komunikacyjnej i połączenia z ul. Główną, tzw. Drogą do Wolności.

2.2.4. Wielofunkcyjna zieleń przyuliczna

Na terenie Młodego Miasta zastosowanie nawierzchni z kratownic pomostowych (Ryc. 43) stanowi przykład innowacyjnego podejścia do kształtowania przestrzeni publicznej, łączącego funkcjonalność z troską o środowisko. Tego rodzaju rozwiązanie umożliwia współdzielenie przestrzeni przez pieszych, rowerzystów oraz użytkowników ogródków gastronomicznych, jednocześnie zwiększając powierzchnię biologicznie czynną dzięki zastosowaniu pod kratownicami niecek retencyjnych i ogrodów deszczowych. Efektem ubocznym, lecz wysoce pożądanym, jest poprawa warunków siedliskowych dla drzew miejskich, które zyskują dostęp do wody opadowej, co sprzyja ich długowieczności i zdrowiu. W warunkach śródmiejskich, gdzie przestrzeń otwarta jest ograniczona, a potrzeba retencji wód opadowych i adaptacji do zmian klimatu rośnie, takie rozwiązania stają się szczególnie cenne. Najbardziej ergonomiczne w codziennym użytkowaniu okazują się kratownice o oczkach 11×33 mm, zapewniające komfort poruszania się bez ryzyka zaklinowania obuwia czy kół rowerowych. Należy jednak pamiętać, że nawierzchnie tego typu są wrażliwe na obciążenia generowane przez pojazdy samochodowe, dlatego ich trwałość wymaga stosowania fizycznych zabezpieczeń przed wjazdem - takich jak słupki, progi czy inne urządzenia organizujące ruch.





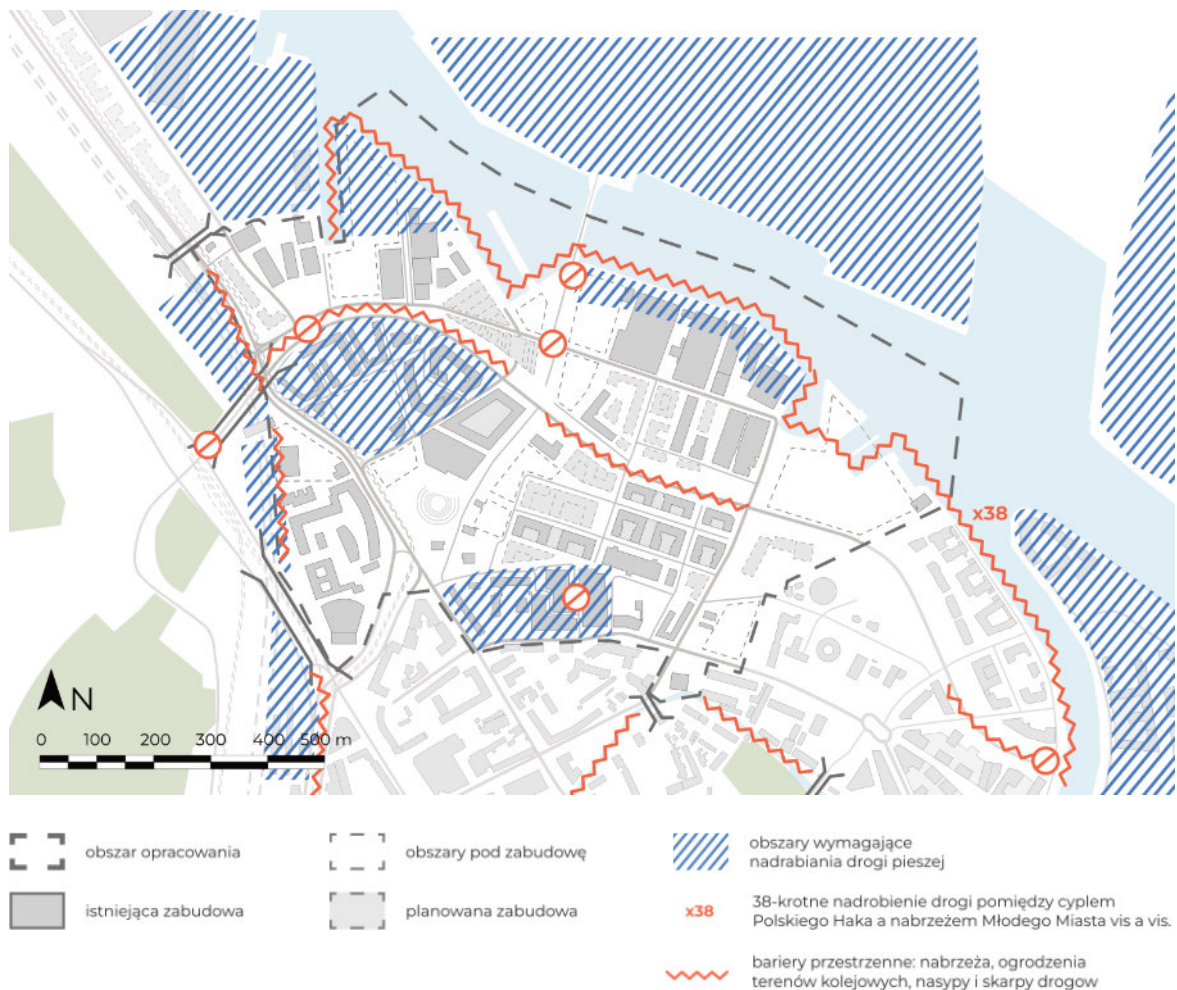
Ryc. 43 A-C. Przykładowy rodzaj kratownicy pomostowej stosowanej na Młodym Mieście – róg ul. ks. J. Popiełuszki i Rybaki Górne. (źródło: Piotr. Smolnicki, A, B – jesień 2025, C – październik 2024)

2.2.5. Bariery przestrzenne

Istniejące wokół Młodego Miasta bariery przestrzenne wpływają na możliwość integracji przestrzeni i tkanki miejskiej (Ryc. 44). Od strony południowej i wschodniej granice wyznaczają nabrzeża Martwej Wisły, Motławy i kanału Raduni – cieków wodnych, które choć potencjalnie atrakcyjne krajobrazowo, obecnie pełnią funkcję fizycznych i funkcjonalnych przeszkód, zwłaszcza tam, gdzie brakuje przepraw pieszych lub ciągłości nadbrzeżnych tras.

Od zachodu i północy obszar przecinają elementy wielkoskalowej infrastruktury transportowej: magistrala kolejowa, ulice Wały Piastowskie i Podwale Grodzkie oraz estakada w ciągu ul. ks. J. Popiełuszki, które tworzą trudne do pokonania granice, szczególnie dla ruchu pieszego i rowerowego. Dodatkowo, w wielu miejscach występują bariery architektoniczne w postaci różnic wysokości pokonywanych wyłącznie schodami, co wyklucza osoby o ograniczonej mobilności⁵. Całość dopełniają tereny niedostępne – zarówno niezagospodarowane, jak i zagospodarowane w sposób grodzący i dzielący przestrzeń (patrz: Bastion Wałowa, Ryc. 46) – które fragmentaryzują układ urbanistyczny i utrudniają tworzenie spójnej, dostępnej dzielnicy. Pokonanie tych barier jest warunkiem koniecznym dla przekształcenia Młodego Miasta w zintegrowane, inkluzywne sąsiedztwo.

5 Niedogodność ta może zostać zniwelowana dzięki realizacji windy (patrz: PÓŁWYSEK DREWNICA Raport z przebiegu Gdańskiego Dialogu Społecznego w ramach procedury ULIM, link: https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202501244986/scg_drewnica_web.pdf)



Ryc. 44. Mapa zidentyfikowanych barier przestrzennych (linia wzdłuż ul. Popiełuszki wyznacza szczególnie długi jej odcinek pozbawiony przejść dla pieszych). (opracowanie Piotr Smolnicki)

Kwartał pomiędzy ulicami: Gazowniczą, Łagiewniki i Wałową jest przykładem historycznie uwarunkowanej bariery przestrzennej (Ryc. 45). Pierwotnie przylegał on do granicy terenów stoczniowych, w związku z czym nie wytworzyły się połączenia poprzeczne łączące ul. Wałową z ul. Gazowniczą i dalej w głąb Młodego Miasta. Kwartał charakteryzuje się zachowaną ceglaną historyczną zabudową z przełomu XIX i XX wieku, starodrzewem i relikami fundamentów średniowiecznej baszty Pod Ciemną Gwiazdą, otoczonymi murowanym ogrodzeniem z ozdobnymi metalowymi przesłami. Daje to potencjalne wykorzystanie terenu jako przyjemnej przestrzeni publicznej dostępnej zarówno od strony Starego jak i Młodego Miasta. Rozwiązanie to możliwe byłoby po uzgodnieniu z różnymi właścicielami działek, począwszy od gminy, przez powiat, po Skarb Państwa.

Od strony ul. Łagiewniki kwartał domknięty jest pięcioklatkowym i pięciokondygnacyjnym budynkiem mieszkaniowym, na zapleczu którego znajduje się zamknięte podwórkowo we własności gminnej z kilkunastoma, w większości sprywatyzowanymi garażami. Własność gminna daje możliwość realizacji połączenia ul. Wałowej z ul. Gazowniczą, jednak ten fragment kwartału jest mniej atrakcyjny i znajduje się już na skraju przy ul. Łagiewniki, którą dziś jedynie można obejść kwartał. W związku z powyższym wydaje się, że optymalnym miejscem na atrakcyjne połączenie piesze pomiędzy ul. Wałową a Gazowniczą (i dalej) jest znajdujący się w połowie długości kwartału prześwit na styku z inwestycją Bastion Wałowa, widoczne na zdjęciu C.





Ryc. 45 A-D. Kwartal pomiędzy ul. Wałową a ul. Gazowniczą stanowi barierę przestrzenną wejścia na Młode Miasto, niemniej istnieje potencjał wytworzenia przejść w przyszłości: A – wjazd na historyczną działkę od strony ul. Wałowej, B – wjazd od strony ul. Gazowniczej na podwórkę z garażami za budynkiem wielorodzinnym przy ul. Łagiewniki, C – widok od strony ul. Wałowej na prześwit pomiędzy historyczną działką a inwestycją Bastion Wałowa, który daje szansę zagospodarowania na atrakcyjne połączenie piesze pomiędzy ul. Wałową a ul. Gazowniczą (i dalej), D – wjazd na historyczne zamknięte podwórkę od strony ul. Gazowniczej. (źródło: Piotr. Smolnicki, jesień 2025)

Przeszkodą w realizacji atrakcyjnego przejścia pomiędzy ul. Wałową a ul. Gazowniczą są miejsca postojowe towarzyszące zabudowie historycznej na styku z inwestycją Bastion Wałowa od strony ul. Gazowniczej (B). Większość przestrzeni w poziomie terenu wokół inwestycji Bastion Wałowa przeznaczona jest do komunikacji samochodowej: drogi wewnętrzne, zjazdy do hal garażowych i naziemne miejsca postojowe. Nie pomaga tej przestrzeni realizacja placu zabaw (A) uniesionego pięć stopni powyżej terenu, otoczonego ok. 1,8-metrowym murem i schodami z rampą. Plac zabaw znajduje się poza strefą wejściową do budynków mieszkalnych, otoczony jest zapleczem zdominowanym funkcją ruchu kołowego a o stopniu użytkowania prowadzącego do niego chodnika świadczą porosty na nawierzchni. W związku z powyższym dostępność do placu jest ograniczona, a niska atrakcyjność lokalizacji stanowi barierę mentalną w użytkowaniu skromnie wyposażonego placu zabaw. Nie inaczej wygląda sytuacja na drodze wewnętrznej pomiędzy czterema wysokościami punktowcami Bastionu Wałowa (C, D). Kręte chodniki wciśnięte pomiędzy ślepe mury cokołu wież a zderzaki parkujących samochodów powodują, że piesi naturalnie wybierają środek jezdni do przemieszczania się tą przestrzenią, nie mając alternatywy (D). Przestrzeń tę należy uznać za zmarnowaną szansę na atrakcyjne połączenia Młodego i Starego Miasta poprzez przejście bramne prowadzące do ul. Wałowej i Aksamitnej.





Ryc. 46 A-D. Bariera przestrzenna pomiędzy ul. Wałową a Gazowniczą - jedyny przejazd bramny zdominowany przez jezdnię drogi wewnętrznej otoczoną miejscami postojowymi: A – plac zabaw od strony ul. Gazowniczej w otoczeniu funkcji transportowej drogi wewnętrznej; B – droga wewnętrzna inwestycji Bastion Wałowa z towarzyszącymi historycznej zabudowie miejscami postojowymi, blokującymi potencjalne atrakcyjne połączenie piesze pomiędzy ul. Wałową a Gazowniczą; C i D – następna droga wewnętrzna pomiędzy czterema punktowcami zdominowana przez funkcję transportową, z przejazdem bramnym do ul. Wałowej i Aksamitnej. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Nabrzeża jako bariera





Ryc. 47 A-B. Nabrzeża jako bariera jednocześnie pożądana (ze względu na walory sceniczne i atrakcje wodne), a jednocześnie stanowiąca najtrudniej przekraczalny próg inwestycyjny, w szczególności z myślą o niezmotoryzowanych uczestnikach ruchu: A – obrotnica za ujściem Motławy do Martwej Wisły, widok z Młodego Miasta w okolicy budynku Mlecznego Piotra w kierunku terenów przemysłowych w dzielnicy Przeróbka na Wyspie Portowej; B – widok z tego samego miejsca w kierunku Polskiego Haka. (źródło: Piotr Smolnicki, maj, sierpień 2024)

Nabrzeża Młodego Miasta stanowią szczególny rodzaj bariery przestrzennej – jednocześnie pożądaną i problematyczną (Ryc. 47). Z jednej strony ich obecność nadaje miejscu unikalny charakter krajobrazowy, oferując potencjał dla atrakcji wodnych, przestrzeni rekreacyjnych i widokowych tras pieszych. Z drugiej jednak strony, to właśnie kontakt z wodą okazuje się jednym z najtrudniejszych progów inwestycyjnych, zwłaszcza z perspektywy niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Brak ciągłości tras wzdłuż nabrzeży, ograniczona liczba przepraw oraz fizyczne przeszkody – jak ogrodzenia przemysłowe – skutecznie odcinają dostęp do wody i uniemożliwiają wykorzystanie jej jako elementu spajającego przestrzeń. Przykładem może być rejon ujścia Motławy do Martwej Wisły, widziany z okolic Mlecznego Piotra w kierunku Przeróbki, gdzie mimo bliskości wody, pieszy dostęp do sąsiednich dzielnic pozostaje iluzoryczny. Przełamanie tej bariery wymaga nie tylko inwestycji infrastrukturalnych, ale i zmiany podejścia do roli nabrzeży jako aktywnego komponentu miejskiej przestrzeni publicznej.

Infrastruktura transportowa jako bariera ciągła

Kolejne ilustracje (Ryc. 48) przedstawiają kluczowe bariery infrastrukturalne ograniczające dostępność Młodego Miasta z otaczających obszarów. Na fotografii A ukazano ulicę Podwale Grodzkie, gdzie odcinek o długości 325 metrów pomiędzy przejściami podziemnymi – dodatkowo wydłużony przez same przejścia – stanowi istotną przeszkodę dla ruchu pieszego. Zdjęcie B przedstawia magistralę kolejową, której nieprzerwana długość 735 metrów pomiędzy przejściem podziemnym przy dworcu PKP a tzw. Żółtym Wiaduktem (dostępnym jedynie po schodach) skutecznie odcina Młode Miasto od Śródmieścia. Ilustracja C oraz D ukazuje ulicę ks. J. Popiełuszki wraz z nasypem kolejowym, który przerywa ciągłość osi ulic Rurarzy i S. Jaracza oraz tworzy niemal 400-metrową barierę pieszą wzdłuż ul. Narzędziowców – pomiędzy przejściem przy ul. Nowomiejskiej a przejściem pod wiaduktem prowadzącym do ul. Robotniczej.

Wskazane elementy wielkoskalowej infrastruktury transportowej są kluczowe dla zapewnienia sprawnego funkcjonowania miasta pozostając jednocześnie wielkim wyzwaniem dla zapewnienia dostępności najbliższego sąsiedztwa oraz zapewnienia ciągłości przestrzennej. Kształtowanie przestrzeni w takim kontekście wymaga szczególnej uwagi, współpracy wielu interesariuszy oraz poszukiwania kompromisowych rozwiązań.





Ryc. 48 A-D. Bariery przestrzenne infrastrukturalne: A – ul. Podwałe Grodzkie na odcinku 325 m pomiędzy przejściami podziemnymi (plus długość tych przejść); B – magistrala kolejowa na odcinku 735 m pomiędzy przejściem podziemnym przy dworcu PKP a przejściem wiaduktem, tzw. Żółtym Wiaduktem – po schodach; C, D – ul. ks. J. Popiełuszki wraz z nasypem: zablokowanie osi ul. Rurarzy i S. Jaracza oraz nieprzekraczalna bariera na odcinku niemal 400 m pieszo wzdłuż ul. Narzędziowców pomiędzy przejściem dla pieszych przy ul. Nowomiejskiej a przejściem pod wiaduktem ul. ks. J. Popiełuszki do ul. Robotniczej. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Szczególnym przypadkiem bariery infrastrukturalnej z punktu widzenia pieszego są przeskalowane kilkulejzdniowe i wielopasmowe skrzyżowania z wieloetapową sygnalizacją świetlną na przejściach dla pieszych. Na skrzyżowaniu Al. Zwycięstwa i ul. ks. J. Popiełuszki znajduje się Rondo Ofiar Katynia, na którym pieszy ma do pokonania cztery jezdnie i aż dziesięć pasów ruchu a ponadto wieloetapową sygnalizację świetlną (Ryc. 49).





Ryc. 49 A-B. Rondo Ofiar Katynia jako przykład infrastruktury drogowej dyskryminującej ruch pieszego poprzez wieloetapowe przejścia dla pieszych. W połączeniu z obecnością torów kolejowych (niezbędnych z uwagi na połączenie miasta z portem oraz resztą kraju) i brakiem chodnika na wiadukcie ul. ks. J. Popiełuszki przestrzeń ta będzie stanowić istotne wyzwanie dla zapewnienia naturalnego połączenia pieszego Młodego Miasta. Jest to istotne w kontekście ewentualnej lokalizacji nowego budynku Opery Bałtyckiej. W tle widoczny Plac Zebrań Ludowych przeznaczony na przyszłą lokalizację nowej Opery Bałtyckiej. (źródło zdjęcia satelitarnego: geogdansk.pl; źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Niedostatek lub brak przejść dla pieszych

Brak lub niedostatek przejść dla pieszych stanowi istotną uciążliwość w poruszaniu się po Młodym Mieście w poprzek do ulic, które należy przekraczać w wyznaczonych miejscach. Paradoksalnie brak przejścia dla pieszych umożliwia przekroczenie ulicy jeżeli w promieniu 100 m nie ma innego przejścia dla pieszych – taka sytuacja istnieje na skrzyżowaniu ul. Rybaki Górne z ul. ks. J. Popiełuszki (Ryc. 50). Niedostatek przejść dla pieszych występuje także na ul. Rybaki Górne na skrzyżowaniu z ul. Wałową, gdzie przejście zachodnim chodnikiem wymaga pokonania trzech przejść dla pieszych z sygnalizacją.





Ryc. 50 A-B. Brak i niedostatek przejść dla pieszych na ul. Rybaki Górne. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Schody jako bariera punktowa wykluczająca użytkowników o specjalnych potrzebach

Schody (Ryc. 51) stanowią jedną z najbardziej dotkliwych barier punktowych w przestrzeni miejskiej, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności, w tym użytkowników wózków, osób starszych, rodziców z wózkami dziecięcymi czy osób z czasową niepełnosprawnością. W przypadku Młodego Miasta problem ten jest szczególnie widoczny w rejonie dojść od strony magistrali kolejowej, gdzie dostęp do dzielnicy od południa odbywa się poprzez strome zejścia z wiaduktu Błędnik. Zarówno zachodnie zejście prowadzące do przejścia podziemnego w kierunku ul. Dyrekcyjnej i Kupieckiej, jak i jego wschodni odpowiednik, pozbawione są rozwiązań alternatywnych w postaci pochylni, wind czy platform, co skutecznie wyklucza część użytkowników z możliwości swobodnego poruszania się. Tego typu bariery nie tylko ograniczają dostępność, ale również podważają podstawowe założenia miasta 15-minutowego, w którym każda osoba – niezależnie od sprawności – powinna mieć równy dostęp do usług, przestrzeni publicznych i środków transportu.





Ryc. 51 A-D. Bariery przestrzenne w postaci schodów-dojścia na teren Młodego Miasta od strony magistrali kolejowej: zachodnie zejście z wiaduktu Błędnik do przejścia podziemnego do ul. Dyrekcyjnej i Kupieckiej, wschodnie zejście z wiaduktu Błędnik do ul. Dyrekcyjnej i Kupieckiej. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Brak połączeń pieszych i chodników

Brak chodnika wzdłuż nowo zrealizowanej inwestycji pomiędzy ul. ks. J. Popiełuszki a kompleksem mieszkaniowym „Żurawie” stanowi szczególny przypadek bariery architektonicznej (Ryc. 52), która podważa podstawowe założenia dostępności i inkluzyjności przestrzeni publicznej. Mimo że teren ten znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie głównej osi transportowej Młodego Miasta, dojście piesze do CSW Nomus oraz ul. S. Jaracza zostało całkowicie pominięte w projekcie. Zamiast aktywnego parteru z usługami czy przestrzenią publiczną, elewacja od strony ul. ks. J. Popiełuszki została zdominowana przez elementy techniczne, takie jak wentylacja hali garażowej. Tego rodzaju rozwiązanie nie tylko wyklucza pieszych z codziennego użytkowania przestrzeni, ale również osłabia potencjał integracyjny dzielnicy, ograniczając możliwość tworzenia ciągłych, bezpiecznych i przyjaznych tras pieszych-kluczowych dla funkcjonowania miasta 15-minutowego.



Ryc. 52. W dyskursie publicznym szeroko komentowaną nową inwestycją jest zagospodarowanie terenu pomiędzy ul. ks. J. Popiełuszki (kręgosłupa transportowego Młodego Miasta) a kompleksem mieszkaniowym "Żurawie" z racji na brak chodnika (dojście od ul. ks. J. Popiełuszki do CSW Nomus i ul. S. Jaracza) ani usług w parterze-w zamian wentylacja hali garażowej. (źródło: Piotr Smolnicki, październik 2024)

Ulica Gazownicza wg aktualnego stanu zagospodarowania charakteryzuje się niską jakością otoczenia oraz brakiem chodnika od północy i urywającym się chodnikiem od południa (Ryc. 53). Jest to ulica zapleczoowa obsługująca mijane nieruchomości oraz inwestycję Bastion Wałowa na jej końcu. Od zachodu łączy się z ul. Łagiewniki i Wały Piastowskie, gdzie odchodzi od niej także ul. Doki, stanowiącą początek tzw. Drogi do Wolności. To zestawienie ul. Gazowniczej i Drogi do Wolności, w połączeniu ze zróżnicowaną zabudową z różnych epok i stylistyki, powoduje dysonans.

Należy jednak podkreślić, że uspokojony charakter ul. Gazowniczej można wzmocnić i przeprojektować ją na spokojną zieloną uliczkę typu Woonerf – dostępną na całej szerokości dla pieszych i uspokojonym ruchem pojazdów dzięki zastosowaniu szykan w postaci małej architektury oraz zieleni niskiej i wysokiej. W kontekście dostępności rozwiązanie to jest istotne w wyniku ułomności połączenia Młodego Miasta przez inwestycję Bastion Wałowa z ul. Wałową i ul. Aksamitną – ul. Gazownicza może przejąć część ruchu pieszego z inwestycji Doki a nawet Stoczni Cesarskiej. Ponadto lokalizacja za końcem ul. Gazowniczej popularnego food-hallu Montownia wymusza naturalne połączenie piesze w kierunku Dworca PKP Gdańsk Główny.



Ryc. 53 A-B. Brak kontynuacji chodnika na ul. Gazowniczej: A – widok ul. Gazowniczej od strony ul. Łagiewniki; B – widok ul. Gazowniczej w kierunku food-hallu Montownia i inwestycji Bastion Wałowa. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

W przyszłości istotnym połączeniem Starego i Młodego Miasta będzie nieistniejąca współcześnie uliczka łącząca po skosie ul. Rybaki Górne w rejonie ul. Wałowej z nabrzeżem na tyłach Mlecznego Piotra u ujścia Motławy do Martwej Wisły (Ryc. 54). Połączenie to jest o tyle ważne, że stanowiłoby najkrótszą drogę do najdalej wysuniętego miejsca, licząc od Dworca PKP Gdańsk Główny. Ponadto przy tym ciągu ma zostać wybudowana nowa szkoła, co powinno być naturalnie zintegrowane ze sobą i stanowić bezpieczny i atrakcyjny ciąg pieszy w drodze do szkoły, zarówno od strony Młodego Miasta i przystanku tramwajowego w ul. ks. J. Popiełuszki, jak i od strony Starego Miasta, ul. Rybaki Górne i Dolne.



Ryc. 54 A-B. Brak połączenia od (A) skrzyżowania ul. Rybaki Górne i Wałowej w kierunku najdalej oddalonego od Dworca Gdańsk Główny miejsca (B) w rejonie Mlecznego Piotra. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)



Ryc. 55. Brak ciągłości osi w kierunku Pomnika Poległych Stoczniovców. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Południowa strona food hallu *Montownia* stanowi wewnętrzną uliczkę zaplecзовą o charakterze dziedzińca-parkingu, a jednocześnie jest dojściem do głównego wejścia do hotelowego lobby dla strefy apartamentów na wynajem znajdujących się na górnych kondygnacjach. Przestrzeń tej uliczki przeznaczona jest do parkowania samochodów gości apartamentów, w związku z czym wjazd na nią częściowo ograniczony jest szlabanem. Niemniej uliczka ma interesującą aranżację ogrodów deszczowych z zielenią niską i wysoką. Cechą charakterystyczną tej uliczki jest oś na pomnik Poległych Stoczniovców, jednak przytłumiona dominującymi punktowcami inwestycji *Bastion Wałowa*, pod którymi znajduje się wąskie przejście do ul. Wałowej.

Niedokończone inwestycje jako bariery mentalne

Międzynarodowy kryzys na rynku nieruchomości biurowych nie ominął także Młodego Miasta, gdzie część planowanych inwestycji nie ruszyła z budową (co doprowadziło do projektów przekształceń w kierunku zabudowy związanej z zamieszkaniem), część rozpoczęto i nie dokończono (co zaowocowało zamrożeniem inwestycyjnym działek), a część dokończono (ale nie bez problemów z komercjalizacją przestrzeni). Przykładem niedokończonej i zatrzymanej inwestycji jest 10-kondygnacyjny biurowiec przy ul. Marynarki Polskiej 183 (Ryc. 56). W innym miejscu przy tej ulicy kolejny biurowiec został wybudowany wyłącznie w części podziemnej, również blokując zagospodarowanie działki. W kontekście dostępności takie niedokończone inwestycje stanowią bariery mentalne – kierunki do których się nie zmierza, w szczególności jeśli z daleka widać, że nie zapraszają. Ten negatywny fenomen jest szczególnie ważny w kontekście przyszłości ul. Malarzy, stanowiącej uspokojone połączenie Młodego Miasta z pozostałą częścią dzielnicy Młyniska.



Ryc. 56. Niedokończona inwestycja biurowa przy al. Marynarki Polskiej 183 jako bariera mentalna: mało atrakcyjna wizualnie, niezapraszająca poprzez brak usług, budząca poczucie niebezpieczeństwa. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Brak ciągłości nabrzeży

Coraz ważniejszym połączeniem Młodego i Starego Miasta jest zachodnie nabrzeże Motławy. Połączenie to charakteryzuje jednak brak ciągłości przestrzennej (Ryc. 57), począwszy od (A) fragmentarycznych kilkustopniowych wyniesień z rampami, a skończywszy na przerwaniu nawierzchni w okolicy (B) ul. Wiosny Ludów i ul. Stępkarskiej oraz (C) na wejściu na teren Stoczni Cesarskiej w okolicy Mlecznego Piotra i ujścia Motławy. Wymienione ułomności powodują, że ten atrakcyjny ciąg pieszy pomimo działań właściciela, aby zaprosić ludzi na teren (wyznaczenie historycznego szlaku) staje się niedostępny, trudno dostępny lub wręcz niebezpieczny dla użytkowników przestrzeni, w szczególności dla osób o specjalnych potrzebach.

Niebawem przestrzeń ta zyska nowych użytkowników w związku z postępującymi inwestycjami deweloperskimi wzdłuż nabrzeża.



Ryc. 57 A-C. Przerwana ciągłość nabrzeży Motławy: A – widok na jedno z kilkustopniowych wyniesień z rampą w okolicy ul. Stępkarskiej; B – widok na przerwę w nawierzchni nabrzeża i błotne przedepty w okolicy ul. Wiosny Ludów; C – widok na wejście z betonowego nabrzeża na teren Stoczni Cesarskiej – w tle widoczny ceglany budynek Mlecznego Piotra. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Relikty nawierzchni jako bariera i wyzwanie ochrony konserwatorskiej

Poniższa rycina ukazuje napięcie pomiędzy potrzebą zapewnienia dostępności przestrzeni publicznych a ochroną dziedzictwa materialnego w postaci historycznych nawierzchni i reliktyw infrastruktury przemysłowej. Z jednej strony, zachowane fragmenty starotorzy – jak szyny kolejowe i dźwigowe – stanowią cenne świadectwo przemysłowej przeszłości Młodego Miasta i mogą pełnić rolę nośników tożsamości miejsca. Z drugiej jednak strony, ich obecność bywa trudna do pogodzenia z zasadami projektowania uniwersalnego, zwłaszcza tam, gdzie utrudniają one poruszanie się osobom z ograniczoną mobilnością. Przykład ul. Narzędziowców, gdzie relikty nawierzchni przeznaczone są do likwidacji, kontrastuje z rozwiązaniem przy food hallu Montownia, gdzie odtworzony przebieg bocznicy linii 105 Stoczni Gdańskiej został wkomponowany w nową aranżację przestrzeni. Przyszłe interwencje powinny dążyć do wyważenia tych dwóch wartości-dostępności i pamięci miejsca-poprzez selektywne zachowanie, czytelne oznaczenie i kreatywne włączenie historycznych elementów w nowoczesne, inkluzywne środowisko miejskie.



Ryc. 58 A-B. Wyzwaniem dla obszaru jest pogodzenie projektowania uniwersalnego z ochroną dziedzictwa w postaci reliktyw historycznych nawierzchni, w tym szyn kolejowych i dźwigowych (starotorza); po lewej relikty nawierzchni i starotorze w ul. Narzędziowców przeznaczone do likwidacji; po prawej odtworzony przebieg starotorza bocznicy linii 105 Stoczni Gdańskiej wokół food hallu Montownia. (źródło: Piotr Smolnicki, kwiecień 2024, jesień 2025)

Bariery obszarowe

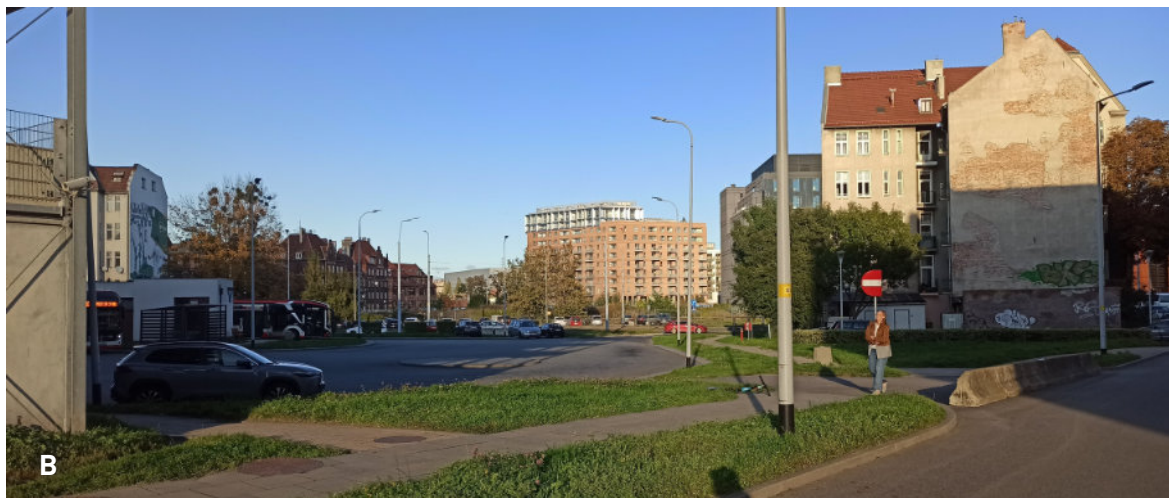
Kompleks mieszkaniowy Bastion Wałowa stanowi przykład bariery obszarowej, która ogranicza swobodny przepływ pieszych pomiędzy Młodym Miastem a sąsiednimi kwartałami Śródmieścia (Ryc. 59). Choć formalnie istnieje przejście łączące otoczenie food hallu „Montownia” z ulicami Wałową i Aksamitną, jego wąski, nieczytelny charakter oraz brak wyraźnego zaproszenia do przejścia sprawiają, że pełni ono raczej funkcję szczeliny niż realnego łącznika przestrzennego. Tego rodzaju zabudowa, zamknięta w sobie i pozbawiona aktywnego parteru, nie tylko utrudnia orientację i dostępność, ale również osłabia potencjał integracyjny całego obszaru. W kontekście miasta 15-minutowego, które opiera się na gęstej sieci powiązań i dostępności funkcji w skali pieszej, bariery obszarowe tego typu stanowią istotne wyzwanie dla spójności i inkluzywności przestrzeni miejskiej.



Ryc. 59 A-D. Kompleks mieszkaniowy Bastion Wałowa jako bariera obszarowa-na zdjęciu widoczne wąskie przejście łączące otoczenie food hallu „Montownia” z ul. Wałową i Aksamitną. (źródło: Piotr Smolnicki, lato-jesień 2025, maj 2023, grudzień 2020)

Zajezdnia autobusowa

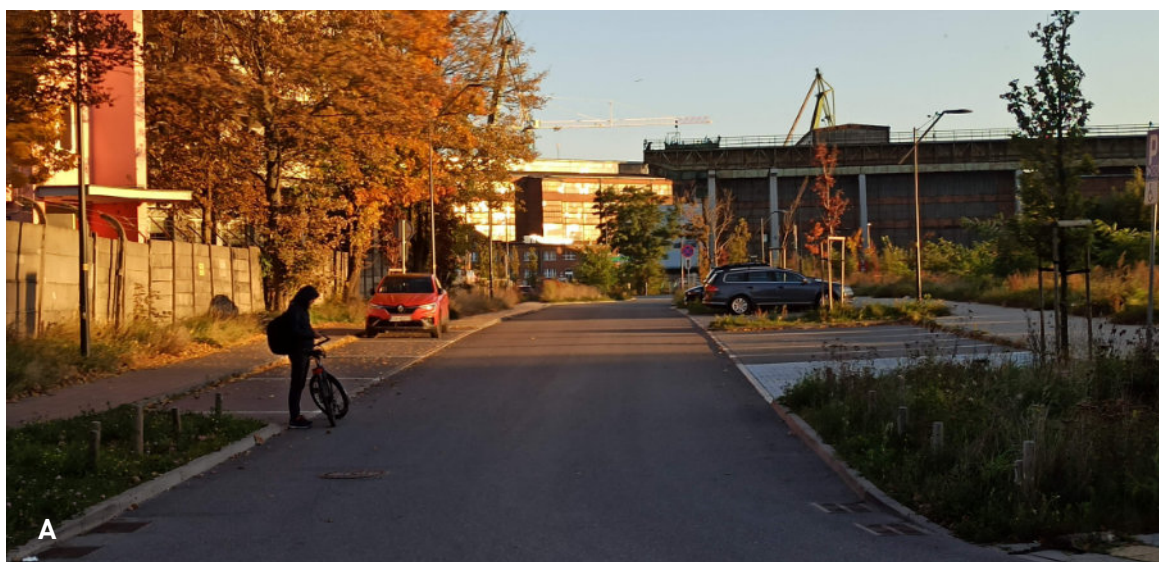
Kolejne ryciny numer 60A i B ukazują istniejące zagospodarowanie w rejonie zajezdni autobusowej przy ul. Jana z Kolna – kluczowego obszaru styku Młodego Miasta ze Śródmieściem. Istniejący w tym miejscu parkingowiec kubaturowy z ulokowaną przed nim funkcją zajezdni autobusowej oraz ślepe ściany historycznych kamienic razem tworzą barierę obszarową o niskiej jakości przestrzeni oraz o ograniczonej przepuszczalności. Tego typu zagospodarowanie nie tylko nie sprzyja integracji przestrzennej, ale wręcz wzmacnia izolację Młodego Miasta od sąsiednich kwartałów.



Ryc. 60 A-B. Bariery obszarowe w postaci zagospodarowania nieadekwatnego dla funkcji śródmiejskiej: parkingowiec kubaturowy z zajezdnią autobusową oraz ślepe ściany historycznych kamienic. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Ulice Traserów i Niterów (Ryc. 61), położone wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły, pozostają niedostępne dla osób postronnych z uwagi na funkcjonujące tam zakłady przemysłowe, w tym Remontowa Shipbuilding S.A. oraz Aluship International. Brak możliwości swobodnego przejścia w tym rejonie skutkuje przerwaniem ciągłości potencjalnych tras pieszych i rowerowych wzdłuż wody, co znacząco ogranicza dostępność przestrzeni nabrzeżnej od strony Młodego Miasta. Tego rodzaju bariery funkcjonalne, choć wynikające z aktywności gospodarczej, stanowią istotne wyzwanie dla integracji dzielnicy z otoczeniem i utrudniają realizację idei miasta 15-minutowego, w którym dostęp do przestrzeni publicznych – w tym nadrzecznych – powinien być równy i powszechny.

Przestrzeń Młodego Miasta naznaczona jest wielowarstwowym układem barier, które w różnym stopniu ograniczają dostępność, spójność i inkluzywność tego obszaru. Wśród nich wyróżnić można bariery liniowe-takie jak nabrzeża, wieloskalowa infrastruktura drogowa i kolejowa – które przecinają dzielnicę i utrudniają jej integrację z otoczeniem. Należy jednak zaznaczyć, że ich obecność wiąże się z koniecznością zapewnienia sprawnej komunikacji w mieście i nie można negować ich obecności. Należy traktować je jako punkt wyjścia do poszukiwania rozwiązań mitygujących negatywne skutki na najbliższe otoczenie.



Ryc. 61 A-B. Brak dojścia od strony ul. Traserów wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły spowodowany funkcjonującym terenem przemysłowym, m.in. Remontowa Shipbuilding S.A., Aluship International. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

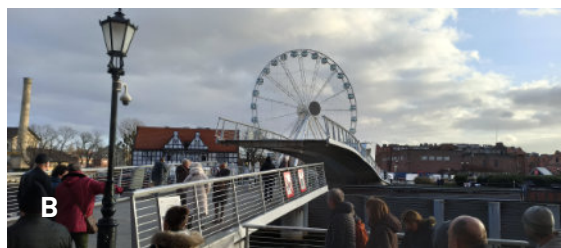
Istotne są również bariery punktowe, jak schody czy brak chodników, które wykluczają osoby o szczególnych potrzebach i podważają zasadę projektowania uniwersalnego. Dodatkowo, bariery obszarowe – w postaci zamkniętych kompleksów mieszkaniowych, nieprzepuszczalnych kwartałów czy terenów przemysłowych – fragmentaryzują przestrzeń i ograniczają swobodny ruch pieszy. Szczególnym przypadkiem są też napięcia między ochroną dziedzictwa a potrzebą zapewnienia dostępności, widoczne m.in. w kontekście historycznych nawierzchni i reliktów infrastruktury stoczniowej.

Zidentyfikowane przeszkody nie tylko utrudniają realizację idei miasta 15-minutowego, ale również wpływają na codzienne doświadczenie przestrzeni przez jej użytkowników. Ich przezwyciężenie wymaga zintegrowanego podejścia projektowego, które łączy troskę o dziedzictwo z zasadami dostępności, czytelności i spójności przestrzennej. Tylko wówczas Młode Miasto będzie mogło stać się rzeczywiście otwartą, inkluzywną i funkcjonalną częścią Gdańska.

Zwodzona kładka pieszo - rowerowa jako czasowa bariera przestrzenna

Obecnie najbliższy dostęp z Młodego Miasta na Polski Hak, położony vis-à-vis Motławy, możliwy jest przez kładkę na Ołowiankę (Ryc. 62). Odległość od analizowanego obszaru do kładki nie jest jedyną barierą, ponieważ należy jeszcze uwzględnić fakt, że w okresie od 1 kwietnia do 30 października w godzinach od 7:30 do 19:30 kładka dostępna jest dla pieszych przez ok. 25 minut w ciągu każdej godziny – pozostały czas kładka otwarta jest dla żeglugi lub następuje jej zwodzenie i opuszczanie, natomiast od północy do 7:00 oraz od 1 listopada do 31 marca kładka jest dostępna dla pieszych z wyłączeniem podniesienia jej na żądanie żeglugi, jednak nie częściej niż raz na godzinę (drmg.gdansk.pl).

W związku z tym, że zarówno żegluga jak i piesi muszą się dostosować do rozkładu zwodzenia kładki, która odsunięta jest o kilometr od ujścia Motławy sugerowanym rozwiązaniem byłaby budowa drugiej kładki bliżej ujścia Motławy do Martwej Wisły, z harmonogramem zsynchronizowanym z pierwszą kładką, żeby nie utrudniać żeglugi, a jednocześnie dać możliwość późnialskim pieszym spokojnego dojścia do alternatywnej kładki zamiast czekania 35 minut na możliwość przejścia stojąc pod jedyną przeprawą.



Ryc. 62 A-C. Kładka zwodzona na Ołowiankę stanowi okresową barierę – w szczególności w sezonie przy wzmożonym ruchu wodnym kładka dostępna jest dla pieszych przez jedyne 25 minut na godzinę. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

2.2.6. Potencjalne nowe połączenia

Na wstępie należy zaznaczyć, że każde potencjalne przejście przez Motławę pomiędzy kładką zwodzoną na Ołowiankę a ujściem rzeki do Martwej Wisły będzie musiało umożliwiać żeglugę na tym intensywnie uczęszczanym odcinku. Rozwiązaniem podstawowym jest budowa kładki zwodzonej, natomiast alternatywą jest funkcjonująca przeprawa promowa (także kolidująca z ruchem podłużnym po rzece).

Polski Hak znajduje się pomiędzy ujściem Motławy a Martwą Wisłą, vis a vis obrotnicy statków, która stanowi duże przedpole ekspozycyjne (Ryc. 63). Cypel półwyspu Polski Hak w kontekście miasta 15-minutowego jest całkowicie niedostępny, co pokazuje mapa na Ryc. 44 z oznaczonym 38-krotnym (!) wydłużeniem drogi pieszej (2100 m, tj. ok. 28 min.) w stosunku do teoretycznego przejścia w linii prostej na drugi brzeg do Młodego Miasta (55 m). Lokalizacja przejścia w tym miejscu umożliwiłaby stworzenie pętli z 15-minutowym czasem dojścia pomiędzy tą przeprawą a kładką zwodzoną na Ołowiankę.





Ryc. 63 A-D. Potencjalne miejsce kładki pieszej z Młodego Miasta na cypel Polskiego Haku (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Ul. Stępkarska jest krótką ulicą łączącą koniec ul. Wałowej z nabrzeżem Motławy na ul. Wiosny Ludów (Ryc. 64). Z punktu widzenia dostępności i kompozycji urbanistycznej stanowi ona najlepsze miejsce dla przeprowadzenia połączenia na drugi brzeg do ul. Sienna Grobla na półwyspie Polski Hak:

- od wschodu, na Polskim Haku ul. Stępkarska trafia mniej więcej w środek półwyspu, a jak pokazują zdjęcia C i D – zapewnione jest przejście bramne także w głąb rozbudowującego się tam osiedla,
- od zachodu ul. Stępkarska zasilana jest potokami ruchu od kończących się na niej ulic: Wałowej i Stara Stocznia oraz od mostu nad kanałem Raduni, prowadzącego od ul. Sukienniczej i pl. Obrońców Poczty Polskiej,
- w połowie ulicy przebiegać będzie ul. ks. J. Popiełuszki z torowiskiem z przystankiem tramwajowym.





Ryc. 64 A-D. Potencjalne połączenie w osi ul. Stępkarskiej na przecięciu z ul. Wiosny Ludów: (A i B) widok ul. Stępkarskiej odpowiednio w kierunku wschodnim i zachodnim. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Realizacja tego połączenia przez Motławę przyczyniła by się nie tylko do zwiększenia dostępności na terenie Młodego Miasta, ale w szczególności umożliwiłaby jakąkolwiek dostępność pieszą do Polskiego Haka w zasięgu 15-minutowym.

Fenomenem historycznym Gdańska jest odcisnięty w układzie ulicznym ślad dawnego pierścienia umocnień renesansowych (także częściowo zachowanych redut). Przykładem są kolejno następujące po sobie ulice: Wałowa, Długa Grobla i Reduty: Żbik, Dzik, Miś, Wyskok i Wilk oraz ul. Grodza Kamienna i pl. Wałowy, które razem tworzą od wschodu i południa fragment elipsy okalającej historycznie miasto. Za tą elipsą znajdowały się wały, bastiony i fosy miejskie.

Współczesnym odtworzeniem brakującego odcinka tego łuku na przedłużeniu ul. Wałowej jest ciąg pieszy na osiedlu Brabank (Ryc. 65). Ciąg ten kończy się na rzece Motławie charakterystycznym wcięciem nabrzeża, które skłania do przemyśleń na temat jego potencjalnego wykorzystania np. jako przeprawy promowej, łączącej Młode Miasto z Długimi Ogrodami i Polskim Hakiem. Mogłaby to być atrakcyjna alternatywa dla pieszych i rowerzystów w zestawieniu z planowanym tuż obok tunelem pod rzeką i długimi rampami zjazdowymi do niego na obu brzegach. Można sobie wyobrazić argument oponentów tego rozwiązania, że w odległości 320 m znajduje się kładka zwodzona, jednak przejście na drugą stronę rzeki wynosi 850 m (ok. 13 min. pieszo, przy założeniu, że kładka zwodzona będzie otwarta dla pieszych, a nie żeglugi, co może trwać dodatkowe 35 min.) – niemal dziesięciokrotnie więcej niż szerokość Motławy w tym miejscu. W kontekście Młodego Miasta jako 15-minutowego mogło by to być atrakcyjne połączenie.

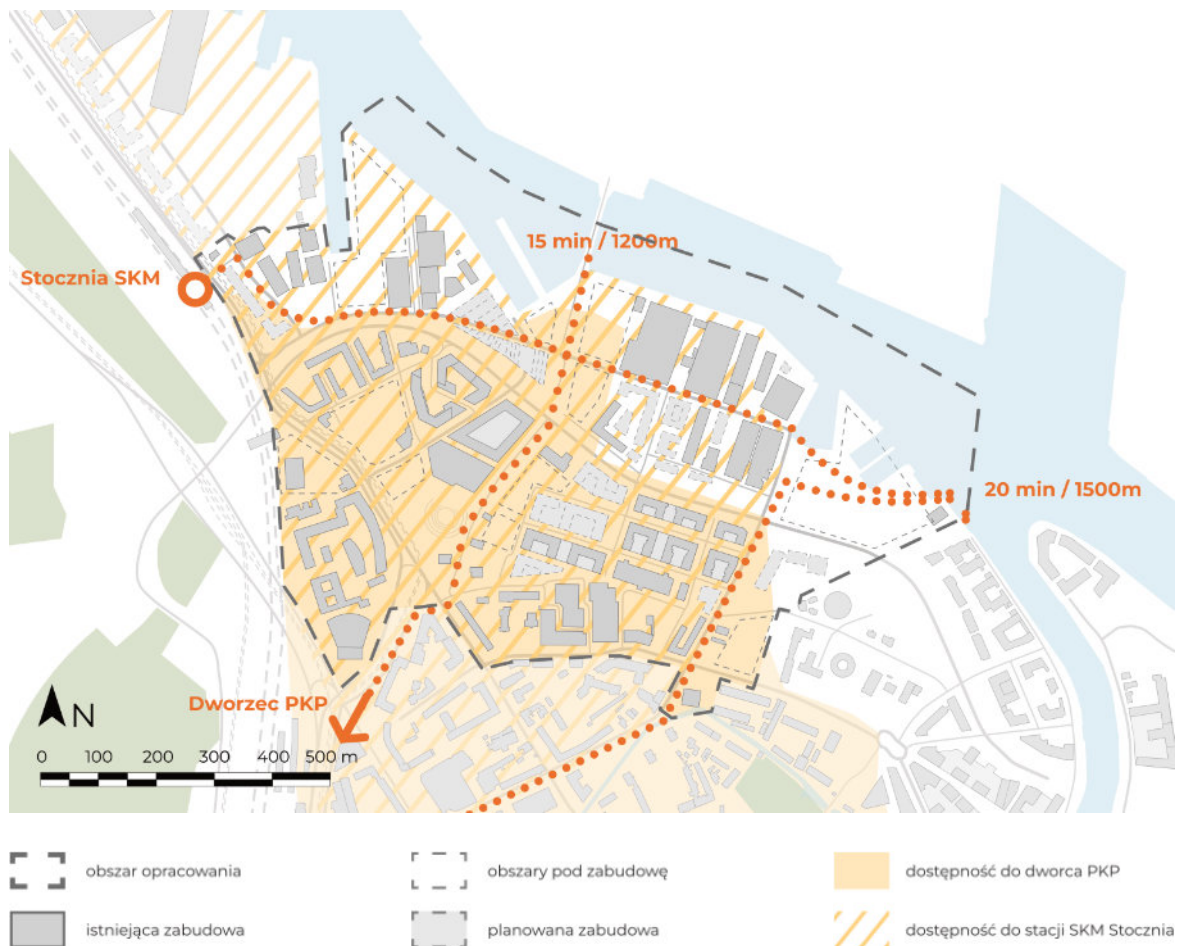




Ryc. 65 A-D. Ciąg pieszy w śladzie historycznego wewnętrznego pierścienia wałów renesansowych na przedłużeniu ul. Wałowej: (A) widok z Polskiego Haka, (B i C) widok deptaka odpowiednio w kierunku zachodnim i wschodnim z towarzyszącą mu zielenią i lokalami usługowymi w parterze, (D) widok w kierunku zachodnim jezdni drogi wewnętrznej na przedłużeniu deptaka – drastyczna zmiana charakteru przestrzeni. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

2.3. Dostępność do alternatywnych środków transportu

Dostępność do alternatywnych środków transportu stanowi kluczowy filar miasta 15-minutowego, umożliwiając mieszkańcom codzienne funkcjonowanie. W przypadku Młodego Miasta potencjał ten pozostaje w dużej mierze niewykorzystany (Ryc. 66). Choć w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się przystanki tramwajowe i autobusowe, ich powiązanie z wewnętrzną strukturą dzielnicy jest ograniczone przez bariery przestrzenne i brak czytelnych tras dojścia. Infrastruktura rowerowa ma charakter fragmentaryczny, a stacje roweru miejskiego czy punkty wypożyczeń mikromobilności są nieliczne lub nieobecne. Również potencjał transportu wodnego-mimo bliskości Martwej Wisły i Motławy-nie został dotąd w pełni zagospodarowany. W niniejszym rozdziale przeanalizowano istniejące i potencjalne formy alternatywnej mobilności na Młodym Mieście, wskazując zarówno na ich ograniczenia, jak i możliwości rozwoju w kierunku bardziej zrównoważonego i dostępnego systemu transportowego.

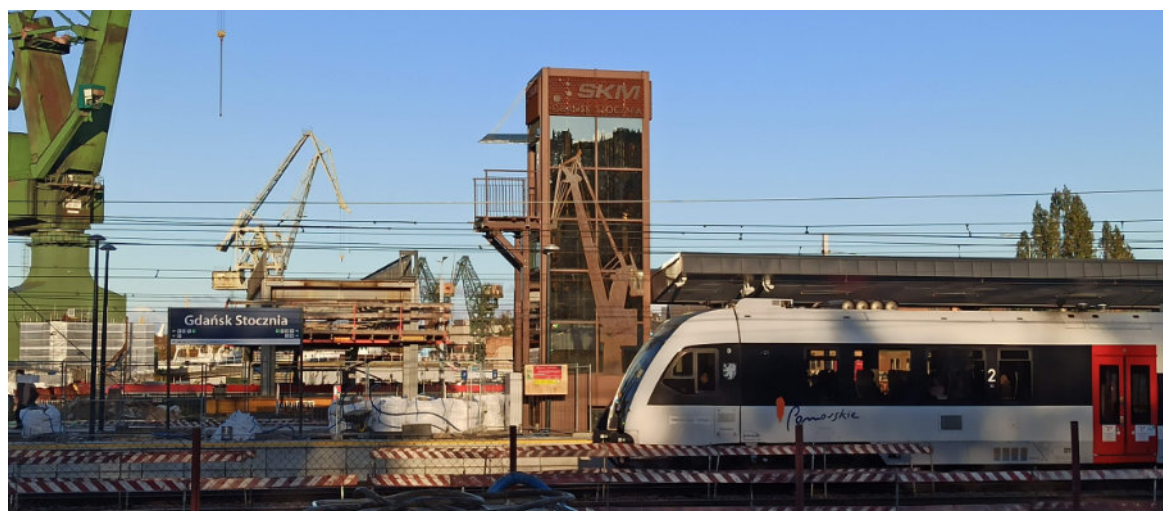


Ryc. 66. Większa część obszaru Młodego Miasta znajduje się w zasięgu 15 minut (1200 m) od kolei: obszar żółty – dostępność do dworca PKP Gdańsk Główny, której granicą jest ul. ks. J. Popiełuszki; kreskowanie żółte – dostępność do stacji SKM Gdańsk Stocznia. (opracowanie Piotr Smolnicki)

Dostępność kolejowa-PKP/SKM

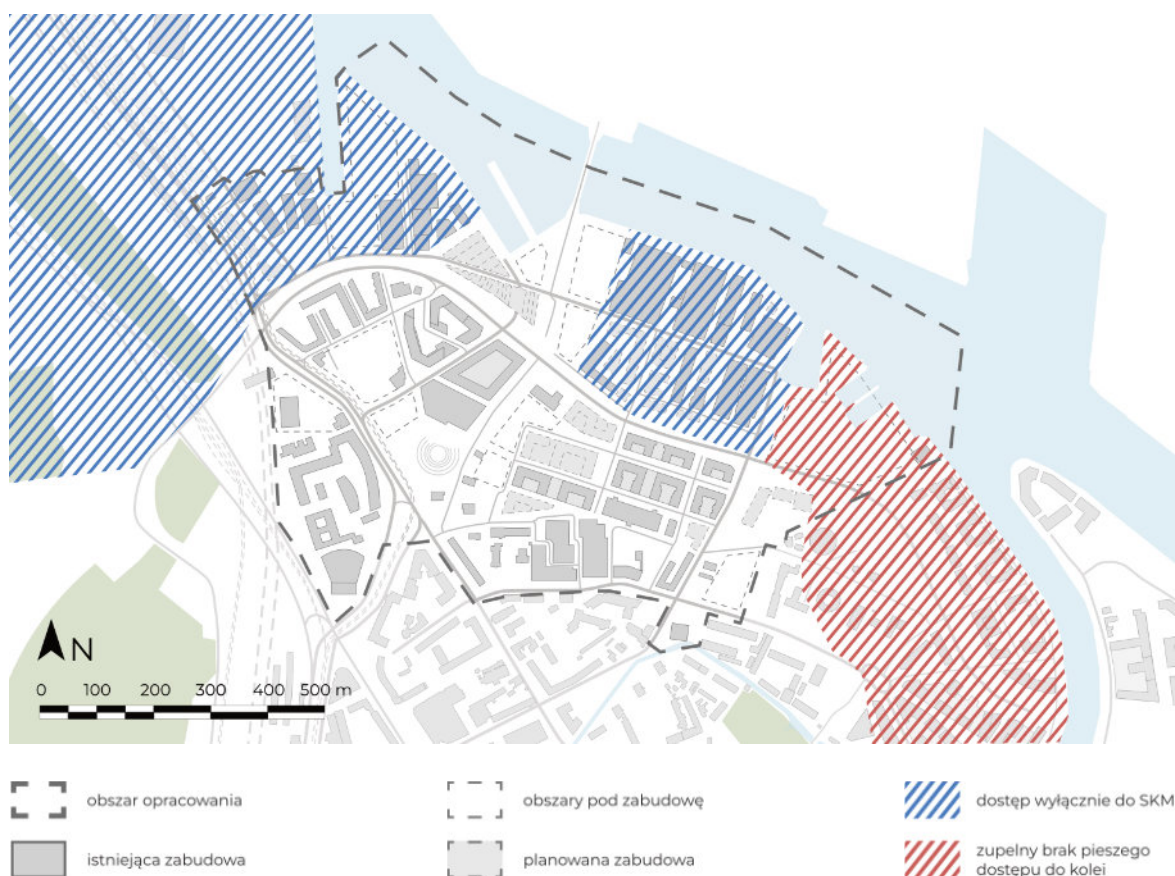


Ryc. 67. Wejście główne do dworca PKP Gdańsk Główny-ok. 10 min. spacerem do Młodego Miasta – widok w kierunku Młodego Miasta. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)



Ryc. 68. Stacja SKM Gdańsk Stocznia - widok od str. parku Steffensów. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Dostępność kolejowa stanowi istotny atut Młodego Miasta w kontekście mobilności metropolitalnej i regionalnej. Większość obszaru znajduje się w zasięgu 15-minutowego dojazdu pieszego (ok. 1200 m) od dwóch kluczowych węzłów transportowych: dworca PKP Gdańsk Główny (Ryc. 67) oraz stacji SKM Gdańsk Stocznia (Ryc. 68). Zasięg dostępności pieszej do dworca głównego kończy się szacunkowo na osi ul. ks. J. Popiełuszki. Stacja SKM Gdańsk Stocznia, której strefę dostępności oznaczono kreskowaniem żółtym, znajduje się bliżej północnej części obszaru, jednak jej powiązania z obszarem Młodego Miasta są ograniczone przez brak bezpośrednich, komfortowych tras dojazdu.



Ryc. 69. Obszary o ograniczonej dostępności do kolei. (opracowanie Piotr Smolnicki)

Kolejna mapa (Ryc. 69) przedstawia zróżnicowanie dostępności kolejowej na obszarze Młodego Miasta. Obszary oznaczone rzadkim kreskowaniem to strefy, z których możliwe jest dojście do stacji SKM Stocznia zgodnie z założeniami 15 minut dojścia. Obszary pokryte gęstym kreskowaniem wskazują na brak realnego pieszego dostępu do jakiegokolwiek stacji kolejowej. Taki stan rzeczy realnie podważa założenia miasta 15-minutowego i wymaga interwencji. Poprawa dostępności kolejowej wymaga nie tylko skrócenia fizycznych dystansów, ale także likwidacji barier przestrzennych i poprawy jakości tras dojścia.

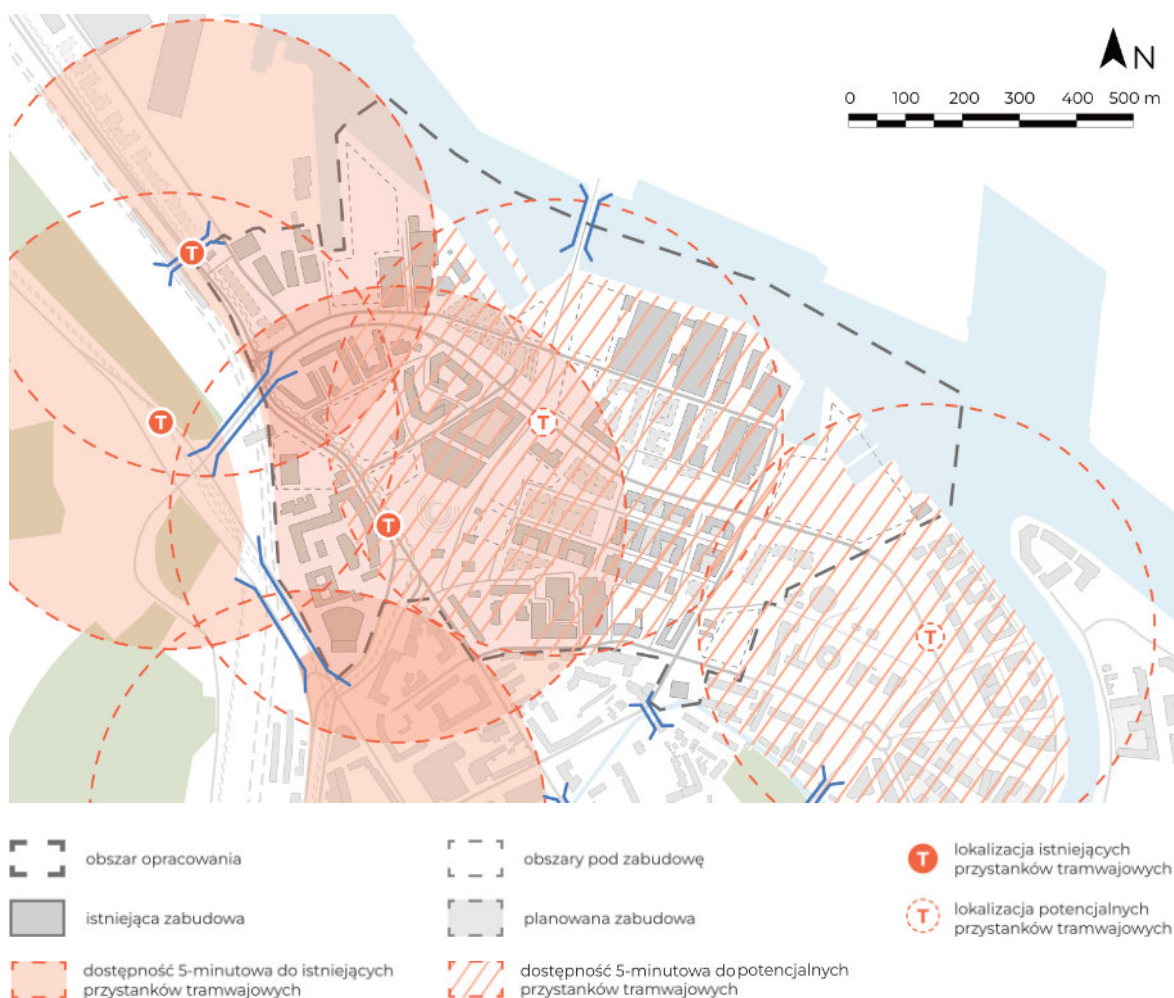
Mimo formalnej bliskości, realna dostępność kolei wymaga poprawy jakości infrastruktury pieszej, czytelności orientacji oraz eliminacji barier przestrzennych, aby w pełni wykorzystać potencjał transportu szynowego jako alternatywy dla ruchu samochodowego.

Dostępność tramwajowa

Dostępność tramwajowa na Młodym Mieście koncentruje się wokół osi ul. Jana z Kolna, a w przyszłości ul. ks. J. Popiełuszki, która stanowić będzie główny korytarz transportowy dzielnicy i łączyć się będzie z trasą tramwajową w ul. Siennickiej. Linia tramwajowa w ciągu ul. J. Popiełuszki łączyć się będzie z ul. Jana z Kolna poprzez ul. Nowomiejską (Ryc. 71). Kolejna mapa (Ryc. 70) przedstawia zasięg 5-minutowego dojścia (ok. 400 m) do przystanków tramwajowych – zarówno istniejących, jak i potencjalnych – zlokalizowanych wzdłuż tej trasy. Proponowane lokalizacje nowych przystanków zostały dobrane w sposób maksymalizujący pokrycie dostępnością, tak aby zapewnić równomierny dostęp do transportu publicznego w całym obszarze. Dzięki temu możliwe jest zbliżenie struktury przystanków do standardów miasta 15-minutowego, w którym szybki i wygodny dostęp do transportu publicznego stanowi podstawę codziennej mobilności. Kluczowym wyzwaniem pozostaje jednak zapewnienie bezpiecznych i komfortowych tras dojścia do przystanków w kontekście obecnie istniejących barier przestrzennych i braku infrastruktury pieszej w niektórych rejonach. Realizacja trasy tramwajowej będzie z pewnością uzupełniona niezbędną infrastrukturą dostępową. Zapewnienie ciągłości tych połączeń będzie wymagało szczególnej uwagi.

Należy zwrócić uwagę, że na ulicy Marynarki Polskiej na przedłużeniu ulicy Jana z Kolna zawężono pasy ruchu samochodowego a odzyskaną przestrzeń jezdni asfaltowej przeznaczono na drogę dla rowerów, która znajduje się pomiędzy jezdnią a torowiskiem tramwajowym. Rozwiązanie to jest istotnym połączeniem rowerowym Młodego Miasta z Młyniskami i Wrzeszczem oraz dalszymi dzielnicami. Jednak należy zwrócić uwagę, że lokalizacja ścieżki rowerowej wzdłuż torowiska może budzić wśród jej użytkowników poczucie niebezpieczeństwa ze względu na konieczność przekraczania torów w stronę Młodego Miasta (Ryc. 72). Zdjęcie pokazuje nietypową sytuację przejazdu rowerowego, w trakcie którego jezdni była zamknięta dla ruchu samochodowego – w tej sytuacji rowerzyści mają większą swobodę wykonania manewru skrętu, obserwacji i przejazdu przez torowisko. W typowej sytuacji rowerzysta znajduje się w odległości jednego do dwóch metrów od torowiska, co ogranicza możliwość wykonania bezpiecznego i wygodnego skrętu przed wjechaniem na szynę, a tym samym:

- ogranicza możliwość obserwacji czy nadjeżdża tramwaj (hałas samochodowy i kolejowy oraz przemysłu może zagłuszać dźwięk nadjeżdżającego tramwaju),
- zwiększa szanse wjechania na szynę pod innym kątem niż prostopadle, co dla poruszających się pojazdami jednośladowymi przy nieodpowiednich warunkach atmosferycznych może skutkować wywróceniem się,
- rowerzysta jednocześnie musi przekroczyć torowisko i jezdnię (w tym przypadku ul. Malarzy), na której odbywa się ruch samochodowy.



Ryc. 70. Dostępność 5-minutowa do przystanków tramwajowych: istniejących i potencjalnych w ciągu ul. ks. J. Popiełuszki-lokalizacja przystanków potencjalnych dobrana w sposób zapewniający największą dostępność w promieniu 400 m. (opracowanie Piotr Smolnicki)



Ryc. 71. Na ul. Nowomiejskiej w przyszłości planowana jest lokalizacja linii tramwajowej łączącej istniejącą linię tramwajową na ul. Jana z Kolna z planowaną linią tramwajową na ul. ks. J. Popiełuszki. (źródło: Piotr Smolnicki)

Rowerzysta, jako niechroniony uczestnik ruchu drogowego ryzykuje w tych okolicznościach najczęściej. W sytuacji niedoświadczonych rowerzystów, w szczególności dzieci, przejazdu przez torowisko tramwajowe w obrębie skrzyżowania może generować niebezpieczeństwo.

Podobna sytuacja ma miejsce na końcu drogi rowerowej, gdzie rowerzysta musi niemal prostopadłe przekroczyć torowisko tramwajowe by po jego drugiej stronie dalej poruszać się równolegle – manewr „esowania” jest niebezpieczny zarówno ze względu na ograniczoną widoczność, jak i przekraczanie torowiska pod kątem innym niż prostopadły.



Ryc. 72. Potencjalnie niebezpiecznymi miejscami są przejazdy rowerowe przez torowiska tramwajowe - na zdjęciu widoczny manewr przekraczania torowiska tramwajowego z ul. Marynarki Polskiej (w osi ul. Jana z Kolna) w ul. Malarzy. (źródło: Piotr Smolnicki, czerwiec 2025)

Ruch pieszy

Ruch pieszy stanowi fundament funkcjonowania miasta 15-minutowego i jest podstawowym sposobem poruszania się w przestrzeni miejskiej. W przypadku Młodego Miasta jego znaczenie jest szczególnie istotne – zarówno ze względu na skalę dzielnicy, jak i jej potencjalną rolę jako otwartego, inkluzywnego fragmentu Śródmieścia Gdańskiego.

Obecnie jednak warunki dla ruchu pieszego są nierównomierne i często niesatysfakcjonujące. W wielu miejscach brakuje ciągłych, bezpiecznych i komfortowych tras pieszych, głównie ze względu na wczesny stan zaawansowania przekształceń terenów. Przestrzeń publiczna bywa fragmentaryczna, a dojścia do kluczowych punktów – takich jak przystanki transportu publicznego, instytucje kultury czy tereny nadrzeczne – są utrudnione przez bariery infrastrukturalne, brak chodników, schody bez alternatywnych rozwiązań czy nieczytelne przejścia przez zamknięte kwartały. Dodatkowo, wiele tras pieszych nie spełnia standardów projektowania uniwersalnego, co wyklucza osoby z ograniczoną mobilnością.

Wzmocnienie roli ruchu pieszego na Młodym Mieście wymaga:

- zapewnienia ciągłości i spójności sieci pieszej, z priorytetem dla najkrótszych i najwygodniejszych połączeń,
- ograniczania i likwidacji barier przestrzennych, w tym schodów, ogrodzeń i nieprzekraczalnych ciągów infrastrukturalnych,

- stosowania zasad projektowania uniwersalnego, uwzględniającego potrzeby wszystkich użytkowników,
- podnoszenia atrakcyjności przestrzeni, poprzez obecność zieleni, małej architektury, cienia i miejsc odpoczynku,
- zwiększenia czytelności orientacyjnej, z wyraźnym oznakowaniem i logicznym układem przestrzennym.

Ruch pieszy to nie tylko sposób przemieszczania się, ale także forma doświadczania miasta. Jego jakość wpływa bezpośrednio na komfort życia, integrację społeczną i atrakcyjność przestrzeni. Na Młodym Mieście powinien on być traktowany jako nadrzędna forma mobilności, wokół której organizowane są inne funkcje i środki transportu.

Chodniki

Chodniki stanowią podstawowy element infrastruktury pieszej i są kluczowe dla funkcjonowania miasta 15-minutowego. W kontekście Młodego Miasta ich rola nabiera szczególnego znaczenia, ponieważ to właśnie sieć chodników decyduje o realnej dostępności przestrzeni publicznych, usług, transportu zbiorowego i terenów rekreacyjnych.

W wielu miejscach obszaru obserwuje się jednak istotne braki lub niedociągnięcia w zakresie infrastruktury chodnikowej. Dotyczy to zarówno zupełnego braku chodników (np. w rejonie inwestycji przy ul. ks. J. Popiełuszki i kompleksu „Żurawie”), jak i ich fragmentaryczności, nieciągłości lub nieczytelności przebiegu. W niektórych przypadkach chodniki są zawężone przez elementy techniczne (np. wentylacje garaży), niedostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością lub pozbawione odpowiedniego oświetlenia i małej architektury.

Wysokiej jakości chodniki powinny być:

- ciągłe i czytelne, bez zbędnych przerw i barier,
- szerokie i bezpieczne, umożliwiające swobodne mijanie się pieszych,
- dostępne dla wszystkich, w tym osób z niepełnosprawnościami, rodziców z wózkami czy seniorów,
- zintegrowane z zielenią i retencją, np. poprzez nawierzchnie przepuszczalne lub towarzyszące ogrodów deszczowych,
- atrakcyjne i przyjazne, z miejscami do odpoczynku, cienia i kontaktu społecznego.

Na Młodym Mieście chodniki powinny być traktowane nie tylko jako infrastruktura techniczna, ale jako podstawowy nośnik jakości życia i integracji społecznej. Ich rozwój i modernizacja powinny iść w parze z przekształceniami urbanistycznymi, tworząc spójną, inkluzywną i zrównoważoną przestrzeń miejską.

Przejścia nadziemne jako punkty widokowe związane z ochroną krajobrazu

Przejścia nadziemne w rejonie Młodego Miasta pełnią nie tylko funkcję transportową, lecz także krajobrazową i symboliczną. Kładka prowadząca ze stacji SKM Gdańsk Stocznia oferuje unikalny widok na wciąż funkcjonujące tereny przemysłu stoczniowego (Ryc. 73), stanowiąc tym samym punkt obserwacyjny dokumentujący przemiany przestrzenne i kulturowe tego obszaru. Z kolei tzw. Żółty Wiadukt umożliwia ogląd zarówno pracujących dźwigów (Ryc. 74), jak i historycznego rejonu placu Solidarności, łącząc w jednym kadrze dziedzictwo przemysłowe i społeczne Gdańska. Tego rodzaju punkty widokowe, zintegrowane z codzienną infrastrukturą pieszą, mogą

pełnić rolę narzędzi ochrony krajobrazu kulturowego – nie poprzez izolację, lecz poprzez jego udostępnienie i reinterpretację w perspektywie użytkownika. Ich potencjał warto wzmacniać poprzez odpowiednie oznakowanie, narrację historyczną i projektowanie sprzyjające zatrzymaniu się i kontemplacji.



Ryc. 73. Przejścia nadziemne jako punkty widokowe-kładka ze stacji SKM Gdańsk Stocznia stanowi istotny punkt widokowy na funkcjonujące jeszcze tereny przemysłu stocznioowego, co stanowi unikatowy element krajobrazowy (źródło: Piotr Smolnicki, maj 2024)

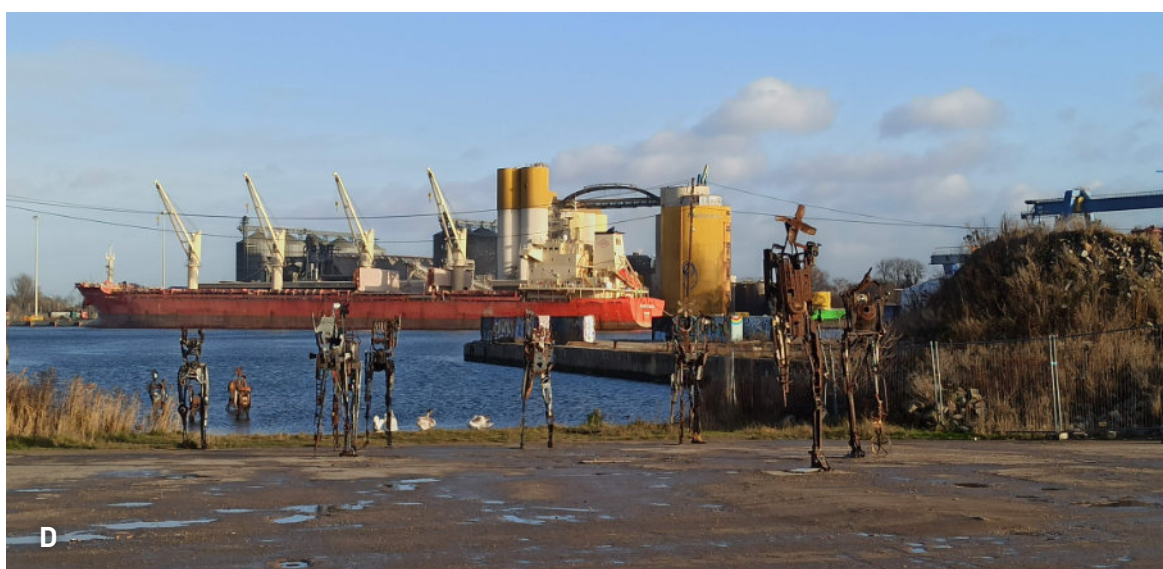


Ryc. 74. Przejścia nadziemne jako punkty widokowe-Żółty Wiadukt, z którego wykonano zdjęcie, stanowi punkt widokowy zarówno na pracujące dźwigi, jak i na rejon pl. Solidarności. (źródło: Piotr Smolnicki, jesień 2025)

Place miejskie jako przestrzeń integracji

Place miejskie w strukturze Młodego Miasta odgrywają kluczową rolę jako przestrzenie integrujące społeczność i zapewniające wytchnienie od zwartej, intensywnie zabudowanej tkanki śródmiejskiej. Kolejne ilustracje (Ryc. 75) ukazują dwa przykłady takich przestrzeni: (A, B) plac Porozumienia Gdańskiego, zlokalizowany przed dawnym budynkiem Dyrekcji Stoczni Gdańskiej, który w przyszłości zostanie otoczony pierzeją z trzech stron, z otwarciem widokowym i symbolicznym na historyczną salę BHP po drugiej stronie ul. ks. J. Popiełuszki; oraz (C, D) nowo kształtujący się plac przed dawnym basenem dokowym, który dzięki swojej lokalizacji i formie ma szansę stać się współczesnym forum miejskim. Tego rodzaju przestrzenie pełnią funkcję buforów oddechowych, miejsc spotkań, wydarzeń i codziennego wypoczynku, a ich odpowiednie zaprojektowanie - z uwzględnieniem zieleni, cienia, dostępności i aktywności parterów - ma kluczowe znaczenie dla jakości życia w gęsto zabudowanym środowisku miejskim. W kontekście Młodego Miasta, place te mogą również pełnić rolę nośników pamięci i tożsamości, łącząc przeszłość stoczniową z przyszłością otwartej, inkluzyjnej dzielnicy.





Ryc. 75 A-D. Place będą stanowić istotną otwartą przestrzeń publiczną w zwartej śródmiejskiej tkance miejskiej: A i B – widok na pl. Porozumienia Gdańskiego przed d. budynkiem Dyrekcji Stoczni Gdańskiej – w przyszłości plac będzie otoczony pierzeją z trzech stron z otwarciem na historyczną salę BHP po drugiej stronie ul. ks. J. Popiełuszki; C i D – widok na kształtujący się nowy pl. w dawnym basenie dokowym. (źródło: Piotr Smolnicki, A – czerwiec 2023, B – maj 2024, C – lipiec 2019)

Ruch rowerowy

Ruch rowerowy na Młodym Mieście planuje się prowadzić przede wszystkim w formie wydzielonych dróg dla rowerów, co wynika zarówno z ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (np. separacja drogi rowerowej od ciągów pieszych za pomocą zieleni), jak i z założeń STeR, przewidujących główną trasę rowerową po obu stronach ul. ks. J. Popiełuszki oraz system połączeń poprzecznych. Jednocześnie należy przyjąć, że w codziennym użytkowaniu znaczna część ruchu rowerowego będzie odbywać się po jezdniach ulic wewnętrznych, które – przy odpowiednim uspokojeniu ruchu – mogą pełnić funkcję stref współdzielonych.

W tym kontekście kluczowe staje się zapewnienie odpowiedniej liczby stojaków rowerowych zarówno przed lokalami usługowymi, jak i w przestrzeniach półpublicznych oraz wewnątrz zespołów mieszkaniowych. Można zakładać, że ich większa dostępność będzie sprzyjać częstszemu wyborowi roweru jako środka transportu, wzmacniając mobilność w duchu dzielnicy 15-minutowej.

Należy pamiętać, że Młode Miasto wymaga stworzenia nowych połączeń rowerowych, zarówno od strony al. Zwycięstwa, jak i od strony planowanej przeprawy przez Motławę. Natomiast wjazd ul. Jana z Kolna od strony al. Marynarki Polskiej wymaga poprawy w obrębie Młodego Miasta – dzisiaj ten wygodny dojazd rowerem nie ma swojej kontynuacji i połączenia z układem drogowym Młodego Miasta.

2.4. Mobilność. Podsumowanie

Podsumowując, wdrażanie założeń miasta 15-minutowego na Młodym Mieście w kontekście mobilności wymaga zmierzenia się z uwarunkowaniami wynikającymi z jego przemysłowej przeszłości, niejednorodnej struktury przestrzennej, uwarunkowań formalno-prawnych oraz trwającej transformacji urbanistycznej. Kluczowe jest stworzenie środowiska, które umożliwia codzienne funkcjonowanie w oparciu o krótkie dystanse – tak, aby mieszkańcy mogli w prosty sposób korzystać z usług, przestrzeni publicznych i transportu zbiorowego. Realizacja tego celu sprzyja nie tylko zrównoważonej mobilności, lecz także budowaniu lokalnej tożsamości i poczucia zakorzenienia w miejscu.

Analiza dostępności i mobilności pokazuje, że Młode Miasto znajduje się w momencie przejściowym: część układu urbanistycznego dopiero się kształtuje, a istniejące elementy wymagają lepszego powiązania i uporządkowania. Wyzwania dotyczą zarówno struktury ulic, jak i jakości przestrzeni publicznych, sposobu organizacji ruchu czy relacji z otaczającymi dzielnicami. W wielu miejscach konieczne jest wzmocnienie ciągłości przestrzennej, poprawa czytelności układu oraz zapewnienie bardziej komfortowych i bezpiecznych warunków poruszania się pieszo i rowerem. Ponadto należy pamiętać iż szersza inwestycja została już zaplanowana jako inwestycja towarzysząca w ramach procedury ULIM.

W odpowiedzi na te potrzeby wskazano pożądane kierunki działań, które mogą stopniowo zwiększać dostępność i spójność dzielnicy. Obejmują one zarówno wzmocnienie głównych osi komunikacyjnych, jak i przekształcanie ulic wewnętrznych w przyjazne przestrzenie codziennego użytku. Istotną rolę mogą odegrać istniejące ciągi piesze oraz obszary nadrzeczne, które – po odpowiednim uporządkowaniu – mają potencjał stać się naturalnymi korytarzami mobilności i integracji. Takie podejście pozwala budować fundamenty dla sąsiedztwa funkcjonującego zgodnie z ideą miasta krótkich odległości.

2.5. Lista rekomendowanych interwencji

W oparciu o dokonaną analizę stanu istniejącego należy wymienić następującą listę elementów wymagających poprawy na Młodym Mieście:

1. Główne połączenia zewnętrzne i bariery infrastrukturalne

- Brak chodników i infrastruktury rowerowej na wiadukcie i estakadzie ul. ks. J. Popiełuszki; niebezpieczne warunki dla rowerzystów; blokowanie osi ulic poprzecznych przez nasypy i przyczółek estakady.

- Niska jakość i ograniczona dostępność przejścia podziemnego od dworca PKP pod Błędnikiem; niedostateczne oświetlenie i oznakowanie alternatywnych dojść.
- Ograniczona obecnie dostępność tzw. Żółtego Wiaduktu przez schody, brak rampy, brak oświetlenia (przed realizacją planowanej windy).
- Granica portu w głębi lądu i nieprzekraczalne nabrzeża jako bariery dla ciągłości pieszo-rowerowej wzdłuż Motławy i Martwej Wisły; brak możliwości realizacji połączeń wzdłuż nabrzeży przez tereny portowe wzdłuż ul. Malarzy.
- Brak bezpośrednich, bezkolizyjnych pieszo-rowerowych i tramwajowo- samochodowych połączeń z Polskim Hakiem i Przeróbką.

2. Sieć ulic i przestrzeń publiczna

- Magistrala kolejowa jako bariera dla ruchu rowerowego i pieszego w kilku lokalizacjach.
- Fragmentaryczność i nieciągłość układu dróg publicznych (Jaracza, Robotnicza, Gdyńskich Kosynierów); meandrujące przebiegi utrudniające orientację.
- Dominacja dróg wewnętrznych o niejasnym statusie i braku standardów projektowych i ich dalszego utrzymania; niewystarczająca jakość przestrzeni pieszej i rowerowej na ulicach wewnętrznych o charakterze zapleczowym, dojazdowym i parkingowym.
- Niedokończone inwestycje biurowe i zamknięte tereny prywatne jako bariery obszarowe i mentalne.
- Relikty nawierzchni i torowisk oraz różnorodność standardów materiałowych; brak ochrony pieszych kratownic pomostowych nad retencją przed wjazdem na nie samochodów.

3. Dostępność piesza

- Brak chodników w kluczowych miejscach (m.in. ul. ks. J. Popiełuszki, rejon inwestycji Żurawie); liczne przerwy w ciągłości tras pieszych.
- Prowadzenie chodników wzdłuż ślepych ścian i elementów technicznych, takich jak wywiewy z hal garażowych lub wjazdy do nich; niedostatek oświetlenia, zieleni i małej architektury oraz wygodnych, nie meandrujących i ciągłych chodników.
- Niedostatki projektowania uniwersalnego: schody bez alternatyw, brak pochylni, wind i przejść dostępnych dla osób o szczególnych potrzebach.
- Niedostateczna liczba bezpiecznych sugerowanych miejsc przejść dla pieszych; brak priorytetu pieszych na skrzyżowaniach np. z braku przejścia po obu stronach jezdni.
- Brak czytelnego systemu informacji pieszej oraz brak czytelności wejścia na obszar Drogi do Wolności od strony ul. Łagiewniki i ul. Gazowniczej.

4. Ruch rowerowy

- Brak drogi rowerowej przy wiadukcie Popiełuszki i brak realizacji kluczowych odcinków tras planowanych w STeR.
- Niebezpieczne przekraczanie torowiska tramwajowego na al. Marynarki Polskiej (zbyt mała odległość od torów, zły kąt najazdu, konieczność jednoczesnego przekraczania jezdni i torowiska, w szczególności w kontekście mniej doświadczonych rowerzystów i dzieci).
- Niedostateczna liczba stojaków rowerowych przy usługach i w zabudowie.
- Brak spójnych połączeń poprzecznych przez ul. ks. J. Popiełuszki.

- Brak rampy rowerowej na tzw. Żółty Wiadukt.

5. Transport publiczny

- Utrudnione dojścia do SKM Gdańsk Stocznia i PKP Gdańsk Główny; brak czytelnych, komfortowych tras pieszych.
- Brak planowanej linii tramwajowej z ul. Nowomiejskiej i ks. J. Popiełuszki.

6. Nabrzeża i dostęp do wody

- Brak ciągłości pieszo - rowerowej wzdłuż Motławy i Martwej Wisły.
- Ograniczenia w zagospodarowaniu nabrzeży wynikające z wymogów ruchu portowego.
- Brak pomostów, zejść i przestrzeni rekreacyjnych nad wodą.
- Brak przeprawy pieszorowerowej (kładka/most/prom) łączącej Młode Miasto z Polskim Hakiem.

7. Place, przestrzenie wspólne i punkty widokowe

- Niedokończone zagospodarowanie placów Porozumienia Gdańskiego, przed basenem dokowym; niedostatek zieleni, cienia, aktywnych parterów.
- Brak integracji placów z siecią pieszą i rowerową.
- Kładki jako pełnoprawne punkty widokowe (brak narracji, oznakowania, oświetlenia).

8. Polityka mobilności i parkowania

- Konieczność komunikowania rozwoju Stref Płatnego Parkowania (SPP) jako korzyści dla mieszkańców i użytkowników poprzez mechanizm reinwestycji wpływów na poprawę jakości infrastruktury pieszej i rowerowej.
- Brak powiązania SPP z ograniczaniem ruchu samochodowego i promocją mobilności aktywnej.

Powyższa lista wymaga przemyślenia pod kątem priorytetów oraz możliwości realizacji w kontekście nadchodzących pięciu lat.



Fot. 5. Widok na Młode Miasto z lotu ptaka. (fot. BAM)

3

Analiza potrzeb społecznych i usług

Analiza potrzeb społecznych i usług została opracowana na podstawie materiału zebranego w ramach procesu partycypacyjnego oraz pogłębionych analiz eksperckich (Ryc. 76). Stanowi próbę zintegrowania perspektywy użytkowników Młodego Miasta – obecnych i przyszłych – z wiedzą specjalistyczną z zakresu urbanistyki, polityk miejskich oraz studiów nad dziedzictwem. Punkt odniesienia wyznacza koncepcja miasta 15-minutowego uzupełniona o szczególne dla tego obszaru uwarunkowania historyczne, postoczniowe dziedzictwo materialne i niematerialne oraz związane z nimi wartości kulturowe.



Ryc. 76. Warsztaty na temat oczekiwań użytkowników - detal. (źródło: Inicjatywa Miasto)

W wyniku analizy zsyntetyzowano szereg wątków kluczowych dla kształtowania Młodego Miasta jako dzielnicy codziennego życia. Opracowano opis struktury użytkowników przestrzeni, wraz z przewidywanymi kierunkami jej zmian, zidentyfikowano potrzeby odnoszące się do dziedzictwa i historii obszaru oraz zestaw oczekiwanych miejsc i preferowanego przez użytkowników układu przestrzennego obszaru.

3.1. Preferencje dotyczące potrzeb społecznych, układu przestrzeni publicznych i usług

W wyniku przeprowadzonych analiz określono główne grupy użytkowników Młodego Miasta oraz zidentyfikowano ich najważniejsze obawy i potrzeby. Zwrócono uwagę na wyraźną dynamikę zmian w obecnej strukturze użytkowników, co pozwoliło sformułować również scenariusz jej możliwej ewolucji w przyszłości (Ryc. 77).

Wraz z realizacją nowych osiedli systematycznie rośnie liczba mieszkańek i mieszkańców obszaru – zarówno związanych z obszarem długoterminowo, jak i przebywających tu w krótszych cyklach, w tym turystycznych najemców krótkoterminowych. Zmieniający się profil usług kulturalnych i społecznych przyciąga do tego obszaru coraz szersze grono odwiedzających z całego Trójmiasta jak i gmin ościennych.

Zebrany materiał opracowano w formie diagramów, które prezentują poszczególne podobszary wraz z przypisanymi im dominującymi grupami użytkowników. Diagramy te stanowią świadomie uproszczony zapis znacznie bardziej złożonej i zniuansowanej sytuacji społecznej, jednak pozwalają uchwycić główne kierunki zachodzących zmian oraz wskazać kluczowe potrzeby w zakresie kształtowania powiązań i relacji na styku poszczególnych obszarów (Ryc. 78, 79, 80).



Ryc. 77. Dokumentacja warsztatów na temat użytkowników. (źródło: Inicjatywa Miasto)

3.1.1. Struktura użytkowników przestrzeni

Obecna struktura użytkowników

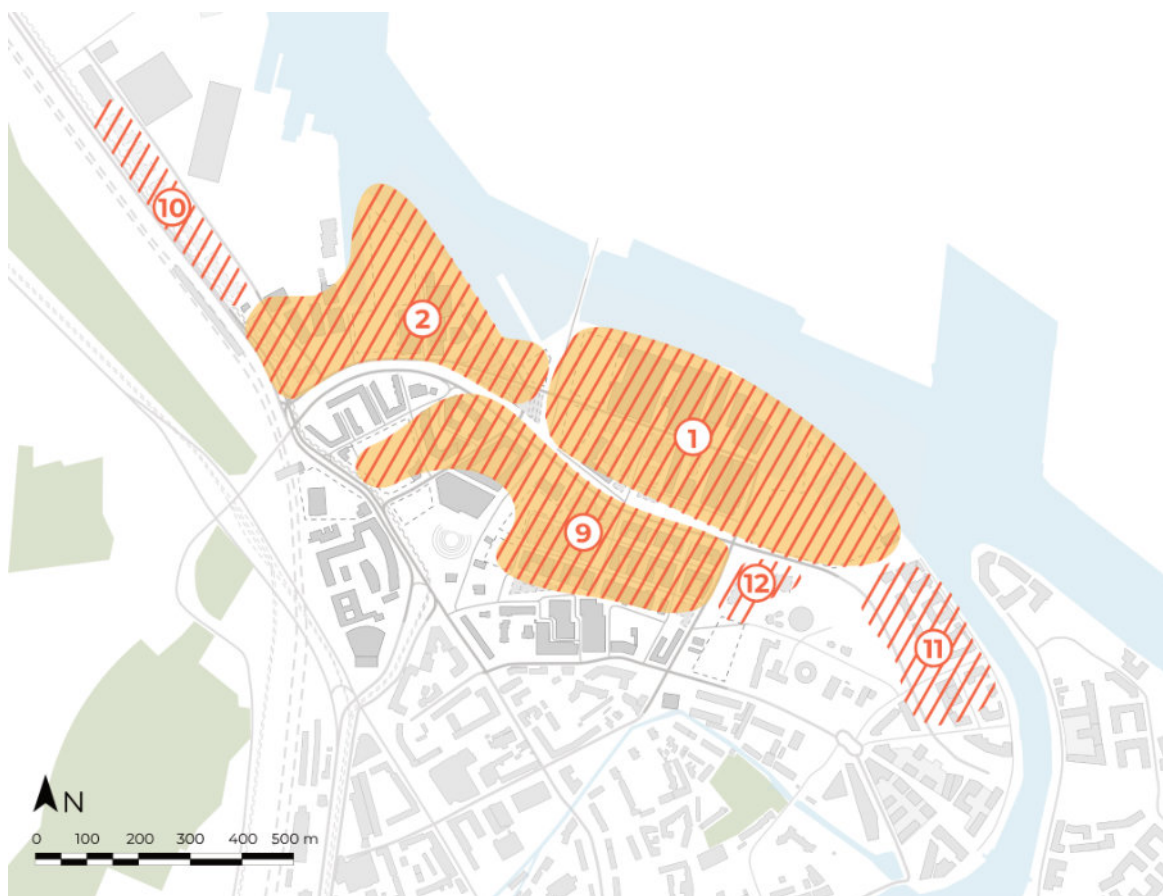


Ryc. 78. Obecna struktura przestrzenna. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

1. **Obszar historycznej Stoczni Cesarskiej.** Dominującymi użytkownikami są pracownicy przemysłowi oraz środowisko artystyczne, wykorzystujące istniejącą zabudowę i infrastrukturę do działalności produkcyjnej, twórczej i realizacji wydarzeń kulturalnych.
2. **Rejon centrów kultury 100cznia / ul. Elektryków.** Przestrzeń o charakterze przede wszystkim rozrywkowo-kulturalnym, intensywnie użytkowana przez osoby odwiedzające, przy jednoczesnej silnej obecności środowiska artystycznego.
3. **Rejon Stoczni Schichaua.** Obszar o wyraźnie przemysłowym profilu użytkowania, w którym dominują pracownicy zakładów i przedsiębiorstw działających na tym terenie.
4. **Ulice Gdyńskich Kosynierów i Robotnicza.** Teren zamieszkiwany głównie przez mieszkanki i mieszkańców „natywnych”, związanych z obszarem długotrwale, z wyraźnie ukształtowaną lokalną tożsamością sąsiedzką.
5. **Główna brama na teren Młodego Miasta, Europejskie Centrum Solidarności, Plac Solidarności.** Strefa o silnym znaczeniu symboliczno-publicznym, użytkowana głównie przez osoby odwiedzające (w tym turystów) oraz pracowników instytucji i podmiotów zlokalizowanych w sąsiedztwie.
6. **Rejon ulic Jana z Kolna i Dyrekcyjnej.** Obszar zdominowany przez funkcje biurowe i usługowe, w którym przeważającymi użytkownikami są pracownicy oraz osoby odwiedzające.

7. **Zabudowa wzdłuż ulicy Wałowej.** Zespół mieszkaniowo-usługowy, użytkowany zarówno przez mieszkańcy i mieszkańców „natywnych”, jak i nowych, a także przez osoby odwiedzające korzystające z usług i oferty tego obszaru.
8. **Rejon dawnej gazowni.** Teren o przemysłowo-usługowym charakterze, wykorzystywany przede wszystkim przez pracowników oraz osoby odwiedzające w związku z prowadzoną tam działalnością.
9. **Rejon osiedla Doki i innych współczesnych realizacji mieszkaniowo-usługowych.** Nowa zabudowa mieszkaniowa, której głównymi użytkownikami są nowi mieszkańcy oraz osoby odwiedzające korzystające z oferty usługowo-rekreacyjnej tego obszaru.

Zachodzące zmiany w strukturze



Ryc. 79. Zachodzące zmiany w strukturze społecznej. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Zmiany w obecnej strukturze

1 i 2 – obszar historycznej tzw. Stoczni Cesarskiej oraz Półwyspu Drewnica. Podlega on istotnym przekształceniom funkcjonalnym i społecznym. Następuje stopniowe zastępowanie części dotychczasowych użytkowników przez nowe grupy: pojawiają się nowi odwiedzający, nowi mieszkańcy, nowi pracownicy oraz nowe usługi, w tym usługi społeczne.

Nowo powstające obszary

Obszar 9 – powstający trzon miasta 15-minutowego. Nowa zabudowa mieszkaniowo-usługowa, koncentrująca funkcje codziennego życia. Przewidywane grupy użytkowników to nowi mieszkańcy, najemcy (długoterminowi jak i krótkoterminowi najemcy) oraz osoby odwiedzające.

Obszar 10 – zabudowa usługowa łącząca Młode Miasto z Wrzeszczem. Strefa nowej zabudowy usługowej, generująca napływ nowych pracowników i użytkowników oraz wzrost ruchu związanego z funkcjami usługowo-biuroowymi.

Obszar 11 – zabudowa mieszkaniowo-usługowa. Nowy zespół zabudowy mieszkaniowo-usługowej, w którym dominującymi użytkownikami będą nowi mieszkańcy oraz osoby odwiedzające.

Obszar 12 – planowana szkoła podstawowa. Teren przeznaczony pod lokalizację szkoły podstawowej, co wiąże się z pojawieniem nowych uczniów oraz rozwojem nowych usług społecznych w bezpośrednim otoczeniu.

Połączenia podobszarów i grup mieszkańców

W prawidłowym funkcjonowaniu Młodego Miasta kluczowe znaczenie mają nie tylko powiązania zewnętrzne i ciągłość przestrzeni publicznych z sąsiednimi dzielnicami, lecz także spójne relacje funkcjonalne i mentalne pomiędzy wyróżnionymi podobszarami. Na wcześniejszych diagramach przedstawiono zarówno obecny, jak i projektowany układ tych podobszarów oraz wynikające z niego zmiany w strukturze użytkowników.

W tym kontekście szczególnie istotne jest zaplanowanie kluczowych powiązań, które będą łączyć zróżnicowane części Młodego Miasta przy jednoczesnym zachowaniu ich indywidualnego charakteru. Dotyczy to zarówno integracji przestrzennej (układ funkcji, sieć powiązań pieszo-rowerowych, dostęp do usług), jak i kształtowania spójnych, mentalnych powiązań – tak, aby poszczególne podobszary były postrzegane jako elementy jednej, komplementarnej całości.



Ryc. 80. Funkcjonujące obecnie oraz projektowane podobszary, a także zmiany w strukturze ich użytkowników. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

w dokumencie "zagadnienia podstawowe". Dopiero następnie pozostałe uwagi przypisano do sześciu kategorii kształtowania sąsiedztw⁹ zgodnych z koncepcją miasta 15-minutowego, obejmujących:

1. bezpieczne, dostępne i dobrze skomunikowane przestrzenie dla pieszych i rowerzystów, sprzyjające aktywnym formom transportu,
2. wspieranie rozwoju lokalnej gospodarki (sklepy, usługi, miejsca pracy i nauki),
3. dostarczanie usług i miejsc codziennego zainteresowania, które wspierają lokalne życie,
4. wspieranie społeczności odpornych na zmiany klimatyczne,
5. wysokiej jakości przestrzeni publiczną i rekreacyjną,
6. zapewnienie takiej gęstości zaludnienia, która umożliwia opłacalność lokalnych usług i transportu zbiorowego.

3.1.3. Zagadnienia podstawowe – oczekiwania i obawy

Postulaty, które nie mieściły się w powyższych kategoriach, zebrano w szeroki katalog zagadnień podstawowych. Odnoszą się one do ogólnej wizji rozwoju Młodego Miasta, uwzględniając zarówno oczekiwania, jak i obawy interesariuszy. Choć są to często sformułowania o wysokim stopniu ogólności, pozostają niezbędne dla myślenia o przyszłości obszaru. W dalszej części raportu przedstawiono je w podziale na pięć grup tematycznych:



Dostępność

Dostępność jest rozumiana w ścisłym powiązaniu z kwestiami bezpieczeństwa oraz lękiem przed wykluczeniem transportowym. Wizja dostępnej dzielnicy zakłada istnienie bezpiecznego i czytelnego systemu przestrzeni, z których każda osoba – niezależnie od wieku, sposobu poruszania się czy statusu społecznego – może swobodnie korzystać. Interesariusze wielokrotnie podkreślali, że dostępność nie może ograniczać się wyłącznie do aspektu fizycznego (braku barier architektonicznych), lecz musi obejmować również dostępność finansową (przestrzeni, mieszkań, usług) oraz dostępność mentalną, rozumianą jako subiektywne poczucie bycia mile widzianym i uprawnionym do przebywania w danym miejscu.

Oczekiwania

- możliwość życia bez samochodu z dziećmi
- potrzeba przestrzeni za darmo, gdzie można spędzać czas bez kosztów
- dostępność cenowa przestrzeni publicznej
- inkluzywność

Obawy

- upały w ciągu lata – niedostępność termiczna przestrzeni
- segregacja kulturowa/wiekowa – niedostępność
- izolacja przestrzenna

⁹ ibidem

- brak płotów i innych barier architektonicznych
- potrzeba przestrzeni z ludźmi gdzie można się poczuć bezpiecznie
- bezpieczeństwo i spokój ruchu drogowego
- dostępna przestrzeń publiczna dla każdego (szczególnie dla osób niepełnosprawnych)

- brak dostępności przestrzeni
- brak połączenia z otoczeniem
- wykluczenie transportowe (szczególnie dla osób bez samochodu lub posiadającymi dzieci)

Zagadnienia społeczne i organizacyjne

Na nowo kształtujących się obszarach wyzwaniem jest nie tylko zapewnienie podstawowych usług, lecz również rozwiniętej infrastruktury społecznej, obejmującej m.in. przedszkola, żłobki, kluby sąsiedzkie, świetlice, kluby seniora czy domy opieki. Zapewnienie tego typu funkcji zostało przez interesariuszy określone jako „wsparcie życia” w dzielnicach. Jednocześnie wyraźnie artykułowano obawę przed powstawaniem tzw. „miejsc niczych” – przestrzeni, które ze względu na rozproszoną odpowiedzialność pozostają bez opieki, ulegają degradacji i nie pełnią realnej funkcji społecznej.

Oczekiwania

- lokalizacja usług społecznych
- współdzielenie
- wsparcie życia

Obawy

- brak sprawczości procesu
- miejsca niczyje
- rozproszona odpowiedzialność za utrzymywanie terenów publicznych

Miasto dla mieszkańców

Interesariusze wyrazili obawy związane z powszechną na obszarze nowych inwestycji obecnością najmu krótkoterminowego, który bezpośrednio wpływa na funkcjonowanie dzielnicy i jakość przestrzeni publicznych. Ograniczona liczba stałych mieszkanek i mieszkańców przekłada się na anonimowość przestrzeni, słabsze poczucie przynależności oraz utrudnia kształtowanie trwałych, zintegrowanych społeczności lokalnych.

Wskazywano również na zagrożenia związane z „disneylandyzacją” i tematyzacją przestrzeni, które mogą prowadzić do utraty autentyczności miejsca i jego redukcji do roli scenografii turystycznej. Jednym z kluczowych wyzwań dla Młodego Miasta będzie zatem znalezienie równowagi pomiędzy funkcjami turystycznymi a lokalnymi, tak aby rozwój oferty dla odwiedzających nie odbywał się kosztem jakości życia stałych użytkowników dzielnicy.

Oczekiwania

- żywa dzielnica z ludźmi na ulicach
- równowaga między przestrzeniami publicznymi a zamkniętymi inwestycjami
- przestrzeń półprywatna, bez turystów szczególnie w nocy

Obawy

- cappuccino city
- disneylandyzacja
- najem krótkoterminowy
- lęk przed sztuczną przestrzenią
- dominacja samochodów

Wielofunkcyjność i różnorodność

Podczas tworzenia katalogu niezbędnych usług i miejsc zwrócono uwagę, że dla prawidłowego funkcjonowania miasta 15-minutowego kluczowe są przede wszystkim różnorodność funkcji oraz ich równomierne rozmieszczenie w tkance dzielnicy. Szczególne znaczenie przypisano wielofunkcyjnym przestrzeniom, których sposób użytkowania zmienia się w zależności od pory dnia, dnia tygodnia czy pory roku, co bezpośrednio przekłada się na intensywność życia miejskiego i lepsze wykorzystanie dostępnej infrastruktury.

Oczekiwania

- zróżnicowany profil usługowy
- różnorodność kulturowa
- miejska gęstość zdarzeń - dostępność publicznych placów do uprawiania sportów miejskich
- integracja przestrzenna
- powtarzalność zdarzeń (komunikacja, edukacja)
- wielofunkcyjność

Obawy

- brak usług lub sklepów dla stałych mieszkańców
- dominacja usług premium na terenie obszaru

Zieleń i woda

W dyskusjach dotyczących przyszłości dzielnicy jednym z najczęściej powracających wątków była dostępność wody i zieleni do celów rekreacyjnych. Jak jednak pokazuje poniższa tabela, dla interesariuszy równie istotna okazała się błękitno-zielona infrastruktura oraz rozwiązania oparte na naturze (NBS – Nature Based Solutions), postrzegane jako odpowiedź na narastające obawy związane z ryzykiem podtopień, zalewania terenu oraz okresów suszy.

Oczekiwania

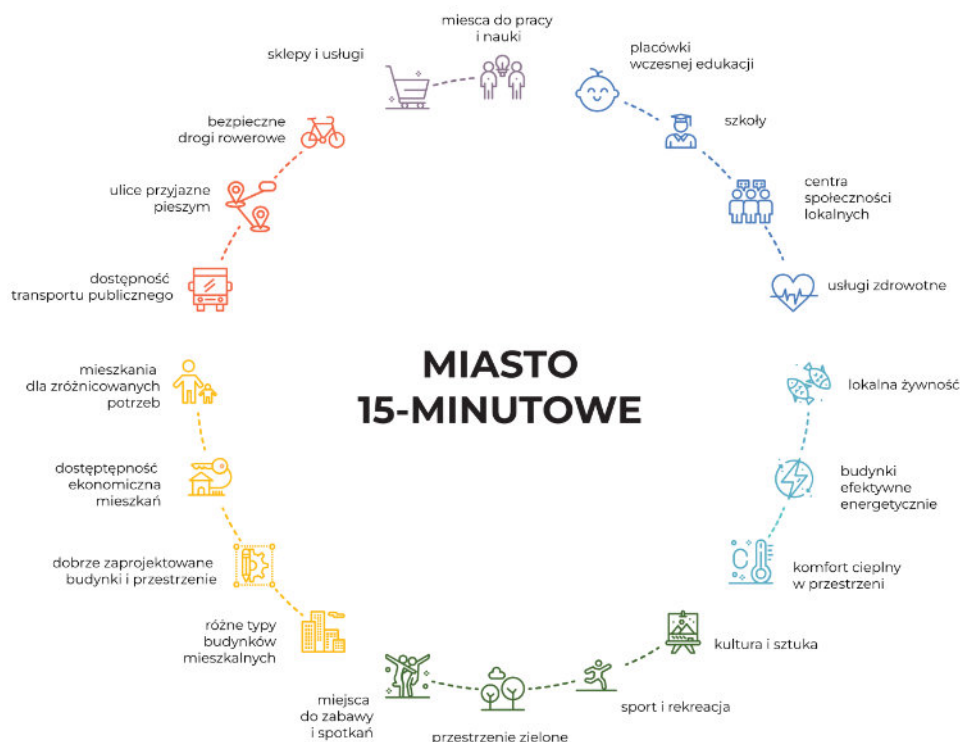
- dostęp do wody i zieleni
- duży rekreacyjny obszar zielony, tuż za rogiem
- realizacja koncepcji miasta gąbki
- dostęp do wody inspirowany rozwiązaniami z Kopenhagi - miejskie kąpieliska, miejsca spotkań nad wodą
- przeciwdziałanie miejskim podtopieniom, ukształtowanie terenu i stworzenie wałów, które będą pełniły też funkcję użytkową (inspiracja THE BIG "U" - Nowy Jork)

Obawy

- obawa przed powodzią i zalaniem
- brak odporności na nawalne deszcze i załamania pogody
- brak odporności zieleni na zmiany klimatu

3.1.4. Katalog postulatów i usług zgodnych z kategoriami miasta 15-minutowego¹⁰

Podstawowym założeniem przedstawianych działań jest realizacja koncepcji miasta 15-minutowego. W tym ujęciu miasto 15-minutowe oznacza zbiór konkretnych wymogów wobec układu funkcji, dostępności i jakości przestrzeni, pozwalających precyzyjnie zdefiniować, co znaczy „dobra dzielnica do życia” w warunkach Młodego Miasta (Ryc. 82). Zastosowany model został opracowany w oparciu o narzędzia planistyczne rozwijane m.in. przez władze stanu Victoria (Australia) oraz strategię Melbourne 2030 (Direction 5), w których zidentyfikowano kluczowe składniki miasta 15-minutowego i powiązano je z politykami transportowymi, środowiskowymi i społecznymi.



Ryc. 82. Schemat 6 kategorii miasta 15-minutowego. (opracowanie Inicjatywa Miasto na podstawie planu rozwoju dla stanu Victoria w Australii¹¹)

6 kategorii koncepcji miasta 15-minutowego wraz z postulatami uczestników i uczestniczek procesu partycypacyjnego

W poniższym zestawieniu tabelarycznym przedstawiono postulaty sformułowane przez uczestniczki i uczestników procesu partycypacyjnego z podziałem na 6 kategorii tematycznych miasta 15-minutowego. Zostały one zapisane w możliwie oryginalnym brzmieniu, często zachowując potoczny charakter wypowiedzi oraz obecne w nich uproszczenia. Jest to świadomy zabieg – uczestnicy mają pełne prawo artykułować swoje potrzeby i obawy własnym językiem, bez konieczności posługiwania się aparatem pojęciowym właściwym dla urbanistyki czy polityk miejskich.

¹⁰ Na podstawie planu rozwoju dla stanu Victoria w Australii i strategii Melbourne 2030, Direction 5. Wszelkie materiały na ten temat dostępne są na stronie internetowej: <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/20-minute-neighbourhoods>

¹¹ Wszelkie materiały na ten temat dostępne są na stronie internetowej: <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/20-minute-neighbourhoods>

Rolą zespołu prowadzącego proces jest przekład tych wypowiedzi na poziom operacyjny – ich porządkowanie, interpretacja oraz translacja na język wytycznych projektowych i rekomendacji strategicznych. Tabela należy więc traktować jako punkt wyjścia: materiał źródłowy, który w dalszych etapach prac został przełożony na konkretne kierunki kształtowania przestrzeni, usług społecznych i programu funkcjonalnego Młodego Miasta.

1. Bezpieczne, dostępne i dobrze skomunikowane przestrzenie dla pieszych i rowerzystów

Oznacza to tworzenie spójnej sieci ciągów pieszych i rowerowych, bez barier architektonicznych, z czytelnymi skrzyżowaniami i priorytetem dla mobilności aktywnej. W kontekście Młodego Miasta kategoria ta obejmuje m.in. sposób kształtowania Drogi do Wolności, Szlaku Stoczniewego, powiązań z nabrzeżem oraz przejść przez linię kolejową.

- brak krawędzi, płaskie nawierzchnie
- spokojny i bezpieczny ruch drogowy
- równy i odsnieżony chodnik
- brak barier architektonicznych
- brak barier społecznych
- ciche nawierzchnie
- gładkie nawierzchnie umożliwiające poruszanie się na rolkach/deskach
- błękitno-zielone trasy rowerowe
- nowe ścieżki rowerowe
- komunikacja miejska
- tramwaj wodny
- system ścieżek rowerowych
- dostęp do Mevo
- stojaki rowerowe w przestrzeni publicznej
- przystanek tramwajowy i nocnego autobusu

2. Wspieranie rozwoju lokalnej gospodarki (sklepy, usługi, miejsca pracy i nauki)

Dzielnica 15-minutowa powinna oferować zróżnicowane miejsca pracy oraz sieć usług (zarówno codziennych, jak i wyspecjalizowanych) w zasięgu krótkiego dojścia. Na Młodym Mieście oznacza to integrację nowych miejsc pracy z funkcjami mieszkaniowymi i kulturalnymi, a nie ich izolację w monofunkcyjnych zespołach biurowych.

- różnorodne oferty miejsc pracy
- bliskość małych sklepów spożywczych
- supermarket
- sklep spożywczy
- apteka
- piekarnia
- weterynarz / sklep zoologiczny
- lokalny sklepik
- warzywniak
- kursy językowe

3. Dostarczanie usług i miejsc codziennego zainteresowania wspierających lokalne życie

Wiąże się to z takim rozplanowaniem lokalizacji i profili usług, aby dzielnica żyła przez cały dzień i cały rok – od edukacji, przez usługi sąsiedzkie, po miejsca spotkań, rekreacji i kultury. Kategoria bezpośrednio wiąże się z katalogiem „miejsc docelowych” wskazanym w procesie partycypacyjnym.

- przychodnia
- targowisko
- sala koncertowa
- biblioteka
- potrzeba małej codziennej kultury
- świetlica społeczna

- sztuka w przestrzeni (kiosk z obrazami, małe wystawy)
- bliskość szkoły i przedszkola
- siłownia
- basen
- ogólnodostępne miejsca spotkań multifunkcyjne
- warsztat
- miejsca do spędzania czasu dla rodzin popołudniami

4. Wsparcie społeczności odpornych na zmiany klimatyczne

Oznacza to zapewnienie zarówno rozwiązań przestrzennych (błękitno-zielona infrastruktura, NBS, retencja wody, kształtowanie mikroklimatu), jak i działań społecznych (edukacja, budowanie świadomości, lokalne sieci wsparcia), które zwiększają odporność Młodego Miasta na skutki zmian klimatu.

- zazieleniania ciągów komunikacyjnych
- obawa zalania i powodzi
- miasto gąbka
- zieleń jako system
- las
- budynki zeroemisyjne

5. Wysokiej jakości przestrzeń publiczna i rekreacyjna

Zakłada się tworzenie hierarchicznego systemu przestrzeni publicznych – od reprezentacyjnych placów po kameralne ulice sąsiedzkie – projektowanych jako miejsca realnego użytkowania, a nie jedynie tła dla ruchu. Na Młodym Mieście wiąże się to z wyraźnym zróżnicowaniem charakteru osi symbolicznych, nabrzeży, skwerów i przestrzeni sportowo-rekreacyjnych.

- miejsca rekreacji
- ogólnodostępne tereny zielone
- miejski rynek
- dostęp do wody
- place do sportu
- boisko
- przestrzeń bezpiecznego biegania
- zieleń do aktywności fizycznej
- duży obszar rekreacyjny tuż za rogiem
- dużo drzew
- obszar zielony do leżenia na trawie
- miasto gąbka
- rekreacja wodna
- zielony plac
- zielony skwer z leżakami
- niebezpieczeństwo infrastruktury rekreacyjnej dla osób starszych
- mało drzew
- brak dostępu do przestrzeni nadwodnych

6. Zapewnienie gęstości zaludnienia umożliwiającej opłacalność lokalnych usług i transportu zbiorowego

Miasto 15-minutowe wymaga odpowiedniej intensywności zabudowy: zbyt mała gęstość uniemożliwia utrzymanie usług i transportu, zbyt duża – prowadzi do przeciążeń i konfliktów. W kontekście Młodego Miasta parametr ten jest kluczowy dla równoważenia funkcji mieszkaniowych, usługowych i turystycznych oraz dla przeciwdziałania scenariuszowi „wyspy najmu krótkoterminowego”.

- budynki z mieszkaniami zarządzanymi przez miasto
- przemieszanie zabudowy o różnym standardzie
- bezpieczny i długotrwały najem
- mieszkania o różnej wielkości, dostosowane do różnych potrzeb
- mieszkania studenckie
- równowaga między najmem krótkoterminowym, długoterminowym a mieszkaniami własnościowymi
- uwzględnienie grup ze specjalnymi potrzebami jak osoby z niepełnosprawnościami, studenci i studentki, osoby seniorskie oraz migrantów i migrantki
- mieszkania pracownicze

3.1.5. Diagnoza oczekiwań, potrzeb i obaw

Przeprowadzony proces partycypacyjny, ukierunkowany na rozpoznanie potrzeb użytkowników w obszarze przestrzeni publicznych, usług społecznych oraz standardowych usług, ujawnił szereg oczekiwań, ale też obaw wykraczających poza prosty katalog funkcji. Interesariusze wielokrotnie zwracali uwagę na samą kwestię sprawczości procesu partycypacyjnego – na to, czy zgłaszane postulaty mogą realnie przełożyć się na decyzje przestrzenne, funkcjonalne i programowe. W toku dyskusji pojawiały się również problemy strukturalne, pozostające poza bezpośrednim zasięgiem projektowania, takie jak brak regulacji prawnych dotyczących najmu krótkoterminowego, postrzeganego jako istotna bariera dla kształtowania stabilnej społecznie dzielnicy zamieszkiwanej przez stałych mieszkańców.

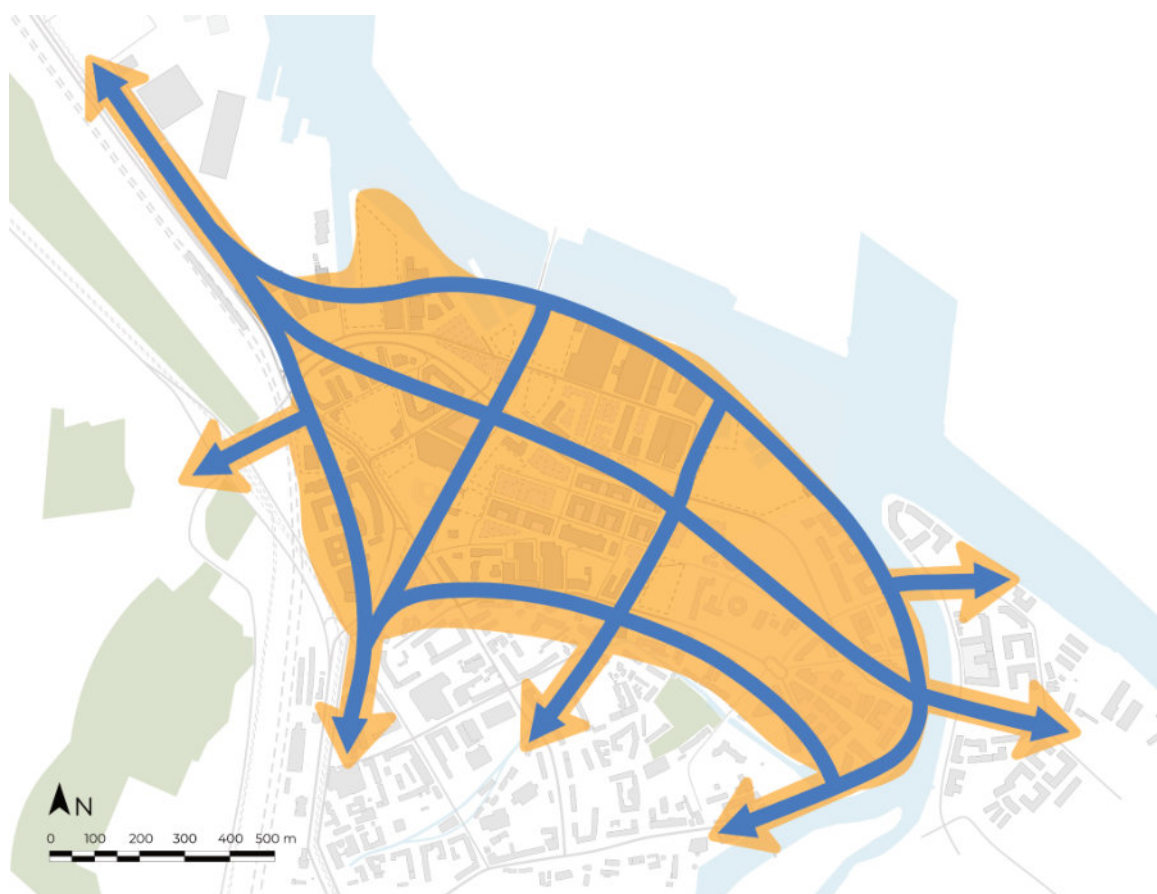
Równolegle artykułowano obawy natury społecznej: ryzyko mentalnego wykluczenia określonych grup (m.in. seniorów, rodziców z dziećmi), lęk przed izolacją przestrzenną Młodego Miasta oraz niewystarczającymi powiązaniami komunikacyjnymi z resztą Gdańska. Silnie wybrzmiewała obawa, że powstająca dzielnica będzie odbierana jako przestrzeń „dla wybranych” – przede wszystkim osób młodych, dobrze sytuowanych – co wprost podważałoby ideę inkluzywnego, 15-minutowego miasta. W odpowiedzi na te głosy podkreślano konieczność zapewnienia dostępności dla różnych grup wiekowych i społecznych, rozumianej zarówno w wymiarze fizycznym i komunikacyjnym, jak i ekonomicznym (dostępność cenowa mieszkań, usług, oferty rekreacyjnej) oraz symbolicznym (poczucie „bycia zaproszonym” do korzystania z przestrzeni).

W kontekście usług społecznych i standardowych szczególnie istotne okazały się postulaty dotyczące kształtowania Młodego Miasta jako przestrzeni egalitarnej – poprzez projektowanie zapraszających, otwartych przestrzeni publicznych, a także świadome lokowanie w nich funkcji darmowych lub niskokosztowych (kultura, rekreacja, infrastruktura społeczna). Zebrane i pogrupowane wątki pokazują, że z perspektywy użytkowników kształtowanie programu usługowego i przestrzennego nie może być traktowane jedynie jako kwestia „uzupełniania braków”, lecz jako narzędzie budowania inkluzywnej dzielnicy, w której codzienne funkcjonowanie, relacje społeczne i symboliczny obraz miejsca pozostają ze sobą spójne.

3.1.6. Preferencje dotyczące układu przestrzeni publicznych

Założenia powiązań systemu przestrzeni publicznych Młodego Miasta z otoczeniem

Rozwój systemu przestrzeni publicznych Młodego Miasta opiera się na jego otwarciu i wzmocnieniu powiązań z otoczeniem, osłabionych przez dawny, zamknięty charakter obszaru stocznioowego (Ryc. 83). Kluczowe znaczenie mają czytelne i dostępne połączenia piesze, rowerowe oraz dostępność transportu zbiorowego, a także włączenie obszaru w strukturę krajobrazową miasta. Najważniejszymi barierami przestrzennymi pozostają Martwa Wisła i infrastruktura kolejowa, których przekraczanie – m.in. w rejonie przystanku SKM Stocznia i tzw. Żółtego Wiaduktu – powinno być w pełni dostępne i zintegrowane z siecią przestrzeni publicznych. Priorytetem powinno być wzmocnienie relacji z obszarami śródmieścia, Starym Miastem oraz dzielnicami po drugiej stronie torów, a także budowanie wielokierunkowych powiązań nabrzeża z otoczeniem. System tych połączeń pełni nie tylko funkcję komunikacyjną, lecz także społeczną, sprzyjając integracji Młodego Miasta z resztą Gdańska i zmianie jego wizerunku jako pełnoprawnej dzielnicy miejskiej.

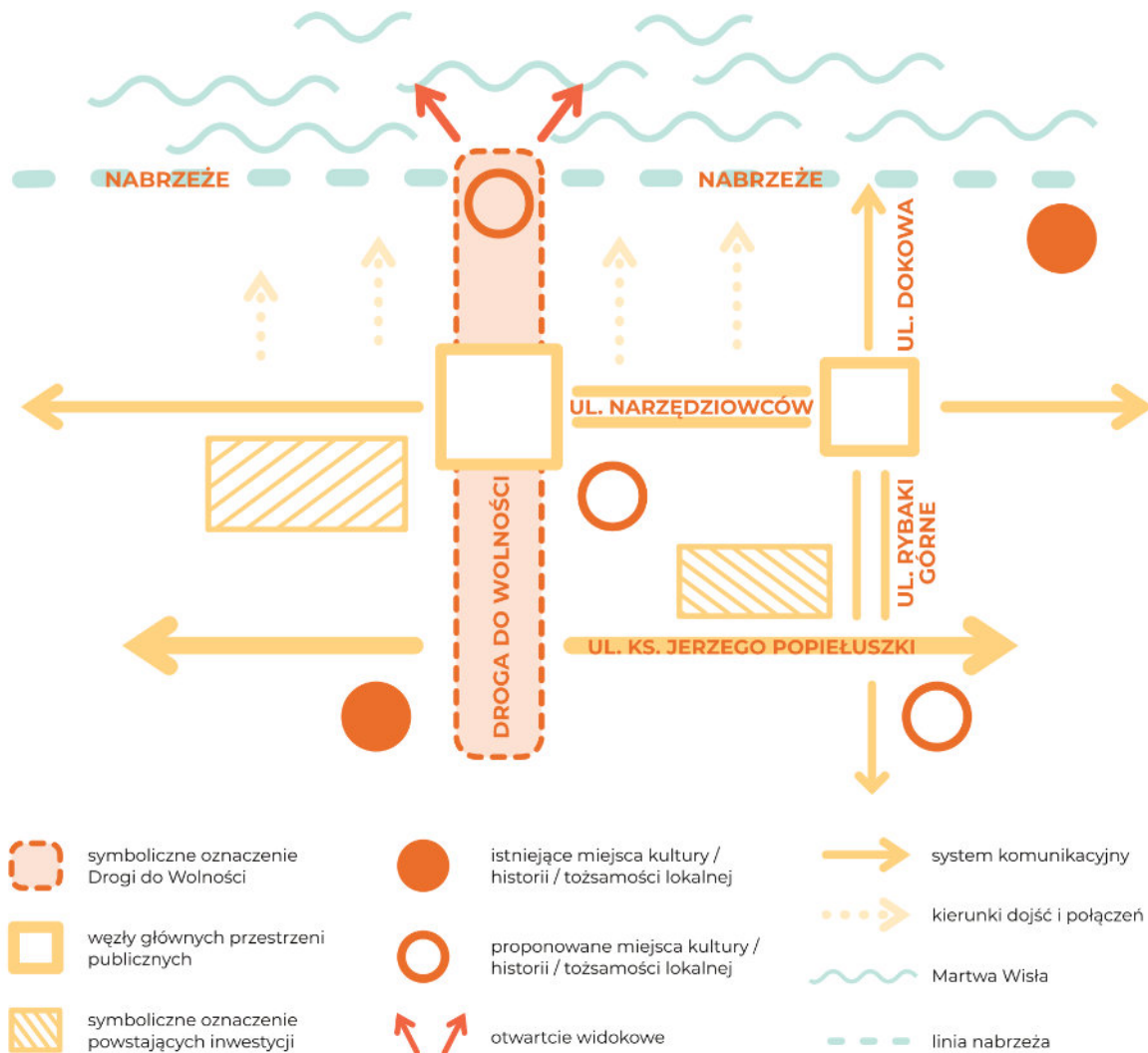


Ryc. 83. Analiza powiązań Młodego Miasta z terenami sąsiednimi. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Główne założenie przestrzenne

W wyniku analiz i dyskusji nad docelowym układem oraz charakterem systemu przestrzeni publicznych Młodego Miasta wyłoniono zasadę kompozycyjną opartą na dwóch głównych ośiach przestrzennych: ulicy Narzędziowców oraz Drodze do Wolności, pełniących rolę podstawowych ciągów publicznych dzielnicy (Ryc. 84). W punktach ich przecięcia, a także w innych kluczowych lokalizacjach, zidentyfikowano place – węzły głównych przestrzeni publicznych – oraz „atraktory”, czyli miejsca wyróżniające się w istniejącej tkance urbanistycznej

oraz będące punktami docelowymi w przestrzeni. Szczególny nacisk położono także na przemyślane kształtowanie zagospodarowania nabrzeży oraz na zapewnienie czytelnego dostępu do wody, a także powiązań z najważniejszymi instytucjami i miejscami kultury. Wypracowana koncepcja zakłada kształtowanie nieprzerwanej, czytelnej sieci przestrzeni publicznych, integrującej kluczowe miejsca, obiekty i ciągi piesze Młodego Miasta, tak aby system ten stanowił spójny szkielet przyszłego rozwoju dzielnicy.



Ryc. 84. Koncepcyjny schemat założeń przestrzennych. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Układ budynków i parterów usługowych

Na poniższym rysunku (Ryc. 85) przedstawiono układ istniejących oraz potencjalnych budynków z parterami usługowymi. Zestawienie ich z planowanym systemem głównych przestrzeni publicznych ilustruje zakładaną logikę funkcjonowania dzielnicy: wyraźnie widoczna jest korelacja między lokalizacją parterów usługowych a przebiegiem kluczowych ciągów przestrzeni publicznych. Usługi koncentrują się wzdłuż głównych osi i węzłów, co sprzyja aktywizacji tych przestrzeni oraz wzmacnia ich rolę jako miejsc codziennej obsługi, spotkań i wymiany społecznej.



Ryc. 85. Docelowy układ budynków i parterów usługowych. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

3.2. Dziedzictwo i wartości kulturowe Młodego Miasta

W dotychczasowych analizach dotyczących Młodego Miasta – w tym w opracowaniu „Młode Miasto. Przyszłość dzielnicy” – stopniowo porządkowano dyskusję na temat dziedzictwa, co doprowadziło do wyłonienia ujęcia opartego na trzech równoległych osiach. Coraz wyraźniej ujawniało się, że obszar ten nie posiada jednego, dominującego typu dziedzictwa, lecz stanowi nakładanie się co najmniej trzech współistniejących wymiarów: **dziedzictwa związanego z ruchem „Solidarność” i przemianami ustrojowymi, dziedzictwa przemysłowego dawnej Stoczni Gdańskiej oraz najnowszego dziedzictwa artystycznego, kształtowanego przez instytucje kultury i środowiska twórcze po 1999 roku.** Każda z tych osi buduje odmienny, ale równie ważny wymiar tożsamości Młodego Miasta i każda wymaga od interesariuszy – miasta, inwestorów, instytucji, organizacji społecznych i mieszkańców – świadomej uwagi oraz długofalowego zaangażowania.

Dziedzictwo „Solidarności” (Ryc. 86) w kontekście przeprowadzonych warsztatów i badań rozumiane było przede wszystkim jako sieć miejsc pamięci związanych z powstaniem wolnych związków zawodowych i oraz porozumieniem sierpniowym w 1980 roku, a także późniejszym upadkiem komunizmu. Wskazywano na konieczność kultywowania pamięci o wydarzeniach Sierpnia '80, strajkach i negocjacjach, a także o późniejszych procesach demokratyzacyjnych. Uczestniczki i uczestnicy procesu partycypacyjnego podkreślali, że wartości, które wywodzą się

z tego okresu – solidarność społeczna, podmiotowość obywatelska, prawo do miasta – pozostają aktualne i powinny znajdować czytelne odzwierciedlenie w przestrzeni: w kompozycji miejsc pamięci, w sposobie kształtowania osi Drogi do Wolności, w programie instytucji takich jak Europejskie Centrum Solidarności czy Plac Solidarności. Dziedzictwo historyczne nie jest tu wyłącznie kwestią upamiętnienia, lecz także ramą dla współczesnych praktyk obywatelskich i kultury debaty publicznej.



Ryc. 86. Lech Wałęsa w czasie strajku w Stoczni Gdańskiej, sierpień 1980 roku (źródło: Fot. Stanisław Składanowski/Ze zbiorów ECS)

Dziedzictwo przemysłowe (Ryc. 87) dotyczy materialnej i przestrzennej historii Stoczni Gdańskiej jako jednego z kluczowych ośrodków przemysłu stocznioowego w Europie. W toku analiz zwracano uwagę na konieczność „uwidocznienia” i ochrony pozostałych reliktyw – historycznych hal, urządzeń, dźwigów, układów komunikacyjnych i charakterystycznych nazw – mimo że znaczna część dawnej infrastruktury nie przetrwała do dziś. Przekształcenia struktury przemysłowej Młodego Miasta postrzegane są jak unikatowa ilustracja rozwoju procesu produkcji statków, a zachowane fragmenty zabudowy Stoczni Cesarskiej i innych zakładów stanowią główny nośnik tej pamięci. Wymaga to podejścia, które łączy ochronę konserwatorską z umiejętnym włączaniem obiektów przemysłowych w nowe funkcje – tak, aby nie były wyłącznie „scenografią” dla nowych inwestycji, lecz aktywnie współtworzyły tkankę dzielnicy jako elementy „żywego muzeum” pracy, techniki i miejskiej historii.

Dziedzictwo artystyczne (Ryc. 88) odnosi się do intensywnej, często oddolnej działalności kulturalnej rozwijającej się na terenach postocznioowych po 1999 roku. W toku warsztatów rozumiano je szeroko: jako praktyki instytucjonalne (NOMUS, ECS, Montownia jako miejsce nowych formatów spotkań), działania niezależnych przestrzeni artystycznych (WL4, Mleczny Piotr i inne inicjatywy), a także scenę klubowo-muzyczną i kulturalno-rozrywkową (100cznia,



Ryc. 87. Stocznia Gdańska, lata 60. XX wieku. (źródło: gedanopedia.pl)



Ryc. 88. Bramy – instalacja autorstwa Grzegorza Klamana stworzona w 2000 roku. (fot. Karol Makurat | Zawsze Pomorze)

ulica Elektryków). To właśnie ta oś dziedzictwa pokazuje, że Młode Miasto jest nie tylko miejscem „pamięci o przeszłości”, ale również laboratorium współczesnej kultury miejskiej, w którym testowane są nowe formy ekspresji, współpracy i animacji społecznej. Uczestnicy procesów wskazywali na potrzebę wyraźnego zaakcentowania tego najnowszego dziedzictwa jako komplementarnego wobec dziedzictwa historycznego i przemysłowego – nie konkurującego z nim, lecz dopełniającego opowieść o przemianie obszaru.

Trójosiowe ujęcie dziedzictwa ma bezpośrednie konsekwencje dla sposobu myślenia o kształtowaniu Młodego Miasta. Po pierwsze, wymaga ono **unikania hierarchizacji**, w której jeden typ dziedzictwa (np. historyczno-polityczny) całkowicie dominuje nad pozostałymi. Zamiast tego proponuje się perspektywę współistnienia: każda oś musi zostać świadomie uwzględniona w politykach ochrony, w projektach architektoniczno-urbanistycznych, w programowaniu funkcji oraz w narracji o dzielnicy. Po drugie, takie ujęcie **przesuwa akcent z dziedzictwa rozumianego jako „zestaw zabytków” na dziedzictwo jako dynamiczny zasób rozwojowy** – coś, co wymaga codziennej pracy, negocjacji i współodpowiedzialności wielu aktorów. Po trzecie, wskazuje ono, że **decyzje przestrzenne** (np. o kształcie waterfrontu, o sposobie zagospodarowania hal, o lokalizacji instytucji kultury) **są jednocześnie decyzjami o tym, jaką opowieść o Młodym Mieście podtrzymujemy i wzmacniamy.**

W tym sensie trzy osie dziedzictwa Młodego Miasta można traktować jako kontekst, który zobowiązuje interesariuszy do stałego wysiłku: ochrony i reinterpretacji miejsc pamięci „Solidarności”, odpowiedzialnego obchodzenia się z substancją przemysłową oraz konsekwentnego wspierania środowisk artystycznych i inicjatyw kulturalnych. Tylko równoległa praca nad tymi trzema wymiarami pozwoli, by Młode Miasto pozostało dzielnicą autentyczną, zakorzenioną w przeszłości, a jednocześnie otwartą na współczesne formy życia miejskiego i przyszłe scenariusze rozwoju.

Wartości kulturowe - analiza za pomocą narzędzi cyfrowych

Istotnym uzupełnieniem analiz dziedzictwa na terenie Młodego Miasta były metody cyfrowe, wykorzystane zarówno do identyfikacji elementów o wartości kulturowej, jak i do badania ich faktycznej percepcji w przestrzeni. Proces inwentaryzacji wspierały zaawansowane narzędzia cyfrowej analizy obrazu, umożliwiające automatyczną detekcję architektonicznych wskaźników dziedzictwa historycznego – takich jak bramy stoczniowe, mury, elementy infrastruktury portowej czy charakterystyczne bryły budynków. Rozwiązania te pozwoliły uchwycić także liczne drobnoskalowe relikty, które w tradycyjnych przeglądach terenowych łatwo ulegają pominięciu, a które są kluczowe dla budowania zniuansowanego obrazu dziedzictwa przemysłowego.

Równolegle zastosowano viewshed analysis (analizę widoków) w celu zbadania, z których konkretnie punktów terenu poszczególne landmarki – jak np. Brama nr 2 Stoczni Gdańskiej – są realnie widoczne dla użytkowników przestrzeni. Analiza wykazała, że choć Brama nr 2 posiada wysoki potencjał identyfikacyjny, jej percepcja jest obecnie silnie ograniczona: pozostaje widoczna jedynie z niewielkiej liczby punktów, a jednocześnie niewidoczna z głównych ciągów dojścia (m.in. ul. Dyrekcyjnej, ul. Marynarki Polskiej). Wnioski te prowadzą do rekomendacji uzupełnienia tradycyjnych rozwiązań przestrzennych cyfrowymi narzędziami orientacji (Digital Wayfinding) – takimi jak interaktywne tablice, aplikacje wykorzystujące rozszerzoną rzeczywistość (AR) czy systemy oparte na GPS, które pozwalałyby użytkownikom „widzieć” i rozumieć kluczowe obiekty dziedzictwa (wraz z ich narracją historyczną) także z miejsc, z których fizyczny widok jest ograniczony lub całkowicie zablokowany. Dzięki temu warstwa dziedzictwa może zostać silniej zintegrowana z codziennym doświadczeniem spaceru po Młodym Mieście, bez konieczności pełnego uzależnienia jej percepcji od pojedynczych osi widokowych.

3.2.1. Wskazane elementy dziedzictwa

Poniżej przedstawiono zestawienie najistotniejszych – z perspektywy interesariuszy – elementów o wartości kulturowej (Ryc. 89). Należy jednak podkreślić, że wskazana lista nie wyczerpuje bogactwa dziedzictwa obecnego na terenie Młodego Miasta. W obszarze tym występuje ogromna liczba drobnoskalowych składników krajobrazu kulturowego: fragmenty historycznych nawierzchni ulic, pozostałości infrastruktury produkcyjnej i portowej, elementy dawnej identyfikacji wizualnej Stoczni Gdańskiej oraz wiele innych, często pozornie niepozornych reliktyw¹².



Ryc. 89. Najbardziej istotne z punktu widzenia interesariuszy obiekty i przestrzenie o wartości kulturowej. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Plac Solidarności | 7. Montownia |
| 2. Brama nr 2 Stoczni Gdańskiej | 8. Brama nr 1 Stoczni Gdańskiej |
| 3. Droga do Wolności | 9. Basen Dokowy |
| 4. Sala BHP | 10. Mleczny Piotr – Galeria WL4 |
| 5. Plac Porozumienia Gdańskiego | 11. Ulica Elektryków |
| 6. ul. Narzędziowców i zabudowania tzw. Stoczni Cesarskiej | 12. Żurawie Stoczniowe |

¹² Szczegółowa analiza tych elementów dziedzictwa stanowi przedmiot odrębnych analiz.

Wyniki procesu partycypacyjnego wyraźnie potwierdzają świadomość istnienia tych elementów oraz ich znaczenia dla genius loci Młodego Miasta. Interesariusze konsekwentnie wskazywali na potrzebę szczególnej dbałości o te ślady przeszłości oraz na konieczność ich wydobywania, wyeksponowania i sensownego włączenia w projektowane przestrzenie publiczne i nowe realizacje.

3.2.2. Elementy dziedzictwa jako determinanty przestrzenne

W trakcie procesu wyłoniono szereg elementów dziedzictwa i kultury, które powinny być w opinii interesariuszy punktami węzłowymi dla systemu przestrzeni publicznych. Tworzą one potencjalną sieć punktów zainteresowania dla użytkowników przestrzeni i ich obecność znacząco determinuje układ przestrzeni publicznych w obszarze.

Na rycinie numer 89 zaznaczono istotne w kontekście kształtowania systemu przestrzeni publicznych atraktory. Wielkość oznaczeń sugeruje ich rangę i wagę w przestrzeni. Oznaczenia w formie kół pełnych oznaczają istniejące i już funkcjonujące w przestrzeni atraktory. Oznaczenie kołami pustymi sugeruje niedostatecznie wykorzystany potencjał tych miejsc bądź niedostateczne połączenie ich w system przestrzeni publicznych. Elementy te stanowią istotną mapę punktów węzłowych o które powinna opierać się struktura projektowanego systemu przestrzeni.

3.2.3. Atraktory przestrzenne - charakterystyka

Istniejące atraktory



Ryc. 90. Wskazane przez interesariuszy obiekty i przestrzenie o wartości kulturowej. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

1. 100cznia / GRId_ART_Hub

Zespół funkcji kulturalno-rozrywkowych o znaczeniu metropolitalnym, pełniący rolę jednego z głównych miejsc spotkań, wydarzeń kulturalnych i życia nocnego w obszarze postoczniovym. To ważny punkt odniesienia dla współczesnej kultury miejskiej Trójmiasta.

2. ulica Elektryków

Intensywnie użytkowana przestrzeń kulturalno-rozrywkowa o randze metropolitalnej, znana z wydarzeń muzycznych, imprez plenerowych oraz działań artystycznych. Ulica pełni funkcję symbolicznej „bramy” do postindustrialnej sceny kulturalnej Młodego Miasta.

3. NOMUS – Nowe Muzeum Sztuki

Oddział Muzeum Narodowego w Gdańsku poświęcony sztuce nowoczesnej i współczesnej. Stanowi ważne miejsce działalności wystawienniczej i edukacyjnej o randze zarówno metropolitalnej, jak i lokalnej, budując most między instytucjonalnym polem sztuki a poststoczniovym kontekstem Młodego Miasta.

4. Europejskie Centrum Solidarności (ECS)

Instytucja kultury i miejsce debat publicznych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, łączące funkcje muzealne, edukacyjne i obywatelskie. ECS jest jednym z kluczowych punktów odniesienia dla narracji o dziedzictwie „Solidarności” oraz współczesnych ruchach społecznych.

5. Montownia

Zrewaloryzowany obiekt pełniący funkcję centrum gastronomicznego typu food hall o znaczeniu metropolitalnym. Stanowi ważne uzupełnienie oferty usługowej i rekreacyjnej Młodego Miasta, przyciągając zarówno mieszkanki i mieszkańców, jak i odwiedzających.

6. Przestrzeń Sztuki WL4 Mleczny Piotr

Centrum sztuki o znaczeniu przede wszystkim lokalnym, silnie zakorzenione w środowisku artystów od lat obecnych na terenach Stoczni Gdańskiej. Pełni rolę miejsca pracy twórczej, prezentacji sztuki oraz integracji środowiska artystycznego z szerszą społecznością Młodego Miasta.

7. Plac Solidarności

Kluczowa przestrzeń publiczna Gdańska o znaczeniu krajowym, już dziś pełniąca funkcję miejsca pamięci. Łączy dziedzictwo historyczne Młodego Miasta związane z transformacją ustrojową Polski z dziedzictwem przemysłowym Stoczni Gdańskiej. W kontekście Młodego Miasta wymaga lepszego włączenia w system powiązań i programu dzielnicy.

Potencjalne atraktory

Wskazane poniżej miejsca funkcjonują dziś w różnym stopniu – część z nich już istnieje, lecz ich potencjał przestrzenny i programowy nie jest w pełni wykorzystany. Traktowane są jako kluczowe potencjalne atraktory, które w przyszłości mogą stać się głównymi punktami odniesienia w systemie przestrzeni publicznych Młodego Miasta.

8. „Przedogródek”

Robocza nazwa przestrzeni publicznej zlokalizowanej przed historycznymi halami stoczniovymi. Obszar ten pełni (i może wzmocnić) funkcję przestrzeni wejściowej na teren Młodego Miasta od strony zachodniej, stanowiąc pierwsze zetknięcie użytkowników z dzielnicą postoczniovą oraz potencjalne miejsce ekspozycji jej charakteru.

9. Sąsiedzkie centrum przy ul. Gdyńskich Kosynierów

Potencjalna przestrzeń sąsiedzka o dużym znaczeniu dla społeczności lokalnej, szczególnie dla mieszkanki i mieszkańców „natywnych”, dziś wyraźnie odseparowanych od Młodego Miasta i dotkniętych deficytem wysokiej jakości przestrzeni publicznych i rekreacyjnych. Wzmocnienie tego miejsca może sprzyjać integracji społecznej oraz łączeniu „starej” i „nowej” części dzielnicy.

10. Plac Porozumienia Gdańskiego

Formalnie ustanowiony przez Radę Miasta plac upamiętniający podpisanie Porozumienia Gdańskiego. Stanowi istotną przestrzeń na styku głównych ciągów pieszych Młodego Miasta oraz przedpole widokowe dla budynku Dyrekcji dawnej Stoczni Cesarskiej. Jego rola jako węzła przestrzeni publicznych i miejsca pamięci może zostać wyraźnie wzmocniona.

11. „Okno na stocznię”

Robocza nazwa otwartej przestrzeni na zakończeniu Drogi do Wolności, stanowiącej jej punkt kulminacyjny. Miejsce to umożliwia bezpośredni kontakt z wodą oraz obserwację industrialnego krajobrazu otoczenia, a także śledzenie przekształcającego się krajobrazu Młodego Miasta wraz z nową zabudową, w tym przemysłową na Wyspie Ostrów. Ma potencjał stać się jednym z najważniejszych punktów widokowych i symbolicznych w dzielnicy.

12. Historyczna zabudowa tzw. Stoczni Cesarskiej

Jeden z głównych nośników dziedzictwa przemysłowego Stoczni Gdańskiej, obejmujący zwartą zabudowę o wyrazistym charakterze: ceglane elewacje, relikty dawnych instalacji technicznych, zaułki techniczne itp. Odpowiednio zrealizowana przestrzeń pomiędzy budynkami, może pełnić funkcję „żywego muzeum” oraz tła dla nowych funkcji kulturowych, usługowych i społecznych.

13. Przestrzeń nad Basenem Dokowym

Ważny wizerunkowo i krajobrazowo punkt kulminacyjny. Przestrzeń o silnie zarysowanym charakterze, obrazująca skalę historycznej Stoczni Gdańskiej i oferująca atrakcyjne widoki na zabudowę postoczniovą i nabrzeża. Ma potencjał stać się jednym z głównych nadwodnych miejsc rekreacji, spotkań i wydarzeń.

14. Planowana szkoła podstawowa

Teren przeznaczony pod realizację szkoły podstawowej, który w przyszłości pełnić będzie funkcję kluczowego węzła usług społecznych w obszarze. Poza rolę edukacyjną może stanowić ważne zaplecze rekreacyjne (boiska, tereny zielone) oraz miejsce integracji lokalnej społeczności, także poza godzinami pracy szkoły.

Potrzeby różnych grup użytkowników przestrzeni

W ramach procesu przeprowadzono analizę potrzeb funkcjonalnych i społecznych użytkowników Młodego Miasta w ścisłym powiązaniu z wartościami kulturowymi obszaru. Materiał zbierano podczas warsztatów typu world café, w trakcie których uczestniczki i uczestnicy wcielali się w użytkowników o różnych profilach – często również reprezentując własny sposób korzystania z dzielnicy. Pozwoliło to uchwycić zarówno zróżnicowane scenariusze codziennego użytkowania przestrzeni, jak i oczekiwania wobec oferty kulturalnej, dziedzictwa oraz symbolicznego wymiaru Młodego Miasta.

Zebrane informacje zostały następnie uporządkowane zgodnie z dwoma kryteriami:

- kryterium wieku – z rozróżnieniem na dzieci i młodzież oraz osoby dorosłe,

- kryterium użytkowym – obejmującym mieszkanki i mieszkańców, osoby pracujące w obszarze oraz osoby odwiedzające.

Tak przyjęta struktura analizy pozwoliła powiązać potrzeby kulturowe z konkretnymi grupami użytkowników i lepiej zrozumieć, jak różne sposoby obecności na Młodym Mieście przekładają się na oczekiwania wobec przestrzeni i oferty kulturalnej.

Dzieci i młodzież



W przypadku dzieci i młodzieży wskazywane potrzeby koncentrowały się przede wszystkim wokół nowych miejsc edukacji i rekreacji, rozumianych zarówno jako infrastruktura formalna, jak i przestrzenie sprzyjające doświadczaniu dzielnicy. Centralnym wątkiem dyskusji był postulat stworzenia „Żywego Muzeum” – rozumianego jako rozszerzenie tradycyjnej, stacjonarnej ekspozycji muzealnej na teren stoczni, poprzez bezpośredni kontakt z historią, techniką i krajobrazem postindustrialnym. Zwrócono uwagę na wyjątkową grupę użytkowników – wycieczki szkole. Równolegle podkreślano znaczenie przeżyć zmysłowych i emocjonalnych, takich jak odczuwanie silnego wiatru („wiatr we włosach”) czy możliwość bliskiego kontaktu z wodą, które budują osobisty, zapamiętywalny związek najmłodszych użytkowników z Młodym Miastem. Oferta ta może przyjąć następujące formy:

- Rozsiane punkty edukacyjne mówiące o dziedzictwie dzielnicy
- Tematyczny plac zabaw dla dzieci i młodzieży
- Muzeum Techniki Okrętowej dla dzieci
- „Żywe Muzeum” w przestrzeniach publicznych
- Odtworzenie historycznej fosi jako miejsca rekreacyjnego atrakcyjnego również dla dzieci i młodzieży
- Place zabaw i przestrzenie rekreacyjne o industrialnym charakterze
- Stoczniowe place zabaw – wykorzystujące istniejące pozostałości stoczniowe
- Woda jako miejsce zabaw dla dzieci

Osoby dorosłe



W przypadku osób dorosłych jako kluczowe wskazano przede wszystkim zachowanie autentyczności przestrzeni, wolnej od sztucznej tematyzacji i nadmiernej estetyzacji podporządkowanej celom wizerunkowym czy turystycznym. Podkreślano znaczenie różnorodnych miejsc kultury – zarówno instytucjonalnych, jak i prowadzonych oddolnie – które oferowałyby zróżnicowany program dostosowany do potrzeb różnych grup użytkowników.

Interesującym wątkiem były postulaty tworzenia otwartych miejsc kreatywnej pracy, łączących funkcje pracy, twórczości i spotkania. Przestrzenie te miałyby umożliwiać zarówno oddolne inicjatywy artystyczne, jak i indywidualny rozwój (np. warsztaty, pracownie, miejsca współdzielonej pracy), wzmacniając rolę Młodego Miasta jako środowiska sprzyjającego aktywności kulturalnej i kreatywnej. Oferta ta może przyjąć następujące formy:

- Mała architektura nawiązująca do historycznych form / industrialnych
- Obiekty w wodzie
- Szlaki kulturowe

- Zachowanie historycznych nazw (ulic, budynków, przestrzeni) i budowanie wokół nich tożsamości dzielnicy
- Umieszczenie obiektów przemysłowych w przestrzeniach publicznych
- Wykorzystanie pozostałych hal postoczniovych na przestrzenie kreatywne i usługi
- Wystawy, sztuka w przestrzeni
- Miejsce pracy kreatywnej
- Opera
- Wystawy czasowe w przestrzeni
- Hala sportowa w historycznej przestrzeni

Mieszkańcy i mieszkanki



W przypadku mieszanek i mieszkańców Młodego Miasta potrzeby formułowane w procesie partycypacyjnym okazały się szczególnie istotne w kontekście narastającego z roku na rok ruchu turystycznego. Osoby zamieszkujące obszar podkreślały wagę industrialnego charakteru i unikalności dzielnicy, widząc w nich ważny element lokalnej tożsamości.

Jednocześnie wskazywały na konieczność zachowania równowagi pomiędzy przestrzeniami silnie związanymi z dziedzictwem, historią i funkcjami edukacyjnymi a miejscami o charakterze sąsiedzkim i lokalnym – nastawionymi przede wszystkim na codzienne potrzeby społeczności mieszkaniowej, a nie wyłącznie na obsługę odwiedzających. Oferta ta może przyjąć następujące formy:

- Nazewnictwo ulic nawiązujące do stoczni
- Równowaga usług sąsiedzkich i turystycznych
- Spójny system informacji wizualnej + wayfinding, signage
- Katalog nazw ulic i elementów przestrzeni stoczniowych (kodów) - opracowanie eksperckie do oznaczania w przestrzeni
- Modele statków wybudowanych w stoczni rozsiiane w przestrzeni lub znaczące budynki, informacje o zburzonych obiektach (miniaturki obiektów)
- Punkty / tablice informacyjne nt. dziedzictwa stoczniowego

Osoby pracujące na terenie Młodego Miasta



W analizie użytkowników Młodego Miasta szczególne znaczenie ma grupa osób pracujących, która w debatach o przestrzeni bywa często marginalizowana. Obejmuje ona zarówno osoby mieszkające w innych częściach Gdańska (lub metropolii) i dojeżdżające do pracy w określonych godzinach, jak i osoby jednocześnie mieszkające i pracujące na terenie Młodego Miasta.

Do tej kategorii należy włączyć także rosnącą grupę osób pracujących zdalnie lub hybrydowo, przedstawicieli i przedstawicielki branż kreatywnych (IT, design, kultura, media) oraz pracowników przemysłowych, w tym stoczniowców. Zróżnicowanie tej grupy oznacza odmienny rytm dnia, inne potrzeby wobec przestrzeni publicznych, usług oraz oferty kulturalnej, co wymaga świadomego uwzględnienia jej perspektywy w dalszych etapach kształtowania dzielnicy.

Oferta ta może przyjąć następujące formy:

- Podkreślenie działających obecnie zakładów stoczniowych
- Integracja przestrzenna między funkcjonującą stoczną a terenem mieszkaniowo-usługowym
- Miejsca spotkań o industrialnym charakterze
- Wydarzenia kulturalne np. "Dzień Stocznio-wca"
- Lokalne coworkingi
- Przyjazna i spójna mała architektura z materiałów nawiązujących do przemysłu stocznio-wego
- Wielofunkcyjny statek - restauracja / muzeum

Osoby odwiedzające



W przypadku osób odwiedzających mamy do czynienia zarówno z ruchem lokalnym, związanym z mieszkańcami i mieszkańcami Gdańska oraz metropolii, jak i ruchem ponadlokalnym, generowanym przede wszystkim przez muzea oraz instytucje kultury zlokalizowane na tym obszarze. Osoby odwiedzające korzystają z oferty kulturalnej i edukacyjnej, ale w równym stopniu użytkują przestrzenie publiczne – traktując je jako miejsca spacerów, rekreacji i oglądu postindustrialnego krajobrazu.

Za kluczowe potrzeby tej grupy uznano: czytelny system informacji (w tym spójne oznakowanie i narrację przestrzenną), szlaki turystyczne uwzględniające najważniejsze obiekty i miejsca Młodego Miasta oraz zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla autokarów, pozwalających obsłużyć zorganizowane grupy bez nadmiernego obciążania lokalnego układu komunikacyjnego. Oferta ta może przyjąć następujące formy:

- Punkt informacji turystyczno-kulturalnej – zbiór kluczowych miejsc do zapamiętania
- Pomniki, makiety statków – miejsca samoedukacji
- Przestrzeń nad wodą
- Widoczne tabliczki ulic – budowanie tożsamości na podstawie nazw
- Meble miejskie z elementów stocznio-wych, latarnie historyczne – kultura re-use
- Światło – ekspozycja budynków
- Ładny brud autentyczny
- Parking dla budynków turystycznych – kiss and go
- Rozproszenie elementów dziedzictwa

3.3.Wnioski

3.3.1. Autentyczność Młodego Miasta jako wartość nadrzędna

Jednym z najmocniej artykułowanych wniosków procesu – obecnym zarówno w wypowiedziach interesariuszy, jak i w analizach eksperckich – jest uznanie autentyczności Młodego Miasta za wartość nadrzędną. Oznacza to, że wszelkie działania inwestycyjne, programowe i projektowe powinny uwzględniać, obok funkcjonalności czy efektywności ekonomicznej, również ich wpływ

na zachowanie realnego, nieudawanego charakteru terenów postoczniovych. Istotną, sformalizowaną rolę w tym zakresie ma Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków obok której należy uwypuklić również rolę Biura Architekta Miasta i prowadzonych procesów partycypacyjnych w obszarze pozwalających na wzajemne informowanie, konsultowanie i współpracę interesariuszy.

W toku prac wielokrotnie powracała obawa przed „disneylandyzacją” i tematyzacją przestrzeni – tworzeniem estetyzowanej, uproszczonej scenografii, która luźno nawiązuje do stoczniovego dziedzictwa, lecz nie jest z nim realnie związana ani materialnie, ani historycznie czy społecznie. Przykładem takiego podejścia jest zrealizowany pierwszy etap tzw. Drogi do Wolności. Tego typu rozwiązania, choć często atrakcyjne wizualnie i potencjalnie „czytelne” dla turystów, prowadzą w dłuższej perspektywie do utraty wiarygodności miejsca, redukując je do roli dekoracji pozbawionej zakorzenienia w rzeczywistych procesach, które ukształtowały Młode Miasto.

Wyniki procesu partycypacyjnego wskazują, że autentyczność rozumiana jest przez interesariuszy wielowymiarowo. Po pierwsze, dotyczy ona warstwy materialnej – zachowania, reinterpretacji i czytelnego eksponowania historycznej substancji stocznioviej (budynków, urządzeń, układów ulic, śladów infrastruktury stocznioviej). Po drugie, odnosi się do warstwy historycznej i symbolicznej – rzetelnego, nieuproszczonego opowiadania o dziedzictwie „Solidarności”, o pracy i konflikcie społecznym, o przemianach ustrojowych, a nie jedynie do ich ikonograficznych reprezentacji. Po trzecie, obejmuje współczesne praktyki społeczne i artystyczne: obecność środowisk twórczych, instytucji kultury, inicjatyw oddolnych, które od ponad dwóch dekad współtworzą tożsamość postoczniovego Gdańska.

Autentyczność w tym ujęciu nie oznacza „zamrożenia” dzielnicy w stanie historycznym, lecz przeciwnie – wymaga uważnej transformacji, która zachowuje ciągłość znaczeń. Oczekiwany kierunek jest takie przekształcanie terenów postoczniovych, w którym nowe funkcje (mieszaniowe, usługowe, kulturalne) wpisują się w kontekst przestrzenny i estetyczny otoczenia. Dotyczy to zarówno skali i formy zabudowy, sposobu kształtowania przestrzeni publicznych, jak i doboru programów funkcjonalnych (np. rodzajów usług, charakteru oferty kulturalnej czy gastronomicznej).

Konsekwencją uznania autentyczności za wartość nadrzędną jest również potrzeba ostrożnego podejścia do turystyki. Interesariusze podkreślali, że rozwój funkcji odwiedzanych przez osoby spoza dzielnicy jest pożądanym, o ile nie prowadzi do wypierania codziennych praktyk mieszkańców i pracowników oraz nie sprowadza Młodego Miasta do roli „parku tematycznego” opartego na łatwych do skonsumowania motywach stoczniovych.

Z punktu widzenia dalszych działań strategicznych oznacza to, że zachowanie autentyczności i tożsamości Młodego Miasta musi stać się nadrzędnym kryterium oceny decyzji: planistycznych, inwestycyjnych, programowych i kulturowych. Dotyczy to zarówno wyznaczania szkieletu przestrzeni publicznych (Droga do Wolności, Szlak Stoczniovych), jak i sposobu pracy z dziedzictwem historycznym, przemysłowym i artystycznym, a także kształtowania oferty usługowej i społecznej. Tylko wówczas Młode Miasto ma szansę funkcjonować jako dzielnica, która nie tylko opowiada o swojej przeszłości, ale także wiarygodnie rozwija się w teraźniejszości – w sposób rozpoznawalny i zrozumiały zarówno dla lokalnej społeczności, jak i dla odwiedzających.

Jednocześnie, obok autentyczności, bardzo wyraźnie wybrzmiewał drugi kluczowy wątek –

postulat, aby Młode Miasto było przede wszystkim dzielnicą do życia. W wypowiedziach strony społecznej i mieszkank/mieszkańców konsekwentnie podkreślano, że ostatecznym celem przekształceń nie powinno być stworzenie efektownej „sceny” miejskiej, lecz pełnowymiarowej dzielnicy, w której ludzie realnie żyją, pracują, piją kawę, robią zakupy, odprowadzają dzieci do szkoły i załatwiają codzienne sprawy. Oznacza to konieczność budowania stabilnej struktury mieszkańców – zróżnicowanej wiekowo i społecznie – oraz takiego programu usług i przestrzeni publicznych, który wspiera codzienne funkcjonowanie, a nie tylko okazjonalne użytkowanie.

W tym kontekście szczególnie mocno akcentowano zagrożenie, że Młode Miasto stanie się „wyspą najmu krótkoterminowego” – obszarem atrakcyjnym wizualnie i turystycznie, lecz pozbawionym wystarczającej liczby stałych mieszkank i mieszkańców, a tym samym lokalnej społeczności zdolnej do współodpowiedzialności za dzielnicę. Z perspektywy uczestników procesu byłby to scenariusz stojący w sprzeczności zarówno z ideą autentyczności, jak i z modelem miasta 15-minutowego. Dlatego w niniejszym opracowaniu przyjmuje się, że zachowanie autentycznego charakteru postocznioowego oraz kształtowanie Młodego Miasta jako dzielnicy zamieszkałej, codziennej i dostępnej stanowią dwa równorzędne, nadrzędne kryteria, które powinny wyznaczać kierunek wszystkich dalszych decyzji przestrzennych i programowych. Wymagać to będzie od wszystkich interesariuszy działań w celu kształtowania programu usługowego sprzyjającego zamieszekaniu o stałym charakterze.

3.3.2. Postulat powstania Szlaku Stocznioowego

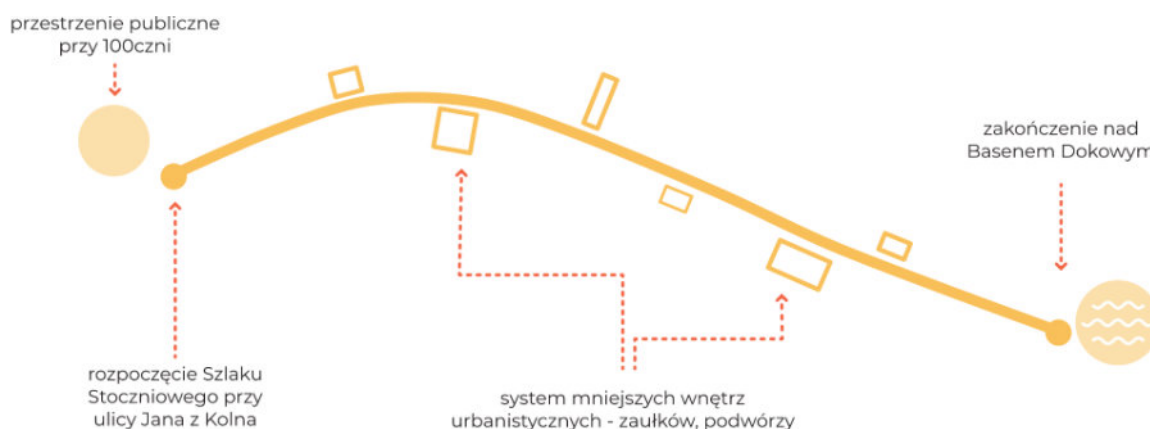
Ważnym wnioskiem o charakterze przestrzennym i programowym wyłonionym w toku procesu jest postulat wyodrębnienia i świadomego ukształtowania „Szlaku Stocznioowego” jako trzonu kompozycyjno-funkcjonalnego Młodego Miasta stanowiącego element uzupełniający dla Drogi do Wolności. W trakcie prac zwrócono uwagę, że dotychczasowe opracowania w niewystarczającym stopniu podkreślały znaczenie osi łączącej szereg kluczowych obiektów i przestrzeni o charakterze przemysłowym – zarówno tych związanych z dawną Stoczną Gdańską, jak i starszym dziedzictwem stocznioowym. Analiza istniejącej tkanki urbanistycznej oraz wyniki warsztatów wskazały, że oś ta przebiega wzdłuż ulicy Narzędziowców, przechodząc przez strefę wejściową historycznej Stoczni Schichaua, Półwysep Drewnica oraz centralną część tzw. Stoczni Cesarskiej. W toku dyskusji nazwa Szlak Stocznioowy pojawiła się spontanicznie, została bardzo dobrze przyjęta przez uczestniczki i uczestników procesu i naturalnie weszła do użycia jako określenie tej przestrzennej sekwencji.

Szlak Stocznioowy należy postrzegać nie tylko jako trasę pieszą, ale jako strukturę nośną dla dziedzictwa przemysłowego, która porządkuje kluczowe relacje między najważniejszymi punktami postocznioowego krajobrazu. W przeciwieństwie do osi pamięci politycznej i obywatelskiej, reprezentowanej przez Drogę do Wolności, Szlak Stocznioowy koncentruje się na warstwie materialnej i przestrzennej dawnej stoczni: halach, nabrzeżach, basenach dokowych, układach ulic oraz mniejszych reliktach infrastruktury. Proponuje się, aby to właśnie ta oś stała się głównym „kręgosłupem” ekspozycji dziedzictwa przemysłowego, wzdłuż którego lokowane będą nowe funkcje kulturowe, usługowe i społeczne.

Istotne jest również to, że koncepcja Szlaku Stocznioowego stanowi odpowiedź na zgłaszane przez interesariuszy wątpliwości dotyczące przebiegu Drogi do Wolności i jej roli w systemie przestrzeni publicznych. W procesie wielokrotnie wskazywano, że skrzyżowanie Drogi do Wolności z ulicą Narzędziowców jest naturalnym punktem węzłowym i kulminacyjnym w sieci przestrzeni publicznych. Z tego miejsca – co podkreślano zarówno w analizach ruchu pieszego,

jak i w wypowiedziach uczestników procesu partycypacyjnego – potoki użytkowników będą w sposób naturalny „rozlewać się” na ulicę Narzędziowców, kierując się ku kolejnym obszarom stoczniovym. Oznacza to przesunięcie akcentu względem wcześniejszych założeń planistycznych: z linearnego traktowania Drogi do Wolności jako osi dominującej na rzecz układu krzyżowego, w którym Szlak Stoczniovym staje się równorzędnym, kompozycyjnym i funkcjonalnym szkieletem dzielnicy.

W trakcie prac opracowano syntetyczną koncepcję Szlaku Stoczniovego jako ciągu, który rozpoczyna się przestrzenią przy ulicy Jana z Kolna w okolicy przystanku SKM Gdańsk Stocznia, a kończy na placu przy Basenie Dokowym, w rejonie skrzyżowania z ulicą Rybaki Górne. Na tym odcinku szlak „zahacza” o szereg mniejszych obiektów, wewnątrz urbanistycznych i „zaułków”, współtworzących charakter dzielnicy (Ryc. 91). To właśnie te mikro-przestrzenie – zakamarki, niewielkie placiki o zróżnicowanej skali i proporcjach, techniczne przejścia, fragmenty dawnych ciągów komunikacyjnych – zostały w procesie warsztatowym zidentyfikowane jako kluczowe dla niepowtarzalnego charakteru Młodego Miasta. Szlak Stoczniovym porządkuje je w czytelną sekwencję, umożliwiając ich stopniowe porządkowanie, udostępnianie i programowanie.



Ryc. 91. Schemat obrazujący koncepcję Szlaku Stoczniovego. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Na potrzeby dalszych prac koncepcyjnych opracowano szereg schematów roboczych obrazujących przebieg i logikę Szlaku Stoczniovego. Na ich podstawie powstały mapy przedstawiające szlak jako ciąg łączący istniejące atraktory (takie jak 100cznia, historyczna zabudowa Stoczni Cesarskiej, przestrzeń nad Basenem Dokowym) z potencjalnymi nowymi punktami koncentracji życia miejskiego. Szczególny nacisk położono na rozwinięcie systemu mniejszych wewnątrz urbanistycznych – zaułków, placików, „kieszeni” miejskich – które, nawiązując formą do industrialnej zabudowy terenu, umożliwiają stopniowe, etapowe zagospodarowywanie obszaru bez utraty jego autentyczności.

Postulat formalnego uznania i rozwinięcia koncepcji Szlaku Stoczniovego należy traktować jako jeden z kluczowych wniosków całego procesu. Szlak ten łączy bowiem kilka porządków: stanowi fizyczną oś kompozycyjną, organizuje ruch pieszy i dostęp do najważniejszych przestrzeni publicznych, a jednocześnie jest nośnikiem narracji o dziedzictwie przemysłowym Młodego Miasta. Włączenie Szlaku Stoczniovego do dokumentów strategicznych i planistycznych – jako struktury nadrzędnej wobec kolejnych etapów inwestycji – jest warunkiem budowania spójnej, czytelnej i zakorzenionej w dziedzictwie tożsamości dzielnicy.

3.3.3. Integracja działań instytucji kultury ze społecznością lokalną oraz kształtowanie ich najbliższego otoczenia

W toku prac warsztatowych wskazano na duży potencjał instytucji kultury jako kluczowych aktorów współtworzących Młode Miasto – zarówno w wymiarze symbolicznym, jak i w codziennym funkcjonowaniu dzielnicy. Obecne na tym terenie podmioty prywatne i publiczne działające w sektorze kultury już dziś istotnie przyczyniają się do budowania tożsamości obszaru, współpracują ze sobą i są dobrze rozpoznawalne w świadomości użytkowników Młodego Miasta. Jednocześnie, w kontekście dalszej transformacji, dostrzeżono możliwość wzmocnienia ich roli w dwóch komplementarnych wymiarach:

- budowania trwałych relacji ze społecznością lokalną,
- aktywnego kształtowania najbliższego otoczenia przestrzennego.

Przykłady takich praktyk są już obecne na Młodym Mieście. Powstanie Grid Art Hub – nowej przestrzeni kreatywnej w sercu dzielnicy, zainicjowanej i rozwijanej dzięki współpracy przedstawicieli środowisk społecznych, komercyjnych i publicznych – pokazuje, jak instytucja kultury może stać się otwartym węzłem współpracy i miejscem regularnych spotkań różnych grup użytkowników. Podobnie inicjatywa HUBA, określana jako „przestrzeń, w której ekologia spotyka się z praktyką”, ilustruje możliwości łączenia działalności kulturalnej, edukacyjnej i środowiskowej w sposób, który wzmacnia codzienną obecność instytucji w życiu dzielnicy.

Na tym tle Europejskie Centrum Solidarności oraz NOMUS postrzegane są jako instytucje o szczególnie dużym potencjale oddziaływania – zarówno ze względu na rangę programową, jak i lokalizację. W dyskusjach podkreślano, że wiele podejmowanych przez nie działań już teraz wykracza poza tradycyjnie rozumianą ofertę muzealno-wystawienniczą i może stanowić punkt wyjścia do dalszego rozwijania stałych, niskoprogowych form współpracy z mieszkankami i mieszkańcami. Wskazywano, że możliwe jest jeszcze silniejsze akcentowanie tych wątków poprzez:

- konsekwentne komunikowanie inicjatyw skierowanych do społeczności lokalnej,
- projektowanie programów, które mogą być realizowane zarówno wewnątrz budynków, jak i w ich bezpośrednim otoczeniu,
- traktowanie stref wejściowych, tarasów, placów i „przedsionków” jako przestrzeni codziennego użytku, a nie tylko zapowiedzi wydarzeń biletowanych.

W zaproponowanym modelu transformacji instytucje kultury mogą w coraz większym stopniu pełnić rolę „miejsc pierwszego kontaktu” – punktów, do których można wejść bez szczególnego przygotowania, spędzić czas niezależnie od uczestnictwa w konkretnym wydarzeniu, uzyskać informacje o dzielnicy, a także włączyć się w działania o charakterze sąsiedzkim, edukacyjnym czy konsultacyjnym. Otwiera to możliwość stopniowego rozszerzania ich funkcji: od operatorów programów kulturalnych ku partnerom współodpowiedzialnym za jakość i charakter okolicznych przestrzeni publicznych.

W perspektywie strategii kształtowania Młodego Miasta proponuje się zatem, aby:

- wzmacniać istniejące przykłady współpracy instytucji kultury z otoczeniem (takie jak Grid Art Hub czy HUBA),
- zachęcać duże instytucje do rozwijania długofalowych, osadzonych w miejscu programów sąsiedzkich,

- traktować najbliższe otoczenie budynków kultury jako pełnoprawną część systemu przestrzeni publicznych dzielnicy.

Tak rozumiana integracja działań instytucji kultury ze społecznością lokalną i przestrzenią sąsiedztwa może stać się jednym z ważnych motorów autentycznego, codziennego życia Młodego Miasta – wzmacniając jego tożsamość i jednocześnie zwiększając dostępność kultury w skali dzielnicy.

3.3.4. Dodatkowe rekomendacje

Poniżej znajduje się zestawienie dodatkowych rekomendacji wskazanych w procesie partycypacyjnym.

Zapewnienie infrastruktury społecznej

Oczekiwania interesariuszy wykraczają poza zapewnienie standardowego katalogu usług komercyjnych i obejmują rozwiniętą sieć usług społecznych: przedszkola, żłobki, kluby sąsiedzkie, świetlice, kluby seniora, domy opieki, świetlice środowiskowe. Realizacja tych oczekiwań pozostaje wyzwaniem ze względu na obowiązujące zapisy Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego jak i strukturę własności, co z pewnością uniemożliwia realizację wszystkich postulatów. Potrzebne jest w tym zakresie poszukiwanie niestandardowych rozwiązań.

Rozwiązania zabezpieczające zróżnicowaną strukturę zamieszkiwania

Rozwiązania dotyczą w szczególności ekspansji najmu krótkoterminowego, który prowadzi do spadku liczby stałych mieszkanek i mieszkańców, osłabienia więzi sąsiedzkich, anonimowości przestrzeni oraz trudności w budowaniu zintegrowanych społeczności lokalnych. Równolegle pojawia się lęk przed „disneylandyzacją” i nadmierną tematyzacją przestrzeni, które mogą zredukować dzielnicę do roli scenografii turystycznej, pozbawionej autentyczności.

Wielofunkcyjność i różnorodność

Interesariusze podkreślają zarówno potrzebę zróżnicowanego profilu usług (od codziennych, lokalnych sklepów po usługi kultury i rekreacji), jak i ich równomiernego rozmieszczenia w tkance dzielnicy. Szczególne znaczenie przypisuje się przestrzeniom o zmiennym sposobie użytkowania – takim, które w zależności od pory dnia, dnia tygodnia czy pory roku pełnią różne role (np. rynek, plac sportów miejskich, miejsce wydarzeń kulturalnych).

Dziedzictwo stoczni w przestrzeni publicznej

Zakłada się ekspozycję dziedzictwa stoczniowego poprzez ponowne wykorzystanie materiałów, elementów konstrukcyjnych oraz relikwów przemysłowych (maszyny, fragmenty kadłubów, elementy infrastruktury technicznej). Przestrzeń dzielnicy powinna pełnić funkcję otwartego, „żywego muzeum”. Uzupełnienie stanowią modele statków i nieistniejących obiektów oraz mała architektura o charakterze industrialnym, wkomponowana w strukturę zieleni.

Woda jako element struktury i tożsamości

Postuluje się wzmocnienie powiązań z waterfrontem oraz wprowadzenie wody w głąb tkanki miejskiej, m.in. poprzez odpowiednio kształtowane nabrzeża, obiekty rekreacyjne na wodzie, wykorzystanie relikwów pochylni i fosy nowożytniej, punkty widokowe oraz – tam, gdzie to możliwe – odtworzenie historycznego przebiegu fosy.

System tras historycznych

Proponuje się stworzenie systemu głównych tras pieszych, łączących kluczowe przestrzenie i obiekty związane z historią stoczni oraz ruchem „Solidarność”. Trasy te powinny zostać

uzupełnione o elementy orientacyjne i informacyjne, umożliwiające zarówno samodzielne zwiedzanie, jak i codzienne użytkowanie przez mieszkanki i mieszkańców.

Sztuka i działania czasowe

W procesie kształtowania przestrzeni publicznych podkreślono rolę sztuki współczesnej i działań czasowych – w formie rzeźb, instalacji oraz wystaw o tematyce historycznej, kulturowej i społecznej. Zwiększają one zmienność i elastyczność przestrzeni, pozwalają na udział różnych instytucji i kolektywów oraz umożliwiają reagowanie na bieżące wątki społeczne i kulturowe.

Zaplecze obsługi ruchu turystycznego

Aby zapewnić sprawne funkcjonowanie Młodego Miasta jako obszaru odwiedzanego przez turystów, przewiduje się rozwój infrastruktury obsługi ruchu turystycznego – w szczególności parkingów dla autokarów, stref typu park and ride oraz kiss and ride, a także punktów informacji i sprzedaży pamiątek. Rozwiązania te mają na celu uporządkowanie ruchu i ograniczenie presji transportowej.

Tożsamość nazewnicza i identyfikacja wizualna

Za kluczowe uznano zachowanie i rozwijanie tożsamości nazewnicznej, opartej na nazwach ulic, przestrzeni i obiektów powiązanych z historią stoczni oraz ruchem „Solidarność”. Rekomenduje się opracowanie katalogu nazw i kodów kulturowych jako bazy dla dalszego kształtowania dzielnicy, a także wdrożenie spójnego systemu identyfikacji wizualnej obejmującego małą architekturę, oznakowanie i system informacji miejskiej. System ten powinien wspierać czytelność przestrzeni i wzmacniać rozpoznawalność Młodego Miasta jako dzielnicy o wyraźnie zdefiniowanej, zakorzenionej tożsamości.

4

Konceptualny model transformacji

4.1. Założenia

Konceptualny Model Transformacji Młodego Miasta stanowi syntezę poprzednich etapów prac nad przyszłością Młodego Miasta – analiz przestrzennych, środowiskowych i społecznych, wyników procesów partycypacyjnych oraz ocen eksperckich – przełożoną na spójną strategię działania. Nie jest to wyłącznie „model” w sensie teoretycznym, lecz **ramowa strategia przekształceń**, zbudowana zgodnie z zasadami tworzenia strategii rozwoju: od diagnozy i rozpoznania uwarunkowań, przez sformułowanie wizji i celów, aż po zestaw konkretnych kierunków i działań przestrzennych oraz programowych.

Celem dokumentu jest wskazanie, w jaki sposób Młode Miasto może rozwijać się jako **dzielnica ukształtowana zgodnie z zasadami kreowania miasta 15-minutowego**, uwzględniając lokalne uwarunkowania – stoczniove dziedzictwo, strukturę własności, istniejące i przyszłe funkcje, potrzeby użytkowników oraz presje inwestycyjne. Model obejmuje w szczególności: układ stref mieszkaniowych, system oraz typologię przestrzeni publicznych i półpublicznych, lokalizację miejsc pracy i usług, rozmieszczenie instytucji kultury i ich rolę w systemie, a także rozwiązania sprzyjające zrównoważonemu rozwojowi i dostępności (w tym mobilności aktywnej i transportowi publicznemu).

Opisany w niniejszym rozdziale model nie przedstawia jedynie stanu docelowego, lecz także ścieżkę dochodzenia do niego. Konceptualny Model Transformacji pełni funkcję **strategii ramowej**: jasno określa cele i wizję rozwoju Młodego Miasta, explicite formułuje przyjęte założenia, a następnie porządkuje katalog działań przestrzennych i programowych, które tę wizję i cele mają konsekwentnie realizować.

4.1.1. Wizja

Poniżej znajduje się wypracowany w trakcie procesu szkic wizji dla Młodego Miasta:



Młode Miasto jest rozpoznawane jako obszar o unikatowej w skali kraju wartości, co znajduje odzwierciedlenie zarówno w jego historii, jak i współczesnym potencjale rozwojowym. Interesariusze obszaru przyjmują wspólny zestaw wartości i celów, obejmujący w szczególności:

- współdziałanie podmiotów publicznych, prywatnych i społecznych,
- otwarcie przestrzeni dzielnicy dla wszystkich użytkowników,

- ochronę oraz rozwijanie jej niepowtarzalnego ducha, stanowiącego zasób kulturowy, społeczny i ekonomiczny.

Młode Miasto definiowane jest jako dzielnica, w której wartości kulturowe, środowiskowe, społeczne i ekonomiczne są trwale integrowane zarówno w procesie kształtowania przestrzeni, jak i w jej codziennym funkcjonowaniu. Jest to przestrzeń współobecności różnych typów aktorów: mieszkanki i mieszkańców, osób odwiedzających, formalnych i nieformalnych zrzeszeń, instytucji kultury, podmiotów publicznych, podmiotów gospodarczych, a także fauny i flory – traktowanych jako równoprawni użytkownicy środowiska miejskiego.

Młode Miasto jest współtworzone w sposób skoordynowany i partnerski: aktorzy lokalni komunikują się ze sobą, uzgadniają i koordynują swoje działania, kształtując dzielnicę w oparciu o zasady miasta 15-minutowego oraz w odpowiedzi na potrzeby użytkowników – mieszkanki i mieszkańców „natywnych” i nowych, osób pracujących oraz odwiedzających. Jest to dzielnica zarówno do życia na co dzień, jak i do swobodnego spędzania czasu, oferująca zróżnicowane formy aktywności i wypoczynku.

Zarządzanie obszarem odbywa się w oparciu o ogólny, zintegrowany i otwarty na zmiany plan oraz program, które stanowią wspólny punkt odniesienia dla interesariuszy. Dokumenty te służą godzeniu zróżnicowanych interesów, porządkowaniu kierunków rozwoju oraz motywowaniu do współpracy na rzecz spójnej, długofalowej transformacji Młodego Miasta.

4.1.2. Wartości

Strategia przekształceń Młodego Miasta opiera się na zestawie jasno określonych wartości i celów działania. Obejmują one zarówno wytyczne wypracowane w procesie partycypacyjnym, jak i nadrzędne ramy wynikające ze współczesnych koncepcji kształtowania przestrzeni miejskich, takich jak Cele Zrównoważonego Rozwoju ONZ, idea miasta 15-minutowego oraz koncepcja Smart City.

Zidentyfikowane wartości i cele



Ryc. 92. Zebrany katalog wartości i celów. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

W toku procesu partycypacyjnego zidentyfikowano szereg wartości, które powinny stanowić podstawę myślenia o przyszłości Młodego Miasta. Nie odnoszą się one wyłącznie do sposobu kształtowania przestrzeni i zachowania dziedzictwa, lecz obejmują również kwestie zarządzania rozwojem, programowania działań społecznych oraz roli kultury i sztuki. Szczególnie mocno wybrzmiały wątki związane z dostępnością, sprawczością i partycypacją w zarządzaniu dzielnicą, a także potrzebą rzetelnego informowania i współpracy między różnymi podmiotami.

Zgromadzone w procesie postulaty wartościujące uporządkowano w pięciu grupach tematycznych: dziedzictwo, przestrzenie, program społeczny, kultura i sztuka oraz zarządzanie rozwojem dzielnicy. Razem tworzą one katalog wartości przewodnich, które przyjmuje się jako założenia wyjściowe dla strategii kształtowania Młodego Miasta (Ryc. 92):

Wartości te traktowane są jako rama stanowiąca normatywne umocowanie dla dalszych decyzji przestrzennych, programowych i organizacyjnych – definiują, jakich efektów jakościowych oczekuje się od procesów przekształceń Młodego Miasta i jakie kryteria należy brać pod uwagę przy ocenie planowanych działań.

Cele Zrównoważonego Rozwoju

Jednym z nadrzędnych zbiorów wartości i wytycznych dla proponowanej strategii jest 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ (SDGs) (Ryc. 93), stanowiących oficjalnie przyjętą ramę działań zarówno na poziomie globalnym (ONZ), jak i europejskim (polityki UE), a także na poziomie lokalnym – w politykach Miasta Gdańska. Cele te obejmują zarówno kwestie ochrony klimatu, bioróżnorodności i zrównoważonej gospodarki zasobami, jak i wymiar społeczny (zmniejszanie nierówności, dobra jakość edukacji, zdrowie i dobrostan, walka z ubóstwem) oraz miejski (zrównoważone miasta i społeczności, odpowiedzialna konsumpcja i produkcja). W konsekwencji nie mogą być traktowane jako „dodatek”, lecz jako zestaw kluczowych parametrów, które należy brać pod uwagę przy podejmowaniu decyzji dotyczących przyszłości Młodego Miasta.

W kontekście strategii kształtowania Młodego Miasta SDGs pełnią podwójną funkcję. Po pierwsze, stanowią operacyjny zestaw celów, który pozwala konkretyzować ogólne wartości (dziedzictwo, dostępność, inkluzywność, zrównoważony rozwój) w postaci mierzalnych kierunków działań: od ochrony błękitno-zielonej infrastruktury, przez wspieranie lokalnej gospodarki i usług społecznych, po redukcję emisji i promowanie mobilności aktywnej.



Ryc. 93. 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ (źródło: <https://www.un.org.pl/>)

Po drugie, wpisywanie explicite procesów przekształceń Młodego Miasta w logikę Celów Zrównoważonego Rozwoju ułatwia ich powiązanie z europejskimi politykami miejskimi i klimatycznymi co stwarza realną szansę na przyszłą współpracę – zarówno w ramach programów finansowania (krajowych i unijnych), jak i w sieciach miast pracujących nad podobnymi wyzwaniami. Zapewnia bowiem zewnętrzną kompatybilność strategii z kierunkami rozwoju przyjmowanymi na poziomie europejskim i globalnym.

Koncepcja Smart City

W procesie przygotowywania strategii dla Młodego Miasta kluczową rolę odegrały metody cyfrowe, wykorzystywane zarówno na etapie diagnozy, jak i translacji złożonych danych przestrzennych na język zrozumiały dla interesariuszy. W analizach wstępnych intensywnie korzystano z narzędzi GIS, analiz satelitarnych oraz innych metod przetwarzania danych przestrzennych, umożliwiających m.in. rozpoznanie struktury zagospodarowania, powiązań komunikacyjnych, potencjałów i ograniczeń środowiskowych czy rozmieszczenia istniejących i projektowanych funkcji. Dane te były następnie prezentowane i omawiane z interesariuszami w formie map cyfrowych oraz modeli 3D, co ułatwiało wspólne rozumienie skali zjawisk, relacji przestrzennych i konsekwencji proponowanych rozwiązań.



Ryc. 94. Schemat ideowy koncepcji Smart City. Grafika przedstawia koncepcję smart city jako sieci połączonych technologii – od monitoringu, przez energię odnawialną, po systemy zarządzania danymi. Elementy takie jak czujniki, serwery i urządzenia mobilne symbolizują przepływ informacji, który pozwala na efektywniejsze i bezpieczniejsze funkcjonowanie miasta. To wizja przestrzeni miejskiej, w której innowacje technologiczne wspierają komfort życia mieszkańców i zrównoważony rozwój. (źródło: <https://pl.freepik.com/>)

Istotnym elementem tego podejścia było traktowanie narzędzi cyfrowych nie jako autonomicznej „warstwy eksperckiej”, lecz jako środka translacji wiedzy – pomostu między analizą specjalistyczną a doświadczeniem użytkowników. Praca na cyfrowym modelu przestrzeni (w tym na makiecie 3D) pozwalała na bieżąco konfrontować wyniki analiz z wiedzą lokalną, uwagami uczestników procesu oraz ich wyobrażeniami o przyszłości dzielnicy. W efekcie metody cyfrowe stały się integralnym elementem partycypacyjnego projektowania: wzmocniły przejrzystość procesu, ułatwiły dyskusję o wariantach i umożliwiły wizualizację skutków potencjalnych decyzji.

Z perspektywy dalszych etapów transformacji zasadne jest kontynuowanie i rozwijanie tego wątku poprzez wprowadzenie komponentu SMART CITY dla Młodego Miasta. Może on obejmować m.in.:

- systemy monitorowania wybranych wskaźników transformacji (np. jakości środowiska, intensywności ruchu pieszego i rowerowego, wykorzystania przestrzeni publicznych),
- otwarte repozytoria danych i interaktywne mapy dostępne dla mieszkanki, mieszkańców i interesariuszy,
- narzędzia cyfrowego wayfindingu i narracji przestrzennej (w tym rozwiązania AR) wspierające edukację w zakresie dziedzictwa, zmian klimatu czy funkcji dzielnicy,
- platformy umożliwiające ciągłe zbieranie informacji zwrotnej od użytkowników (np. zgłaszanie problemów, potrzeb, propozycji zmian).

4.1.3. Cele

Konceptualny Model Transformacji Młodego Miasta wyznacza ramę celów, które mają ukierunkowywać proces przekształceń w stronę dzielnicy miasta 15-minutowego i realizować przyjętą wizję przyszłości obszaru. Cele te obejmują zarówno kształtowanie struktury przestrzennej, programowanie funkcji i usług, jak i budowę trwałych mechanizmów współpracy, partycypacji oraz cyfrowego wsparcia transformacji.

Cele Modelu Transformacji Młodego Miasta i sposobu ich realizacji:

1. Wykształcenie struktury miasta 15-minutowego

Zapewnienie takiego rozmieszczenia funkcji mieszkaniowych, usługowych, społecznych, edukacyjnych i rekreacyjnych, aby podstawowe potrzeby mieszkanki i mieszkańców mogły być zaspokajane w zasięgu 15 minut dojścia pieszego lub dojazdu rowerem od miejsca zamieszkania.

2. Wypracowanie spójnego systemu przestrzeni publicznych

Ukształtowanie czytelnej, nieprzerwanej sieci przestrzeni publicznych opartej na dwóch głównych osiach (Droga do Wolności i Szlak Stoczniowy), powiązanej z waterfrontem i lokalnymi węzłami (place, skwery, ciągi nadwodne), tak aby zapewnić ciągłość ruchu pieszego i wysoką jakość przestrzeni wspólnych.

3. Ochrona i twórcza interpretacja trzech osi dziedzictwa

Zapewnienie, aby dziedzictwo historyczne (Solidarność), przemysłowe (Stocznia Gdańska) oraz artystyczne (działalność po 1999 r.) było konsekwentnie eksponowane w przestrzeni, programie i narracji o dzielnicy – poprzez zachowanie i adaptację substancji materialnej, system tras historycznych oraz wsparcie instytucji i inicjatyw kulturalnych.

4. Wytworzenie autentycznej i zamieszkiwanej dzielnicy

Wspieranie stabilnej struktury mieszkańców i lokalnych społeczności poprzez kształtowanie oferty mieszkaniowej, usługowej i przestrzeni sąsiedzkich w taki sposób, aby dzielnica była przede wszystkim miejscem codziennego życia – ograniczając ryzyko dominacji najmu krótkoterminowego i funkcji czysto turystycznych.

5. Zapewnienie inkluzywności, dostępności i przeciwdziałanie wykluczeniu

Zapewnienie fizycznej, ekonomicznej i mentalnej dostępności przestrzeni i usług dla różnych grup użytkowników (w tym osób z niepełnosprawnościami, seniorów, dzieci, osób o zróżnicowanym statusie materialnym), mierzonych m.in. ciągłością bezbarierowych ciągów, dostępnością cenową części oferty oraz obecnością programów skierowanych do grup wrażliwych.

6. Rozwój odporności środowiskowej i błękitno-zielona infrastruktura

Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury (NBS, ogrody deszczowe, zieleń retencyjna, powiązania z Martwą Wisłą i basenami dokowymi) jako narzędzia adaptacji do zmian klimatu, poprawy mikroklimatu i jakości życia, w powiązaniu z ochroną bioróżnorodności oraz celami SDGs dotyczącymi klimatu i ekosystemów. Cel ten jest zgodny z przyjętą polityką miasta: Gdańska Polityka Zieleni - etap 2: re. Młodego Miasta i Polskiego Haka.

7. Wzmocnienie lokalnej gospodarki i różnorodności miejsc pracy

Wspieranie zróżnicowanej struktury gospodarczej – od przemysłów kreatywnych, przez usługi lokalne, po działalność produkcyjną i techniczną – tak, aby Młode Miasto było miejscem pracy dla różnych grup zawodowych (w tym stoczniovców, branż kreatywnych, pracy zdalnej/hybrydowej), a nie jedynie monofunkcyjną strefą biurową czy rozrywkową.

8. Wsparcie systemowego zarządzania i współpracy interesariuszy

Wypracowanie i wdrożenie zintegrowanego, otwartego na zmiany modelu zarządzania dzielnicą, obejmującego jasny podział ról, mechanizmy koordynacji, narzędzia partycypacji oraz stałe forum współpracy podmiotów publicznych, prywatnych i społecznych przy planowaniu i realizacji działań.

9. Wypracowanie systemu cyfrowego wsparcia transformacji (SMART Młode Miasto)

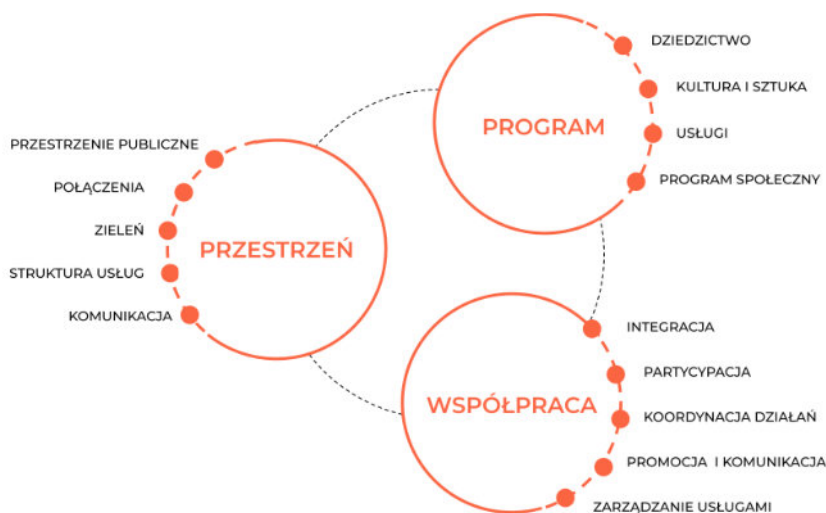
Wykorzystanie narzędzi cyfrowych (GIS, modele 3D, systemy monitoringu wskaźników, digital wayfinding, narzędzia AR i platformy konsultacyjne) do monitorowania przebiegu transformacji, udostępniania danych, edukacji mieszkanki i mieszkańców oraz wzmacniania przejrzystości procesów decyzyjnych.

10. Zapewnienie zgodności z Celami Zrównoważonego Rozwoju i politykami UE/Miasta Gdańska

Zapewnienie, aby kierunki przekształceń Młodego Miasta były spójne z 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ oraz odpowiednimi strategiami UE i Miasta Gdańska, co umożliwia ich mierzenie za pomocą uznanych wskaźników oraz ułatwia włączanie dzielnicy w europejskie programy współpracy i finansowania.

4.1.4. Filary realizacyjne strategii

Strategia kształtowania Młodego Miasta opiera się na trzech wzajemnie powiązanych filarach: przestrzeni, programie i współpracy (Ryc. 95). Razem tworzą one strukturę, która pozwala przełożyć wartości, wizję i cele strategiczne na spójny zestaw działań – zarówno w wymiarze fizycznym, jak i społecznym oraz organizacyjnym. Każdy z filarów obejmuje odrębną grupę zagadnień, ale realny efekt transformacji uzależniony jest od ich równoległej i skoordynowanej realizacji.



Ryc. 95. Filary Modelu Transformacji Młodego Miasta. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Filar „**Przestrzeń**” odnosi się do sposobów kształtowania struktury fizycznej Młodego Miasta. Obejmuje on w szczególności: system przestrzeni publicznych (ich hierarchię i charakter), założenia związane z komunikacją i mobilnością (ciągi piesze, rowerowe, transport zbiorowy, dostępność), rozwiązania w zakresie zieleni i błękitno-zielonej infrastruktury, a także relacje z wodą i waterfrontem. W tym filarze mieszczą się również decyzje dotyczące skali i formy zabudowy, powiązań widokowych oraz integracji dziedzictwa stoczniewego z nową tkanką miejską. Jest to filar porządkujący materialny „szkielet” dzielnicy, zgodnie z założeniami miasta 15-minutowego.

Filar „**Program**” dotyczy szeroko rozumianych form aktywności lokalnych oraz katalogu usług, które nadają sens i treść funkcjonowaniu przestrzeni. Obejmuje on działania związane z edukacją, dziedzictwem, kulturą i sztuką, jak również usługi społeczne (przedszkola, szkoły, kluby sąsiedzkie, infrastruktura opiekuńcza) oraz standardowe usługi codzienne (handel, gastronomia, usługi podstawowe). W tym filarze mieszczą się zarówno programy instytucji kultury, jak i oddolne inicjatywy mieszkańców, działania animacyjne, wydarzenia czasowe oraz sposoby wykorzystywania przestrzeni w różnych porach dnia i roku. Filar „Program” odpowiada za to, by Młode Miasto było nie tylko poprawnie zaprojektowaną strukturą, ale przede wszystkim dzielnicą żywą, zróżnicowaną funkcjonalnie i społecznie.

Filar „**Współpraca**” odnosi się on do mechanizmów zarządzania i koordynacji działań na Młodym Mieście. Obejmuje on zasady współpracy pomiędzy podmiotami publicznymi, prywatnymi i społecznymi, potencjał wspólnego działania oraz modele zarządzania usługami i przestrzeniami publicznymi. W tym filarze lokują się kwestie podziału ról i odpowiedzialności, współdzielenia obowiązków, a także narzędzia partycypacji, informowania i włączania użytkowników w procesy decyzyjne. Filar „Współpraca” stanowi warunek trwałości i skuteczności dwóch pozostałych filarów – bez stabilnych ram zarządzania nawet najlepiej zaprojektowana przestrzeń i program mogą nie zostać utrzymane w czasie.

W dalszej części raportu opisane powyżej trzy filary służą jako struktura porządkująca strategię: każdy z nich został rozwinięty w postaci zestawu kierunków, wytycznych i działań, które – realizowane łącznie – mają umożliwić konsekwentną transformację Młodego Miasta w dzielnicę ukształtowaną zgodnie z zasadami miasta 15-minutowego.

4.2. Opis modelu transformacji

4.2.1. Przestrzeń

W wyniku prac warsztatowych i analiz eksperckich wypracowano docelowy układ przestrzeni publicznych Młodego Miasta: system głównych ciągów pieszych, ulic, placów, skwerów, nabrzeży i terenów zieleni, powiązany z kluczowymi atraktorami kultury, dziedzictwa i życia społecznego. Powstał zestaw wytycznych dotyczących charakteru poszczególnych przestrzeni, hierarchii ulic oraz relacji z wodą i zabudową, który ma umożliwić funkcjonowanie dzielnicy zgodnie z zasadami miasta 15-minutowego.

Centralnym elementem tego układu jest system przestrzeni symbolicznych oparty na dwóch głównych osiach: Drodze do Wolności oraz ulicy Narzędziowców, uzupełnionych przez nabrzeża i kluczowe połączenia z otoczeniem. Droga do Wolności, zachowująca obecną nazwę i przebieg, pozostaje głównym nośnikiem dziedzictwa związanego z ruchem „Solidarność” i jego znaczeniem ogólnokrajowym. Ulica Narzędziowców pełni rolę głównej osi kompozycyjnej zabudowy i kręgosłupa dziedzictwa przemysłowego; w proponowanym ujęciu rozwijana jest jako Szlak Stoczniowy. Aby funkcjonowała jako ciągła, bezpieczna przestrzeń publiczna, rekomenduje się znaczące ograniczenie, a docelowo możliwe wykluczenie ruchu kołowego, przy priorytecie dla ruchu pieszego i rowerowego. Istotne znaczenie kompozycyjne dla całego układu przestrzennego Młodego Miasta ma również ul. Popiełuszki. Także ulica Rybaki Górne wskazana została jako jedno z najważniejszych powiązań Młodego Miasta ze Starym i Głównym Miastem. Wzdłuż ulicy przebiegać będzie park linearny a na jej zakończeniu znajdować się będzie kolejna przestrzeń publiczna przy Basenie Dokowym.

Istotnym komponentem wizji przestrzennej jest lokalizacja i charakter usług. Podkreślano, że dzielnica musi zapewniać dostępność usług codziennych także w przestrzeniach o silnym charakterze turystycznym czy reprezentacyjnym. Przeplatanie się usług wyższego i niższego rzędu, o zróżnicowanym profilu i dostępności cenowej, ma kluczowe znaczenie dla całodziennego i całorocznego aktywności, bezpieczeństwa (obecność użytkowników w różnych porach dnia) oraz współistnienia mieszkańców, osób pracujących i odwiedzających. Układ parterów usługowych, powiązany z głównymi ciągami pieszymi i węzłami przestrzeni publicznych, tworzy czytelną, wielofunkcyjną strukturę, w której przestrzenie są realnymi miejscami codziennych praktyk, a nie jedynie tłem dla ruchu.

Kolejnym, równie istotnym komponentem wizji przestrzennej jest świadome kreowanie relacji z wodą i system połączeń wodnych. Martwa Wisła, baseny dokowe, historyczne ukształtowanie nabrzeży zostały zidentyfikowane jako jeden z kluczowych elementów tożsamości obszaru. Model zakłada nie tylko zagospodarowanie nabrzeży jako ciągów pieszo-rekreacyjnych, lecz również rozwój komunikacji wodnej jako narzędzia integracji dziś odizolowanych fragmentów (np. rejonu Polskiego Haka) oraz zwiększenia dostępności dzielnicy dla odwiedzających. Integracja przystanków tramwaju wodnego z systemem transportu zbiorowego i czytelne odwzorowanie tych połączeń w miejskim systemie informacji przestrzennej tworzą realną alternatywę dla transportu samochodowego.

Połączenia

Analiza powiązań przestrzennych i komunikacyjnych stanowi jeden z kluczowych elementów rozpoznania funkcjonowania Młodego Miasta w skali lokalnej i ponadlokalnej. Układ połączeń przedstawionych poniżej (Ryc. 96) decyduje zarówno o dostępności obszaru, jak i o jego integracji z sąsiednimi dzielnicami, strukturą miasta oraz systemem przestrzeni publicznych. Szczególną uwagę zwrócono na bariery liniowe, ciągłość tras pieszych i rowerowych oraz relacje z wodą, będące istotnym składnikiem tożsamości miejsca. W wyniku przeprowadzonej analizy wyróżniono trzy podstawowe typy połączeń (połączenia wewnętrzne, zewnętrzne i połączenia z wodą), które pozwalają uporządkować zidentyfikowane problemy i potencjały oraz stanowią punkt wyjścia do dalszych rekomendacji strategicznych.

Analiza pozwoliła wyróżnić trzy typy połączeń:

- kluczowe wewnętrzne połączenia przestrzenne
- główne połączenia zewnętrzne Młodego Miasta¹³
- połączenia z wodą



Ryc. 96. Połączenia zewnętrzne i wewnętrzne. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

¹³ założenia dla tych połączeń omówiono w punkcie pierwszym tego raportu

Główne połączenia zewnętrzne

Od strony północno-zachodniej bardzo istotnym połączeniem obszaru z Wrzeszczem jest ulica Jana z Kolna, jednak nie funkcjonuje ona jako dobre połączenie piesze. Analiza wskazuje potencjał stworzenia takiego pieszego połączenia równoległą do ulicy Jana z Kolna ulicą Malarzy, która byłaby kluczowym ciągiem biegnącym w stronę Wrzeszcza Dolnego i Letnicy.

Od strony zachodniej zasadniczym wyzwaniem jest przekroczenie bariery przestrzennej - torów kolejowych. Tzw. "Żółty Wiadukt" pełni funkcję przejścia pieszego przez tory w kierunku Placu Zebrań Ludowych i dzielnicy Aniołki, a przebudowywane obecnie przejście w rejonie przystanku SKM Stocznia umożliwi dojście do dalszej części Parku Steffensów i przystanku tramwajowego Chodowieckiego. Jednak obecnie brakuje czytelnych połączeń przestrzeniami publicznymi z tymi wiaduktami. Ważnym zagadnieniem jest także zapewnienie dogodnego korzystania z tych przejść przez rowerzystów. Często pomijanym połączeniem, a pełniącym ważną rolę skrótu jest przejście pod Aleją Zwycięstwa przy ulicy Dyrekcyjnej.

Kolejnym kluczowym połączeniem jest biegnąca do Dworca Głównego ulica Wały Piastowskie. Od południa istotną linią graniczną jest ulica Wałowa i przechodzące przez nią ważne powiązania w stronę Głównego jak i Starego Miasta: ulicą Rajską jak i ulicą Łagiewniki prowadzące do centrum Starego Miasta oraz ulicą Rybaki Górne prowadzącą do ulicy Jana Heweliusza oraz do Kanału Raduni.

Od wschodu szczególnie ważne jest przedłużenie kierunków ulic Księdza Jerzego Popiełuszki i Podstocznej w celu zintegrowania obszaru z otoczeniem. Zwrócono także uwagę na nadwodne powiązanie liniowym nabrzeżem biegnącym przez most Wapienniczy w stronę Rybackiego i Długiego Pobrzeża. Ostatnim, ale również ważnym elementem funkcjonowania obszaru w szerszym kontekście jest powiązanie go z Polskim Hakiem przez Motławę wpadającą do Martwej Wisły.

Wewnętrzne połączenia przestrzenne

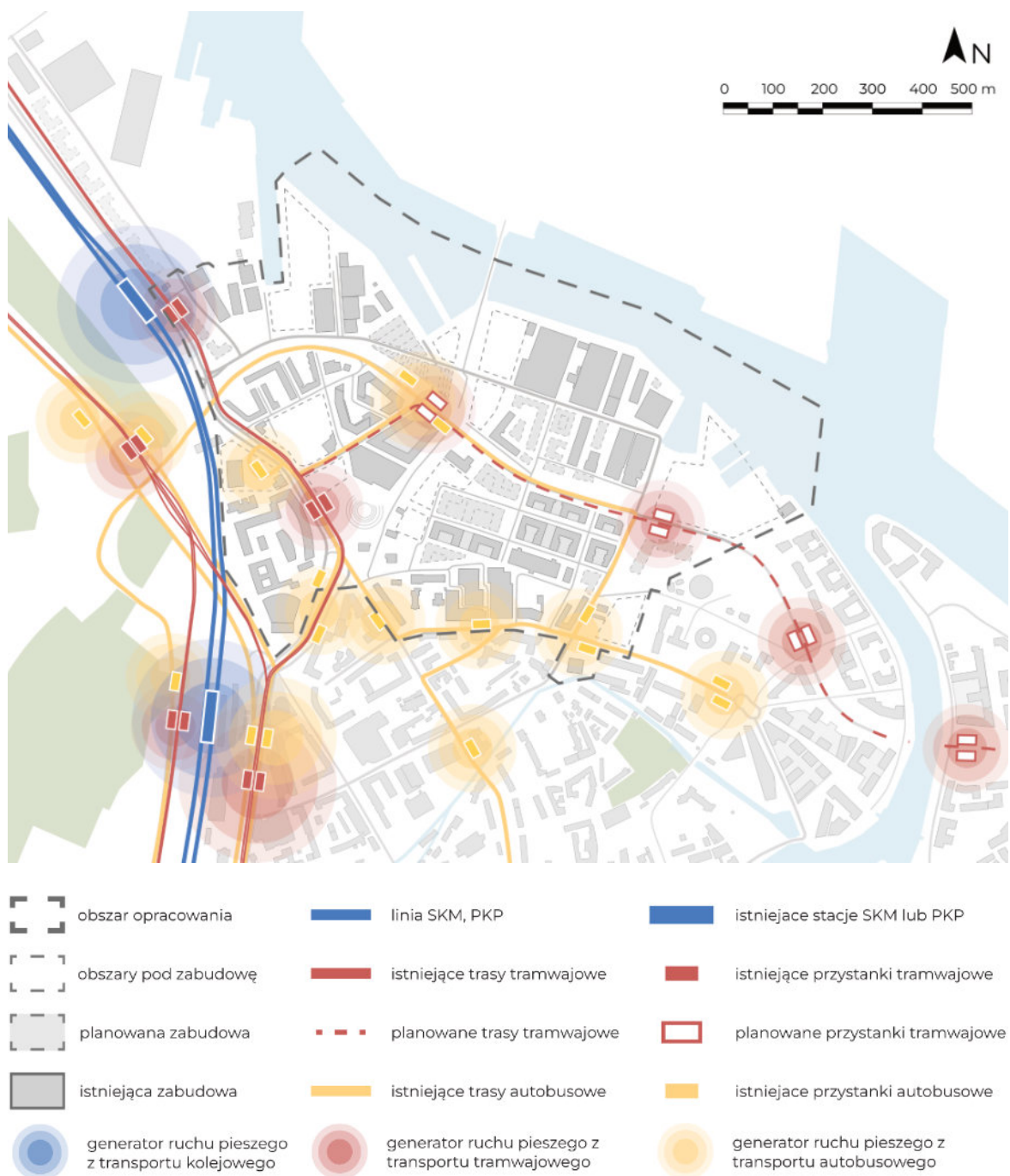
Analizując wewnętrzne powiązania w obszarze zwrócono uwagę na problem w zachowywaniu ciągłości głównych przestrzeni publicznych w miejscach przekraczania przez nie większych liniowych barier, między innymi takich jak ulica Księdza Jerzego Popiełuszki, ulica Jana z Kolna czy ulica Rybaki Górne. Są to połączenia wiążące się często z przekroczeniem bardzo szerokiej arterii komunikacyjnej, co wpływa na przerwanie ciągłości np. Drogi do Wolności. Innym ważnym aspektem jest wytworzenie czytelnym powiązań w istniejących już miejscach problematycznych jak przejście do Montowni przy Bastionie Wałowa czy wejście na Drogę do Wolności przez dawną bramę stoczniovą numer 2.

Połączenia z wodą

Młode Miasto ma niezwykle bogatą historię opartą na przemyśle stoczniovym i od samego początku było związane z wodą. Jednak obecnie dojście do wody jest utrudnione i nie odczuwa się jej obecności w przestrzeni. Podczas procesu partycypacyjnego wielokrotnie podkreślano, że woda jest nieodłącznym elementem tożsamości tego miejsca i należy zwrócić większą uwagę na jej rolę w przestrzeni zapewniając ciągłość dostępu do linii nabrzeża. Bardzo istotnym zagadnieniem jest rozpatrywanie Martwej Wisły jako potencjalnego ciągu komunikacyjnego. Wskazywano również duży potencjał w ponownym uruchomieniu tramwaju wodnego czy stworzeniu połączenia między Młodym Miastem a Polskim Hakiem.

Połączenia - komunikacja miejska

Koniecznym uzupełnieniem analiz do dalszych prac nad strategią jest zmapowanie ruchu zbiorowego jak i generatorów ruchu z przystanków (Ryc. 97). Komunikacja miejska odgrywa istotną rolę w połączeniach między osiedlami, dzielnicami czy w przypadku Trójmiasta – miastami. Na terenie Młodego Miasta przeprowadzono analizę istniejącej sieci komunikacji miejskiej (autobusowej, tramwajowej i Szybkiej Kolei Miejskiej) oraz planowanych nowych inwestycji. Na rycinie 97 przedstawiono trasy wspomnianych środków transportu jak i lokalizację przystanków.



Ryc. 97. Transport publiczny i lokalizacja przystanków¹⁴. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

¹⁴ Dokładne opracowanie lokalizacji przystanków będzie stanowiło przedmiot odrębnego projektu branżowego.

Można także zauważyć jak istotne jest uzupełnienie istniejącej sieci nową linią tramwajową – obecnie w centrum Młodego Miasta znajduje się tylko jeden przystanek autobusowy, pozostałe skupiają się wzdłuż ulicy Wałowej i Jana z Kolna. Analiza lokalizacji przystanków pozwala również wziąć pod uwagę ruch przez nie generowany. To stacje SKM Stocznia i SKM/PKP Gdańsk Główny znacząco wpływają na ruch w tym obszarze i wyznaczają kluczowe kierunki przemieszczania się.

Schematy struktury przestrzeni publicznych

Na rycinie 98 przedstawiono zestawienie atraktorów z systemem przestrzeni publicznych. Dzięki temu można zauważyć zależności lokalizacji między istniejącymi i potencjalnymi atraktorami, a poszczególnymi przestrzeniami publicznymi. Przestrzeń Drogi do Wolności jest ściśle powiązana z Europejskim Centrum Solidarności jak i zlokalizowanymi przy niej miejscami (Pomnikiem Poległych Stoczniowców, Placem Porozumienia Gdańskiego i miejscem zetknięcia się Drogi z wodą). Jako inne przykłady takich powiązań można wymienić: Nowe Muzeum Sztuki NOMUS i plac przed nim; teren 100czeni, Halę 31B oraz przestrzeń wokół czy planowaną szkołę podstawową i zieloną przestrzeń parku linearnego.

Na rycinach 98-106 zaznaczono szarą przerywaną linią obszary pod zabudowę, której układ jeszcze nie jest znany. W wyniku procesu stwierdzono, że linie oraz wysokości zabudowy powinny być kształtowane w oparciu o zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, biorąc pod uwagę istniejący kontekst, historyczną zabudowę i skalę przestrzeni publicznej.



Ryc. 98. Opracowany docelowy układ przestrzeni publicznych. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Układ terenów zielonych

Na rycinie nr 99 wskazano najważniejsze elementy zielono-niebieskiej infrastruktury. Przedstawiony układ jest nie tylko zbiorem lokalizacji, ale zaplanowanym systemem biorącym pod uwagę kluczowe elementy otoczenia. Proponowane ciągi zielone mają swoją kontynuację poza granicami opracowania w celu wytworzenie nieprzerwanych zielonych korytarzy biegnących w różne kierunki miasta. Istotnym kontekstem bezpośrednio wpływającym na kształtowanie zieleni jest bliskość wody – Martwej Wisły jak i okoliczne tereny zielone – Park Steffensów, zieleń Góry Gradowej i okolicznych dawnych fortyfikacji oraz zieleń przy Placu Obrońców Poczty Polskiej.



Ryc. 99. Docelowy układ zielono-niebieskiej infrastruktury. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Warto zwrócić uwagę na fakt, że obszar opracowania jest terenem o zróżnicowanej tkance miejskiej jak i charakterze przestrzeni. Ważnym zagadnieniem jest odpowiednie kształtowanie zieleni w otoczeniu historycznych budynków Młodego Miasta. Stwierdzono, że zieleń w tych miejscach nie powinna dominować historycznej tkanki – a tylko ją uzupełniać. Natomiast wokół nowych inwestycji mogłaby przyjąć formy bardziej swobodne i naturalistyczne, miejscowo dominujące swoją formą otaczającą zabudowę¹⁵. Istotna jest również koordynacja między

¹⁵ Punktem odniesienia do dyskusji nt. kierunków kształtowania zielono-niebieskiej infrastruktury stały się opracowania przygotowane przez Biuro Rozwoju Gdańska: Gdańska Polityka Wodna i Gdańska Polityka Zieleni (link: <https://www.brg.gda.pl/blekitno-zielona-infrastruktura-gdanska>). W pracy nad tym zagadnieniem wykorzystano także opracowanie Dr hab. inż. arch. Bogny Lipińskiej pt. "Młode Miasto i Polski Hak. Formy i układy zieleni. Przegląd historyczny" (link: <https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202412242225/mlode-miasto-i-polski-hak-formy-ukladu-zieleni-web.pdf>)

poszczególnymi projektami w celu osiągnięcia jak największej różnorodności biologicznej i zapewnienie miejsc o zróżnicowanym charakterze zachowując spójność. Kluczowe w myśleniu o jakiegokolwiek zieleni miejskiej jest oparcie na rozwiązaniach typu Nature Based Solutions (NBS) – zieleń retencyjna, ogrody deszczowe, elementy poprawiające mikroklimat i gospodarkę wodną. Należy również pamiętać o zaplanowaniu miejsc dzikich dla naturalnej sukcesji przyrodniczej, a nie tylko terenów zieleni użytkowej. Kluczowa w planowaniu tak wielu terenów zieleni i ich wzajemnych zależności jest współpraca interdyscyplinarnej grupy ekspertów składającej się z projektantów, urbanistów i architektów krajobrazu, ale, co bardzo ważne, również z biologów, ekologów, entomologów, ornitologów czy klimatologów i wielu innych.

Charakterystyka poszczególnych terenów zielonych

1. Park linearny wzdłuż ulicy Popiełuszki

W studium "Nowa Wałowa - Przyszłość Ulicy" dot. projektu Nowej Wałowej powstała koncepcja parku linearnego biegnącego prawie na całej długości ulicy. Park ten powstałby na terenie rezerwy terenowej w sposób umożliwiający ewentualną dalszą rozbudowę ul. Nowej Wałowej w odpowiedzi na rosnące potrzeby transportowe. Zieleń stanowiłaby formę oddzielenia między główną arterią komunikacyjną a zabudową mieszkaniowo-usługową. Istotne jest wprowadzenie różnych form zagospodarowania zieleni w zależności od charakteru przestrzeni wokół czy intensywności ruchu oraz uzupełnienie jej elementami małej architektury.

2. Zielona przestrzeń publiczna na zakończeniu Drogi do Wolności

Droga do Wolności zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego jest przeznaczona na stworzenie zielonego bulwaru z wydzielonym ciągiem pieszym i rowerowym. Wynikiem eksperckich dyskusji z interesariuszami było wydzielenie zlokalizowanego między ulicą Księdza Jerzego Popiełuszki a Martwą Wisłą fragmentu Drogi do Wolności jako zieloną, otwartą przestrzeń publiczną prowadzącą nad wodę, a nie tylko przedłużenie bulwaru. Zagospodarowanie zieleni w tym obszarze powinno przyjąć formę placowo-parkową, kreując miejsca spotkań i spędzania czasu. Zieleń wraz ze zbliżaniem się do nabrzeża Martwej Wisły powinna być mniej bujna i płynnie integrować się z zagospodarowaniem linii nadwodnej. W celu zapewnienie otwarcia widokowego i przestrzeni nad wodą zieleń wysoka ustępować zieleni niskiej i średniowysokiej¹⁶.

3. Teren zielony na początku ulicy Popiełuszki

Proponuje się zaaranżowanie początku ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki jako zielonego wejścia do dzielnicy od strony tzw. Żółtego Wiaduktu i przystanku SKM Stocznia. W miejscu tym realizowana będzie winda wraz z niezbędną infrastrukturą w ramach inwestycji towarzyszących w ramach procedury Ustalenia Lokalizacji Inwestycji Mieszkaniowej (ULIM) "Drewnica". Byłby on zintegrowany z proponowanym parkiem linearnym wzdłuż ulicy Ks. J. Popiełuszki. Przez ten teren przechodziłyby istotne połączenia piesze łączące ulice Malarzy, Niterów i Rurarzy z obszarem przy ulicach Robotniczej i Stefana Jaracza. Wytworzenie czytelnych, zielonych i atrakcyjnych przejść jest kluczowe dla przełamania bariery jaką są obecnie ulice Księdza Jerzego Popiełuszki i Narzędziowców. Zieleń powinna być elementem zmiękczającym obecny charakter tej przestrzeni, a zarazem pozytywnie wpływać na jakość powietrza wokół drogi i retencję.

¹⁶ Punktem odniesienia dla przyszłego kształtu Drogi do Wolności stać się mogą wyniki konkursu na jej ukształtowanie z 2013 roku, organizowanego przez Miasto Gdańsk

4. Zazielenienie Placu Solidarności

W nawiązaniu do prac konkursowych dotyczących Placu Solidarności¹⁷ proponuje się rozwój istniejącej wokół placu niskiej zieleni uwzględniając również nasadzenia drzew i krzewów. Należy jednak podkreślić, że wprowadzana zieleń nie powinna zaburzać czytelności przestrzeni i wpływać znacząco na jej charakter. Należy zachować odbiór placu jako miejsca upamiętnienia. Formy i kolorystyka nasadzeń powinny być zachowane w klasycznej stylistyce.

5. Teren zielony przy budynku Sali BHP

Obszar zlokalizowany w pobliżu Sali BHP równolegle do Drogi do Wolności jest bezdyskusyjnie elementem do niej przynależącym i należy podejść do zaprojektowania tej przestrzeni w sposób kompleksowy. Biorąc pod uwagę reprezentacyjny charakter zieleni wzdłuż bulwaru Drogi do Wolności proponuje się częściowe powtórzenie form na niej zastosowanych oraz wprowadzenie elementów zagospodarowania o bardziej parkowym charakterze. Istotne jest zachowanie istniejącej zieleni wysokiej oraz podkreślenie strefy wejściowej do sali BHP. Teren stanowiłby także zielony bufor między Drogą do Wolności, a osiedlem Doki.

6. Nadwodna przestrzeń publiczna przy Basenie Dokowym

Zielona przestrzeń publiczna wokół Basenu Dokowego jest elementem łączącym park linearny przy ulicy Rybaki Górne i nadwodny ciąg biegnący od Głównego Miasta w stronę Półwyspu Drewnica. Proponuje się zagospodarowanie go w formie zielonego placu z zielenią urządzoną. Sugeruje się lokalizację drzew w oddaleniu od wody oraz wprowadzenie tylko rabat kwiatowych w pobliżu linii brzegowej.

7. Park linearny przy ulicy Rybaki Górne

Projekt parku linearnego powinien opierać się na założeniach wypracowanych w trakcie dyskusji prowadzonych w ramach procedury ULIM¹⁸. Park stanowi zielone oddzielenie przestrzeni szkolnej od ciągów komunikacyjnych, zapewniając bezpieczną przestrzeń dla uczniów. Zieleń parku projektowana jest jako linearny, ciągły pas rekreacyjny, powiązany z układem pieszym i rowerowym oraz otaczającą zabudową. Zakłada się zachowanie istniejących drzew i grup zieleni wysokiej, uzupełnionych nowymi nasadzeniami krzewów i zieleni średniej, sprzyjającymi poprawie mikroklimatu i komfortu użytkowania. Zieleń powinna być uzupełniona miejscami spotkań, rekreacji i wypoczynku oraz obiektami rekreacji dla różnych grup wiekowych. Zaleca się także kontynuację zielonego korytarza w kierunku południowo-zachodnim wzdłuż ul. Heweliusza.

8. Zieleń wokół Przestrzeni Sztuki WL4 Mleczny Piotr

Proponuje się stworzenie zielonej przestrzeni publicznej o naturalistycznym charakterze w oparciu o istniejącą ruderalną tranwę. Przestrzeń powinna być uzupełniona miejscami wypoczynku i dziełami sztuki.

17 Plac Solidarności - Konkurs studialny (więcej informacji pod linkiem: <https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202407234185/2023-plac-solidarnosci-3-web.pdf>)

18 Informacje na temat wspomnianych założeń można znaleźć w raportach z przebiegu Gdańskiego Dialogu Społecznego w ramach procedur ULIM: Żurawie (dostępny pod linkiem: https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202506256448/gds_zurawie-online.pdf) oraz DOKI V (dostępny pod linkiem: https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202506255577/gds_doki-druk-bez-spadu.pdf)

9. Zieleń na nabrzeżu

Proponuje się, aby przestrzeń publiczna nabrzeża była uzupełniona punktowymi interwencjami zieleni towarzyszącej w formie niskiej i średniowysokiej, a także miejscami ekspozycji dziedzictwa techniki stoczniowej oraz obiektami sztuki. Istotne, aby nie stanowiła ona bariery przestrzennej i wizualnej między użytkownikami a wodą lub zabytkowymi budynkami. Powinna ona stanowić element uzupełniający, a nie dominujący. Sugeruje się, aby była lekko w formie i aranżacji. Zieleń i mała architektura powinna być zgodna ze wskazaniami dotyczącymi kształtami nabrzeży miejskich zawartymi w Gdańskiej Polityce Wodnej.

10. Zieleń na Drodze do Wolności

Główną przestrzeń Drogi do Wolności należy uzupełnić zielenią towarzyszącą podkreślającą charakter i tożsamość przestrzeni. Przestrzeń powinna zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego przyjąć formę bulwaru z wydzielonym ciągiem pieszym i rowerowym. Ciąg ten powinien być uzupełniony małą architekturą, elementami postoczniovymi i dziełami sztuki. Kluczowe jest uwydatnienie jego liniowego układu, kierunku prowadzenia w stronę wody jak i reprezentacyjności, poprzez odpowiedni dobór gatunkowy i formy zieleni.

11. Zieleń towarzysząca na ulicy Wałowej

Zgodnie z Gdańską Polityką Zieleni sugeruje się uzupełnienie ciągu ulicy Wałowej niską zielenią urządzoną jak i nasadzeniami zieleni wysokiej, tak aby stanowiła ona element łączący w większej sieci błękitno-zielonej infrastruktury. Proponuje się lokalizację głównych skupisk elementów małej architektury w pobliżu elementów zielonych.

Typologia przestrzeni publicznych

Powyżej opisane systemy przestrzeni publicznej i zieleni stanowiły punkt wyjścia do sformułowania szczegółowych wytycznych przestrzennych dla poszczególnych fragmentów obszaru. W celu ich uporządkowania proponuje się wprowadzenie typologii ulic i przestrzeni publicznych:

1. Przestrzeń dzielnicowe
2. Przestrzeń półpubliczne
3. Droga do Wolności
4. Szlak Stoczniowy
5. Nabrzeże
6. Ulica Popiełuszki
7. Ulica Rybaki Górne

Należy podkreślić, że proponowany podział odnosi się do układu przestrzennego, charakteru miejsca, rozwiązań komunikacyjnych, form zieleni czy elementów programowych, a nie do rozmieszczenia funkcji czy usług. Usługi codzienne, społeczne, kulturalne i gastronomiczne powinny naturalnie się przeplatać tworząc wielofunkcyjną i różnorodną przestrzeń. Zwrócono również uwagę na potrzebę uwzględnienia przestrzeni zapleczewej, która jest niezbędna do codziennego funkcjonowania całego obszaru.

Na rycinach nr 100-106 oraz w poniższych opisach znajduje się specyfikacja poszczególnych wyróżnionych typów przestrzeni, w tym ich charakteru i tożsamości:

Sieć ciągów dzielnicowych



Ryc. 100. Docelowy układ sieci dzielnicowej. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

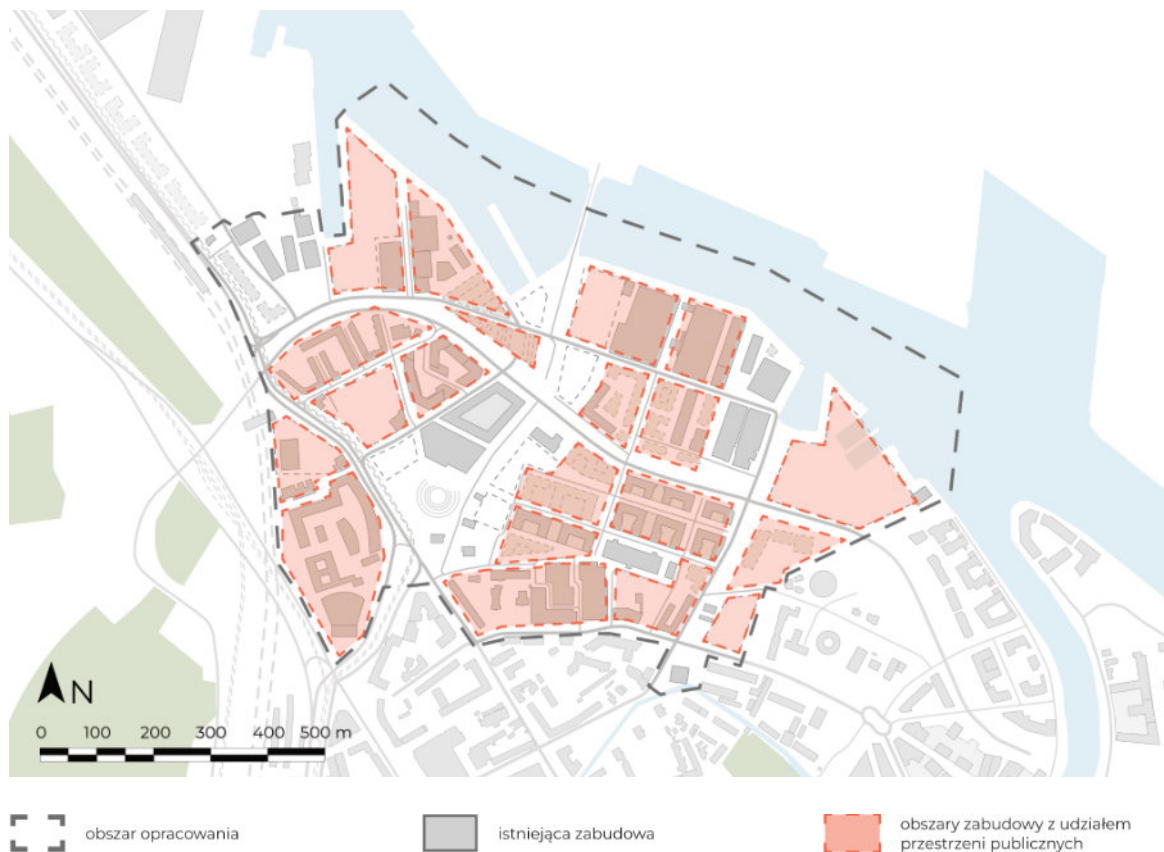
Sieć dzielnicowa to układ ciągów pieszych o miejskim i otwartym charakterze (Ryc. 100). Wskazane ulice tworzą główny szkielet przestrzeni publicznych obszaru oraz wyznaczają kierunki ich połączeń z otoczeniem. Charakteryzuje je dostępność i wielofunkcyjność oraz szeroki dostęp do usług społecznych i komercyjnych. Wskazuje się w tej sieci pięć przestrzeni specjalnych¹⁹, które mają wyjątkowy charakter lub tożsamość.

¹⁹ Droga do Wolności, ulica Narzędziowców - Szlak Stoczniowy, Nabrzeże, ulica Rybaki Górne, ulica Księdza Jerzego Popiełuszki - Nowa Wałowa

Tab. 2. Charakterystyka sieci przestrzeni dzielnicowych. (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka sieci przestrzeni dzielnicowych	
 charakter i znaczenie	– miejski, otwarty, koncentrujący usługi i funkcje społeczne dla mieszkańców i osób odwiedzających.
 układ przestrzenny	– sieć organizująca ruch pieszy w dzielnicy i połączenia z sąsiedztwem
 komunikacja i ruch pieszy	– ulice miejskie uwzględniające dostępność różnych form mobilności – ruch pieszy, rowerowy, mikromobilność, transport zbiorowy i ruch samochodowy zaprojektowane w sposób komplementarny
 zieleń	– zieleń miejska wzdłuż ulic – drzewa, nasadzenia. podnoszące komfort użytkowania, – lokalne skwery i rozwiązania typu Nature Based Solutions (NBS) – zieleń retencyjna, ogrody deszczowe, elementy poprawiające mikroklimat i gospodarkę wodną.
 elementy programowe	– lokalne miejsca spotkań i spędzania czasu – narożne placyki, poszerzenia chodników, przestrzenie przed usługami i wejściami do budynków, – różnorodne formy małej architektury – ławki, stojaki rowerowe, zadaszenia, elementy oświetlenia, które wspierają codzienne użytkowanie ulic i wzmacniają ich miejski charakter.
 wyzwania projektowe	– zachowanie spójnego i autentycznego charakteru ulic w sąsiedztwie nowej zabudowy o zróżnicowanym typie i charakterze – tak, aby dzielnica była czytelna jako całość.

Przestrzenie półpubliczne



Ryc. 101. Docelowy układ przestrzeni sąsiedzkiej. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

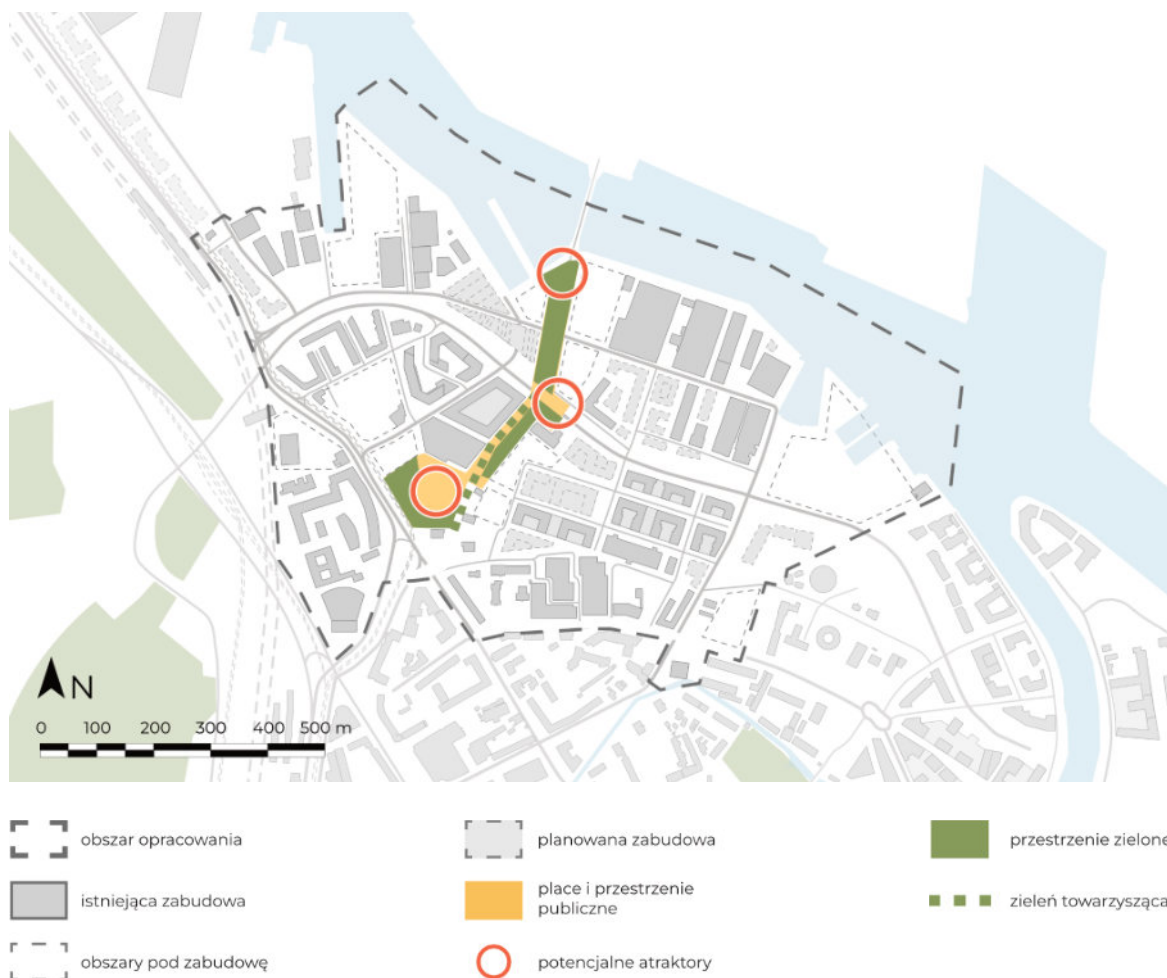
Na poniższej rycinie nr 101 przedstawiono obszary, w których powinny pojawić się przestrzenie półpubliczne. Są one uzupełnieniem sieci dzielnicowej, ale o bardziej sąsiedzkim charakterze. Wskazuje się wnętrza zabudowy mieszkaniowej, ale również przestrzenie wewnętrzne zabudowy usługowo-biurowej, przy której przestrzenie półpubliczne również są niezbędne. Przestrzenie te nie są przestrzeniami zapleczowymi, o których lokalizacji również trzeba pamiętać. Przestrzeń półpubliczna jest miejscem spotkań z sąsiadami lub współpracownikami, miejscem spędzania czasu i zabawy dzieci.

Tab. 3. Charakterystyka sieci przestrzeni półpublicznych. (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka przestrzeni półpublicznych	
 charakter i znaczenie	– kameralny, sąsiedzki, sprzyjający poczuciu „bycia u siebie”, – przestrzeń półpubliczna, pośrednia między ulicą miejską a przestrzenią prywatną.
 układ przestrzenny	– ulice sąsiedzkie o tradycyjnym układzie, przeznaczone do obsługi zabudowy, – potrzeba psychologicznego wydzielenia tych ulic od intensywnie użytkowanych przestrzeni publicznych – poprzez skalę zabudowy, zieleni, małą architekturę i sposób kształtowania parterów.
 komunikacja i ruch pieszy	– ciągi o uspokojonym ruchu, podporządkowane codziennym potrzebom mieszkańców oraz ograniczenie funkcji tranzytowej.
 zieleni	– zieleni wewnątrz kwartałów – ogrody, dziedzińce, małe skwery sąsiedzkie, pełniące funkcję miejsc wypoczynku i spotkań na co dzień, – zieleni przyuliczna komplementarna.
 elementy programowe	– mała architektura o charakterze lokalnym dopasowana skalą i formą do sąsiedzkiego kontekstu, – wykorzystanie małej architektury do optycznego wydzielenia przestrzeni – czytelne oznaczenie przejścia z przestrzeni publicznej do półpublicznej (np. zmiana nawierzchni, oświetlenia, detalu).
 wyzwania projektowe	– odróżnienie od bardziej intensywnie użytkowanych ulic i placów Młodego Miasta, – skuteczne przekierowanie ruchu turystycznego poza ulice o sąsiedzkim charakterze, – zachowanie autentycznego charakteru ulic i wewnętrznych skwerów kształtowanych przez inwestorów prywatnych przy jednoczesnym zapewnieniu spójności z całościową wizją dzielnicy.

Główne przestrzenie publiczne

Droga do Wolności



Ryc. 102. Docelowy układ Drogi do Wolności. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Jest to przestrzeń publiczna o znaczeniu symbolicznym biegnąca od Bramy nr 2 dawnej stoczni w kierunku brzegu Martwej Wisły (Ryc.102). Droga jako miejsce upamiętnienia wydarzeń solidarnościowych jest ważnym dla Gdańszczanek i Gdańszczan nośnikiem dziedzictwa stocznioowego. Obecnie przestrzeni tej brakuje czytelnej ciągłości, szczególnie po przekroczeniu ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki. Proponuje się stworzenie szerokiej przestrzeni publicznej w formie deptaku zintegrowanej z podkreślonymi wejściami do budynków kultury i usług.

Tab. 4. Charakterystyka Drogi do Wolności. (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka Drogi do Wolności	
 charakter i znaczenie	– symboliczna, miejsce pamięci o krajowym znaczeniu, nośnik dziedzictwa stocznioowego i Solidarności, – obszar podkreślający dziedzictwo historyczne – niematerialne
 układ przestrzenny	– główny ciąg łączący kluczowe place: Solidarności, Porozumienia Gdańskiego i zakończenie Drogi do Wolności – czytelne, zapraszające wejścia do budynków kultury, – zaakcentowanie powiązań widokowych i funkcjonalnych z otoczeniem, – traktowanie początku i końca Drogi w sposób zamienny, gdyż jej zetknięcie z wodą jest końcem przestrzennym, ale równie dobrze może być początkiem drogi prowadzącej w stronę Placu Solidarności, a szerzej – Gdańska.
 komunikacja i ruch pieszy	– szeroki ciąg pieszy stanowiący główną oś kompozycyjną Młodego Miasta, – zachowanie ciągłości przestrzeni oraz ukierunkowanie ruchu pieszych w stronę wody i kluczowych miejsc pamięci.
 zieleń	– reprezentacyjna, uporządkowana, podkreślająca rangę miejsca, – zaznaczenie zakończenia ciągu nad wodą za pomocą wyraźnego założenia zielonego (np. plac zielony, skwer nadwodny), które wzmacnia odbiór przestrzeni jako docelowego punktu drogi.
 elementy programowe	– elementy opowiadające dziedzictwo historyczne – instalacje, detale, mała architektura odnosząca się do stoczni i „Solidarności”, – stworzenie symbolicznego „okna na stocznię” w miejscu zetknięcia się drogi z wodą, skąd widać autentyczny, współczesny przemysł stocznioowy.
 wyzwania projektowe	– konieczność zaakcentowania zakończenia Drogi do Wolności by było ono atrakcyjny przestrzennie i symbolicznie. Podkreślenie stref wejściowych do budynków kultury i użyteczności publicznej, – zaakcentowanie wejścia od strony Placu Solidarności i ul. Doki, tak aby kierunki dojścia były intuicyjne, – zachowanie czytelnego przebiegu Drogi do Wolności w otoczeniu, które będzie się zmieniać i zabudowywać – tak, by trasa pozostała rozpoznawalna jako oś pamięci i główny motyw kompozycyjny.

Główne przestrzenie publiczne

Szlak Stoczniowy



Ryc. 103. Docelowy układ Szlaku Stoczniowego. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

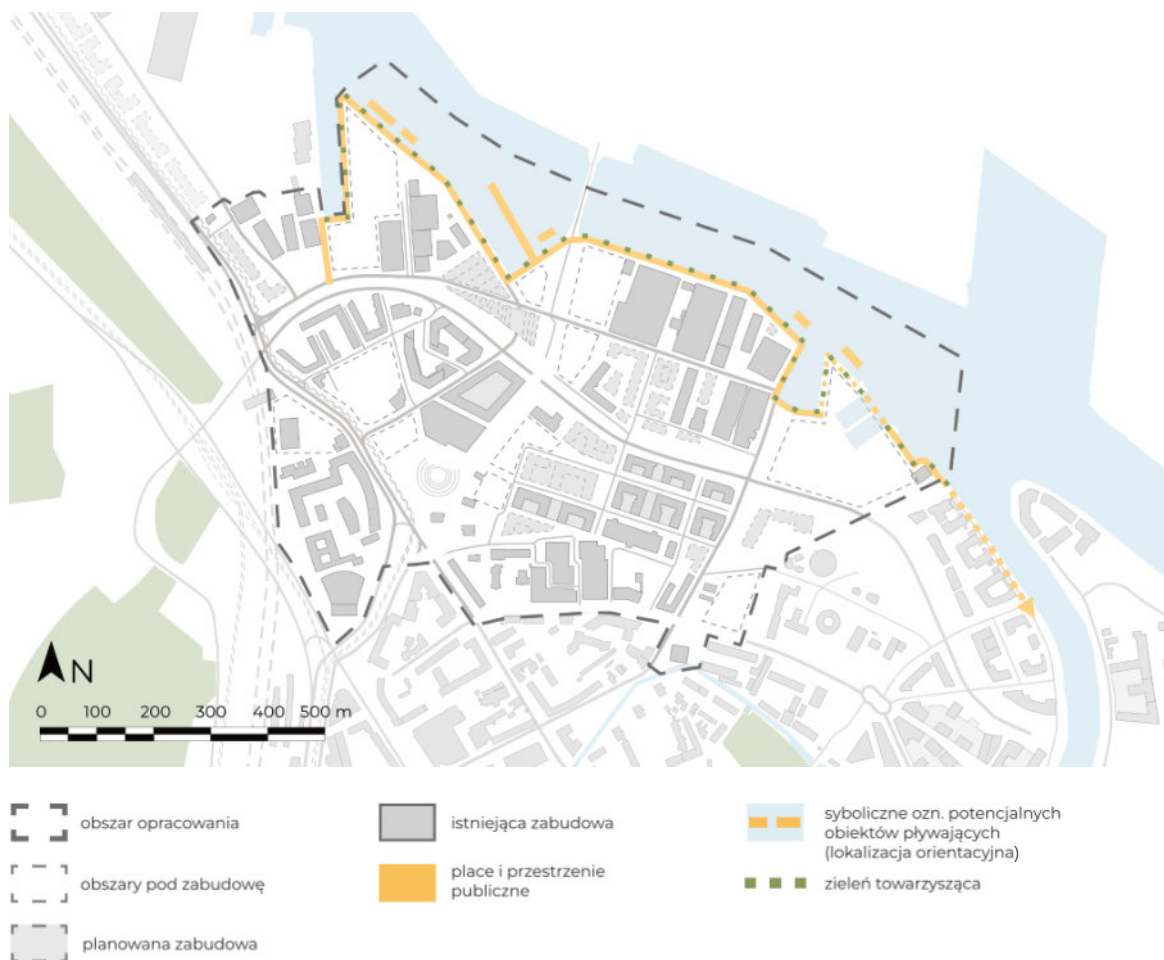
Ulica Narzędziowców, nazwana w wyniku przeprowadzonego procesu partycypacyjnego Szlakiem Stoczniowym, stać się powinna nośnikiem dziedzictwa przemysłowego Młodego Miasta Ryc. 103). Przebiegająca między historycznymi budynkami stoczni jest przestrzenią o niezwyklej industrialnym charakterze i duchu miejsca. Założenie opiera się na podkreśleniu istniejących i stworzeniu nowych, charakterystycznych dla zabudowy stoczniowej, zaułków i wnętrz urbanistycznych mniejszej skali skupionych wokół Szlaku.

Tab. 5. Charakterystyka Szlaku Stoczniewego. (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka Szlaku Stoczniewego	
 charakter i znaczenie	– industrialny, zachowujący autentyzm miejsca (materiały, relacje z historyczną zabudową), – podkreślający dziedzictwo kulturalne Młodego Miasta: sztukę, narracje, współczesną kulturę miejską, – eksponujący dziedzictwo przemysłowe: historię stoczni, pracy i lokalnej tożsamości.
 układ przestrzenny	– główny ciąg pieszy łączący ul. Jana z Kolna, ul. Narzędziowców – ciąg zakończony Basenem Dokowym jako przestrzenią publiczną będącą punktem kulminacyjnym założenia, – wzdłuż ciągu rozwija się system mniejszych wnętrz urbanistycznych: zaułków, niewielkich placów i „parków kieszonkowych”, tworzących kameralne miejsca pobytu, – wyraźne zdefiniowanie stref wejściowych do budynków kultury i użyteczności publicznej.
 komunikacja i ruch pieszy	– przestrzeń współdzielona: priorytet dla pieszych, z uspokojonym ruchem kołowym.
 zieleń	– towarzysząca, uzupełniająca przestrzeń przy historycznych budynkach, podkreślająca ich skalę i detal, – wprowadzenie drzew, nasadzeń i małych form zieleni poprawiających komfort użytkowania (cień, mikroklimat), przy zachowaniu industrialnego charakteru miejsca.
 elementy programowe	– elementy „żywego muzeum” dziedzictwa przemysłowego, np.: zachowane urządzenia, fragmenty infrastruktury, instalacje interpretujące historię pracy i technologii, – miejsca samoedukacji: punkty informacji, ścieżki narracyjne, rozwiązania analogowe i cyfrowe, umożliwiające samodzielne poznawanie historii i znaczenia przestrzeni.
 wyzwania projektowe	– zachowanie ciągłości przestrzeni w zróżnicowanym, zmieniającym się kontekście zabudowy i funkcji, – projektowanie zaułków i małych wnętrz urbanistycznych, aby nie były przestrzeniami niebezpiecznymi, – tworzenie autentycznych mniejszych wnętrz urbanistycznych (zaułków, parków kieszonkowych), które będą naturalnym przedłużeniem industrialnego charakteru miejsca, a nie dekoracją oderwaną od kontekstu.

Główne przestrzenie publiczne

Nabrzeże



Ryc. 104. Docelowy układ nabrzeża. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Wyjątkową przestrzenią Młodego Miasta jest jego nabrzeże, biegnące od Rybackiego Pobrzeża wzdłuż Motławy, Martwej Wisły aż do Półwyspu Drewnica (Ryc. 104). Przestrzeń ta była szeroko dyskutowana podczas spotkań warsztatowych ze węglu na kwestie widokowe-krajobrazowe, brak nasłonecznienia i możliwe uciążliwe wiatry. Niewątpliwie jednak jest to cenna przestrzeń ze względu na bliskość wody, otoczenie historyczną tkanką i obecność przemysłowych elementów.

Tab. 6. Charakterystyka nabrzeża (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka nabrzeża	
 charakter i znaczenie	– postindustrialny, oparty na istniejącym krajobrazie nabrzeża, – układ liniowy, czytelny dla użytkowników jako promenada,
 układ przestrzenny	– liniowy z punktowymi interwencjami – nie wielkimi placami, tarasami, zejściami do wody, – zachowanie oryginalnej linii nabrzeża, bez nadmiernych zniekształceń geometrii brzegu, jako wyraz autentycznego, portowego charakteru miejsca oraz ekspozycja terenów postoczniowych od strony wody.
 komunikacja i ruch pieszy	– ciągły, czytelny ciąg pieszy wzdłuż nabrzeża odczytywany jako promenada, – zachowanie powiązań i otwarć widokowych na głębie terenu postoczniowego.
 zieleń	– zieleń niska, towarzysząca, poprawiająca komfort przebywania, ale nie przesłaniająca widoków, – nasadzenia lokowane punktowo, głównie w miejscach odpoczynku
 elementy programowe	– zachowanie i wyeksponowanie istniejących elementów postoczniowych i dziedzictwa techniki, – elementy wypoczynku oraz nieoczywiste elementy sportowe utrzymane w stylistyce miejsca, – punktowe atraktory: zejścia do wody, pomosty, barki jako rozwinięcie przestrzeni publicznej,
 wyzwania projektowe	– konieczność uwzględnienia silnych wiatrów, – dyskusyjne walory widokowe na przeciwległe nabrzeże, potrzeba budowania atrakcyjności przestrzeni głównie poprzez relację z wodą i nabrzeżem, – wykorzystanie potencjału wody jako atraktora przy jednoczesnym zachowaniu autentycznego, „roboczego” charakteru nabrzeża.

Główne przestrzenie publiczne

Ulica Księdza Jerzego Popiełuszki - Nowa Wałowa



Ryc. 105. Docelowy układ ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Wskazany odcinek jest fragmentem planowanego połączenia drogowego pomiędzy Aleją Zwycięstwa i ulicą Elbląską (Ryc. 105). W wyniku weryfikacji założeń²⁰ wypracowanych w procesie partycypacyjnym w 2022 roku i biorąc pod uwagę zmiany, które zaszły w tkance dzielnicy od tego czasu, opracowano nową charakterystykę tej przestrzeni. Zasadniczą zmianą w stosunku do opracowania z 2022 roku jest odejście od postrzegania ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki jako głównej osi przestrzeni publicznych Młodego Miasta na rzecz traktowania jej przede wszystkim jako ciągu komunikacyjnego.

²⁰ Założenia opisano w opracowaniu Nowa Wałowa. Przyszłość ulicy (link: <https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202309216220/nowa-walowa-przyszlosc-ulicy-web.pdf>).

Tab. 7. Charakterystyka ulicy Popiełuszki – Nowej Wałowej (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka ulicy Popiełuszki - Nowej Wałowej	
 charakter i znaczenie	– główna oś komunikacyjna o tranzytowych charakterze, – ponadlokalne znaczenie dla funkcjonowania obszaru.
 układ przestrzenny	– prostopadły do większości ulic ciąg komunikacyjny biegnący przez obszar Młodego Miasta, – system przestrzeni i ciągów umożliwiający rozchodzenie się ruchu od przystanków komunikacji miejskiej – punktowych generatorów ruchu – w głąb dzielnicy, – brak przejść podziemnych i kładek.
 komunikacja i ruch pieszy	– główny ciąg komunikacyjny obsługujący teren Młodego Miasta, – lokalizacja linii tramwajowej pomiędzy pasami ruchu, – dwukierunkowa ścieżka rowerowa, – układ dwujezdniowy z trasą tramwajową pośrodku, – symetryczny układ przystanków tramwajowych.
 zieleń	– zieleń jako strefa przejściowa między główną arterią komunikacyjną a zabudową mieszkaniową i usługową, – wzdłuż całej długości ulicy zakłada się stworzenie parku linearnego, – proponuje się wprowadzenie gradacji form zieleni od uporządkowanej w miejscach skrzyżowań, do bardziej dzikiej, swobodnej w mniej uczęszczanych strefach, – rozwiązania typu Nature Based Solutions (NBS) – zieleń retencyjna, elementy poprawiające mikroklimat i gospodarkę wodną.
 elementy programowe	– mała architektura związana z ciągiem pieszym, – przystanki tramwajowe, – fragment obszaru naprzeciw osiedla Doki powinien przyjąć formę centralnego placu lub zielonego rynku stając się przestrzenią o szczególnym znaczeniu, – park linearny.
 wyzwania projektowe	– wyzwaniem jest skala i szerokość ciągu – co może wpłynąć na trudność jego przekraczania, – kluczowe miejsca wymagające uwagi to: przecięcie z Drogą do Wolności (kwestia zachowania czytelnej ciągłości Drogi, mimo przekraczania ulicy) oraz skrzyżowanie z ulicą Rybaki Górne, – aby ciąg nie stanowił bariery przestrzennej należy zapewnić odpowiednią ilość przejść pieszych, które również zapewnią ciągłość przestrzeni publicznych obszaru (przejście ulicy Nowomiejskiej, przedłużenie ulicy Robotniczej, Stefana Jaracza).

Główne przestrzenie publiczne

Ulica Rybaki Górne



Ryc. 106. .Docelowy układ ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Rybaki Górne to jedno z kluczowych połączeń Starego Miasta z nabrzeżem Martwej Wisły, wyróżniające się bujną zielenią miejską w postaci parku linearnego i zielonej przestrzeni publicznej nad Basenem Dokowym (Ryc. 106).

Tab. 8. Charakterystyka ulicy Rybaki Górne (opracowanie: Inicjatywa Miasto)

Charakterystyka ulicy Rybaki Górne	
 charakter i znaczenie	– istotna dla funkcjonowania obszaru ulica łącząca Młode Miasto ze Starym, a dalej Głównym Miastem, – pełni funkcję dojścia do Basenu Dokowego i pochylni nad Martwą Wisłą.
 układ przestrzenny	– liniowe założenie drogowe z równoległym parkiem linearnym, – ważnymi punktami są miejsca połączeń z innymi przestrzeniami publicznymi: ulicą Narzędziowców i ulicą Księdza Jerzego Popiełuszki.
 komunikacja i ruch pieszy	– ulica miejska uwzględniająca dostępność różnych form mobilności – ruch pieszy, rowerowy, mikromobilność, transport zbiorowy i ruch samochodowy, – układ jednojezdniowy, – ulica o uspokojonym ruchu, – wydzielona ścieżka rowerowa.
 zieleń	– istotnym elementem ulicy jest park linearny biegnący od ulicy Wałowej, aż do skrzyżowania z ulicą Księdza Jerzego Popiełuszki, – droga kończąca się zieloną przestrzenią publiczną nad Basenem Dokowym, – lokalne skwery i rozwiązania typu Nature Based Solutions (NBS) – zieleń retencyjna, ogrody deszczowe, elementy poprawiające mikroklimat i gospodarkę wodną.
 elementy programowe	– lokalne miejsca spotkań i spędzania czasu – narożne placyki, poszerzenia chodników, przestrzenie przed usługami i wejściami do budynków, – różnorodne formy małej architektury – ławki, stojaki rowerowe, zadaszenia, elementy oświetlenia, które wspierają codzienne użytkowanie ulic i wzmacniają ich miejski charakter.
 wyzwania projektowe	– zapewnienie ciągłości ruchu pieszego w stronę wody, – zaaranżowanie przestrzeni komunikacyjnej wokół planowanej szkoły.

Zestawienie możliwych interwencji

W przedstawionych powyżej charakterystykach zaproponowano możliwe interwencje do realizacji w omawianych przestrzeniach. Uzupełnieniem tego zestawienia jest katalog zebranych w wyniku procesu możliwych interwencji przestrzennych, które powinny znaleźć się w całym obszarze Młodego Miasta. Jest to otwarty zbiór miejsc i rozwiązań, które wpisują się w koncepcje miast 15-minutowych oraz wspierają rozwój aktywnej, lokalnej społeczności. Zestawienie tych rozwiązań przedstawiono poniżej:



Miejsca spotkań i rekreacji

zielone place i przestrzenie spotkań,
miejsca zabaw i rekreacji,
ogólnodostępny zielony obszar
rekreacyjny



Alternatywne przestrzenie handlowe

miejski rynek,
targowisko, pchli targ



Sport i aktywność

miejsca do aktywności fizycznej w
zieleni, trasy biegowe i spacerowe,
boisko, place do uprawiania sportu



Mikromobilność

stacje Mevo, gładkie nawierzchnie
dla rolek i deskorolek, ciche
nawierzchnie



Przestrzenie nad wodą

miejsca rekreacji i trasy spacerowe
nad wodą, tramwaj wodny



Komunikacja miejsca

pobliskie przystanki komunikacji
miejskiej, w tym autobusów
nocnych,



Tereny zielone

różnorodna zieleń z dużą ilością
drzew, zielony skwer z leżakami,
miejsca do leżenia na trawie,
powierzchnie przepuszczalne



Komunikacja

zielone ciągi komunikacyjne, nowe,
błękitno-zielone trasy rowerowe,
gładkie i ciche nawierzchnie

Jednym z ciekawych rozwiązań o dużym potencjale jest pomysł stworzenia miejskiego **targowiska** czy **ryneczku**, na którym mieszkańcy jak i odwiedzający mogliby kupić świeżą żywność. Targowiska są narzędziami miastotwórczymi, mogą być miejscem spotkań i sprzyjać budowaniu relacji społecznych. Fragment otwartej przestrzeni może być miejscem wielofunkcyjnym i oferować różne aktywności w zależności od dnia tygodnia czy pory roku. Innymi istotnymi pomysłami są miejsca umożliwiające uprawianie różnorodnych sportów i aktywności: od tras biegowych, ścieżek dojazdu na rowerze, rolkach, deskorolce po boiska i siłownie pod chmurką.

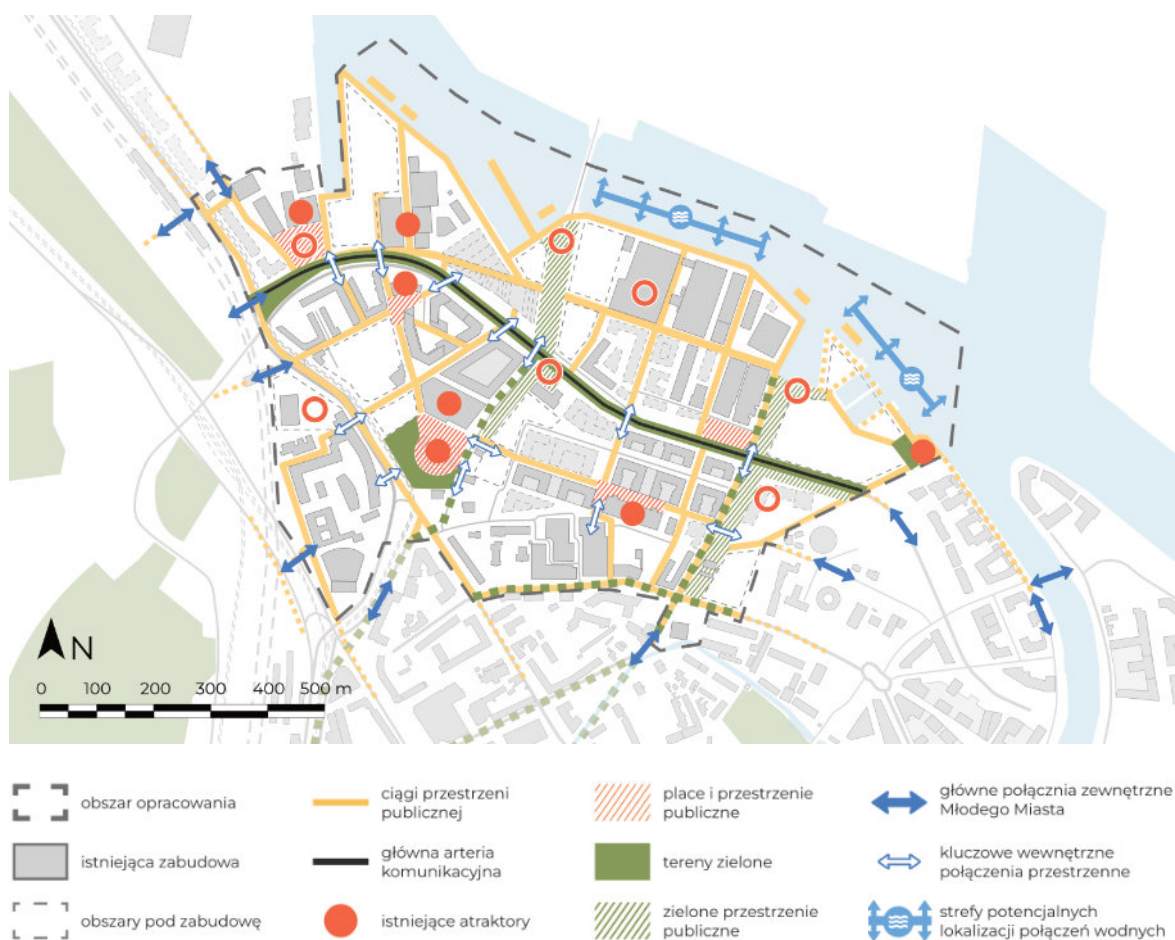
Podsumowanie rozwiązań przestrzennych

Strategia kształtowania przestrzeni Młodego Miasta zakłada stworzenie spójnego, dostępnego i wielofunkcyjnego układu przestrzeni publicznych, opartego na tożsamości miejsca, dziedzictwie stoczniovym oraz relacjach z wodą. Wypracowany system obejmuje hierarchię ulic, placów, nabrzeży i terenów zieleni, powiązanych z kluczowymi atraktorami kultury, usług i życia społecznego, zgodnie z ideą miasta 15-minutowego.

Centralną rolę pełnią dwie osie symboliczne: Droga do Wolności – nośnik dziedzictwa solidarnościowego – oraz Szlak Stoczniovym (ul. Narzędziowców), będący kręgosłupem dziedzictwa przemysłowego. Przestrzenie te mają zostać przekształcone w priorytetowe ciągi

piesze o wysokiej jakości przestrzennej. Istotne znaczenie przypisano także wzmocnieniu powiązań Młodego Miasta z otoczeniem: Głównym i Starym Miastem, Wrzeszczem, terenami zieleni oraz Polskim Hakiem, z uwzględnieniem przełamywania barier komunikacyjnych i poprawy ciągłości tras pieszych i rowerowych (Ryc. 107).

Kluczowym elementem zmian jest świadome kształtowanie relacji z wodą – poprzez zagospodarowanie nabrzeży jako dostępnych przestrzeni publicznych oraz rozwój komunikacji wodnej. Równolegle zaproponowano realizację spójnego systemu zielono-niebieskiej infrastruktury, obejmującego parki linearne, bulwary, place zielone i tereny naturalistyczne, projektowane w oparciu o rozwiązania oparte na naturze (NBS - Nature Based Solutions) oraz z poszanowaniem historycznego kontekstu. Strategia podkreśla znaczenie usług codziennych, przestrzeni półpublicznych i sąsiedzkich oraz proponuje dodatkowe, dopełniające interwencje – takie jak targowiska, miejsca rekreacji i aktywności sportowej – wspierające całoroczną aktywność, bezpieczeństwo i integrację lokalnej społeczności. Całość stanowi ramę dla dalszych działań planistycznych i projektowych, umożliwiając etapowe wdrażanie wizji Młodego Miasta jako otwartej, żywej i dobrze skomunikowanej dzielnicy. Syntezę tych rekomendacji przedstawiono na rycinie 107.



Ryc. 107. Zestawienie proponowanych rozwiązań przestrzennych. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

4.2.2. Program

Program dla Młodego Miasta jest drugim filarem strategii, uzupełniającym założenia związane z rozwiązaniami przestrzennymi. Przedstawiony poniżej katalog odnosi się do zgłaszanych w procesie partycypacyjnym potrzeb jak i obaw omawianych podczas spotkań warsztatowych. Zagadnienia obejmowały 4 kategorie związane z działaniami "miękkimi" na terenie Młodego Miasta:



Program Społeczny

Celem programu społecznego jest wspieranie lokalnej społeczności oraz tworzenie przyjaznego miejsca do codziennego życia. Założenia programu powstały na podstawie zebranych opinii, obaw i potrzeb mieszkańców. Wskazywano przede wszystkim na potrzebę łatwego dostępu społeczności Młodego Miasta do informacji oraz możliwości zaangażowania się w aktywności sąsiedzkie. Jednocześnie w trakcie spotkań pojawiały się obawy związane z brakiem sprawczości, anonimowością i osłabionymi relacjami międzyludzkimi.

W toku dyskusji wielokrotnie podkreślano konieczność stworzenia ogólnodostępnych miejsc spotkań i aktywności, takich jak lokalna świetlica, klub sąsiedzki czy pałac młodzieży. Zwracano uwagę na brak przestrzeni, w których można spędzać czas bez ponoszenia kosztów, a także na potrzebę wzbogacenia oferty wydarzeń skierowanych do mieszkańców – w formie imprez sąsiedzkich, festynów, pikników czy seansów filmowych. Istotnym zagadnieniem była również dostępność placówek opieki i edukacji dla dzieci osób pracujących, takich jak szkoły, przedszkola czy placówki działające na wzór pałacu młodzieży, a także możliwość funkcjonowania szkoły po godzinach jako przestrzeni aktywności lokalnej.

Wypracowany program odpowiada także na potrzebę tworzenia publicznych przestrzeni sprzyjających pracy, spotkaniom i integracji mieszkańców. Jego kluczowymi elementami są: utrzymywanie stałego kontaktu ze społecznością lokalną, stworzenie dostępnych przestrzeni do działań sąsiedzkich, rozwój programu wydarzeń lokalnych, świadczenie usług społecznych wzmacniających lokalną tożsamość oraz organizacja działań i spotkań o charakterze edukacyjnym.

Proponowane działania w ramach programu społecznego

Przestrzenie wspólnych aktywności

Proponuje się utworzenie sieci miejsc o lokalnym sąsiedzkim charakterze, pełniących funkcję miejsca informacji sąsiedzkiej, świetlicy, warsztatu czy miejscowego klubu. Istotne, aby miejsca były dostępne dla różnych grup wiekowych i dostosowane do zmiennych form aktywności. Kluczowe znaczenie ma ich zakorzenienie w lokalnym kontekście, powiązanie z programem wydarzeń sąsiedzkich oraz funkcjonowanie jako naturalne punkty spotkań, wzmacniające relacje społeczne i poczucie przynależności do miejsca (Ryc. 108).



Ryc. 108. Wydarzenie w centrum Gridarthub. (źródło: Gridarthub)

Gospodarka obiegu zamkniętego

Wprowadzenie systemowych rozwiązań ułatwiających działanie zgodne z gospodarką obiegu zamkniętego. Promowanie dobrych praktyk dotyczącej zrównoważonej gospodarki odpadami oraz wspieranie rozwoju miejsc takich jak giveboxy, jadłodzielnie, vintage shopy (Ryc. 109).

Lokalne targowiska

Targowiska, rynki czy pchle targi stanowią ważny element programu dzielnicy, wspierający integrację mieszkańców oraz codzienne kontakty sąsiedzkie. Pełnią funkcję nie tylko handlową, lecz także społeczną – jako miejsca spotkań, wymiany i lokalnej aktywności. Ich obecność wzmacnia tożsamość dzielnicy, sprzyja lokalnej przedsiębiorczości i ożywia przestrzeń publiczną (Ryc. 110).



Ryc. 109. Ilustracja upcyklingu ubrań. (źródło: csriegs.pl)



Ryc. 110. Fotografia targowiska. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Działania integracyjno - edukacyjne

Program działań integracyjno- edukacyjnych koncentruje się na tworzeniu okazji do wspólnego uczestnictwa mieszkańców w życiu dzielnicy. Obejmuje m.in. spotkania tematyczne, zajęcia międzypokoleniowe, wykłady otwarte, działania artystyczne oraz lokalne inicjatywy społeczne realizowane w przestrzeni publicznej. Uzupełnieniem programu są spacerzy badawcze i poznawcze, które wspierają budowanie więzi, poszerzanie wiedzy na temat historii i dziedzictwa miejsca oraz świadome kształtowanie relacji z miejscem zamieszkania (Ryc. 111).



Ryc. 111. Fotografia spaceru z projektu Metropolitanka. (źródło: Instytut Kultury Miejskiej)

Dziedzictwo

Celem programu związanego z dziedzictwem jest wzmacnianie tożsamości dzielnicy poprzez świadome podkreślanie jej historii oraz zachowanie autentycznego charakteru przestrzeni. Założenia programu zostały wypracowane w odpowiedzi na zgłaszane potrzeby i obawy mieszkańców oraz użytkowników obszaru. Zaproponowano stworzenie miejsc informacyjnych umożliwiających samoedukację, podkreślanie industrialnego charakteru przestrzeni, nawiązywanie nowymi elementami do historycznych form oraz wykorzystanie istniejących elementów postoczniovych.

Jednocześnie w trakcie dyskusji warsztatowych podnoszono obawy związane z rozproszeniem elementów dziedzictwa w przestrzeni, utratą oryginalnego charakteru miejsca oraz ryzykiem tworzenia sztucznej, nadmiernie symbolicznej scenografii. Szczególną uwagę zwracano na zagrożenia związane z tzw. „disnejlandyzacją” przestrzeni, przeładowaniem jej przekazem symbolicznym oraz nadmiarem tablic informacyjnych, które mogłyby zaburzyć czytelność i klimat obszaru. Podkreślano znaczenie zachowania charakteru Młodego Miasta – zarówno w warstwie materialnej, jak i niematerialnej – oraz potrzebę stosowania małej architektury nawiązującej do tożsamości miejsca.

Wnioskiem płynącym z przeprowadzonych analiz jest konieczność spójnego, oszczędnego i autentycznego eksponowania dziedzictwa w przestrzeni publicznej. Program związany z dziedzictwem zakłada opracowanie wytycznych dla systemu identyfikacji wizualnej dzielnicy, wprowadzenie elementów postoczniovych jako integralnej części zagospodarowania oraz wykorzystywanie historycznych nazw w nowych przestrzeniach i budynkach. Kluczowe znaczenie ma traktowanie dziedzictwa nie jako dekoracji, lecz jako żywego zasobu budującego tożsamość miejsca.

Proponowane działania związane z dziedzictwem

Katalog nazw i elementów

W celu podkreślenia dziedzictwa historycznego i przemysłowego obszaru oraz budowania lokalnej tożsamości w oparciu o nie, proponuje się stworzenie katalogu historycznych nazw, miejsc i obiektów. Byłby on wyznacznikiem dla powstających projektów i wdrażania spójnego systemu informacji wizualnej (Ryc. 112).

Genius Loci Stocznii

Koncepcja wzmocnienia Genius Loci Młodego Miasta opiera się na działaniach wspierających istniejący, niepowtarzalny industrialny charakter obszaru, poprzez aranżowanie przestrzeni i małej architektury z wykorzystaniem autentycznych artefaktów i elementów postocznioowych. Istotne jest zachowywanie i podkreślanie pozostałości przemysłowych (na przykład fragmentów torów), lokalizowanie ruchomych elementów oraz wykorzystywanie odpowiednich materiałów (Ryc. 113).



Ryc. 112. Ilustracja katalogu. (źródło: Google Gemini)



Ryc. 113. Inspiracja małej architektury. (źródło: pinterest.com)

System Informacji Wizualnej

Działaniem spajającym przestrzeń Młodego Miasta i ich postrzeganie przez użytkowników jest stworzenie spójnego systemu informacji wizualnej. Wypracowanie charakterystycznego dla Młodego Miasta wspólnego systemu oznaczeń, wayfinderów i informacji edukacyjnych wpłynie na rozpoznawalność obszaru w tkance miasta jak i na czytelność i intuicyjność korzystania z przestrzeni publicznych. Istotne jest, aby system odzwierciedlał dialog przeszłości i teraźniejszości, który obecny jest na Młodym Mieście (Ryc. 114).



Ryc. 114. Przykładowy spójny i zintegrowany System Informacji Wizualnej (źródło: lg2.com)

Szlaki Żywego muzeum

Koncepcja „żywego muzeum” to trasa biegnąca wzdłuż ulicy Narzędziowców uzupełniona o elementy informacyjne. Założenie opiera się na symbolicznym przeprowadzeniu użytkownika przez historię przemysłowej stoczni. Za pomocą istniejących przestrzeni, zachowanych budynków, map, artefaktów stoczniowych modeli i tablic informacyjnych użytkownik spaceruje przez miejskie muzeum zlokalizowane w przestrzeniach publicznych. Przez zastosowanie technologii cyfrowych użytkownik może sam zdobywać wiedzę na temat historii i dziedzictwa, a treści mogą być

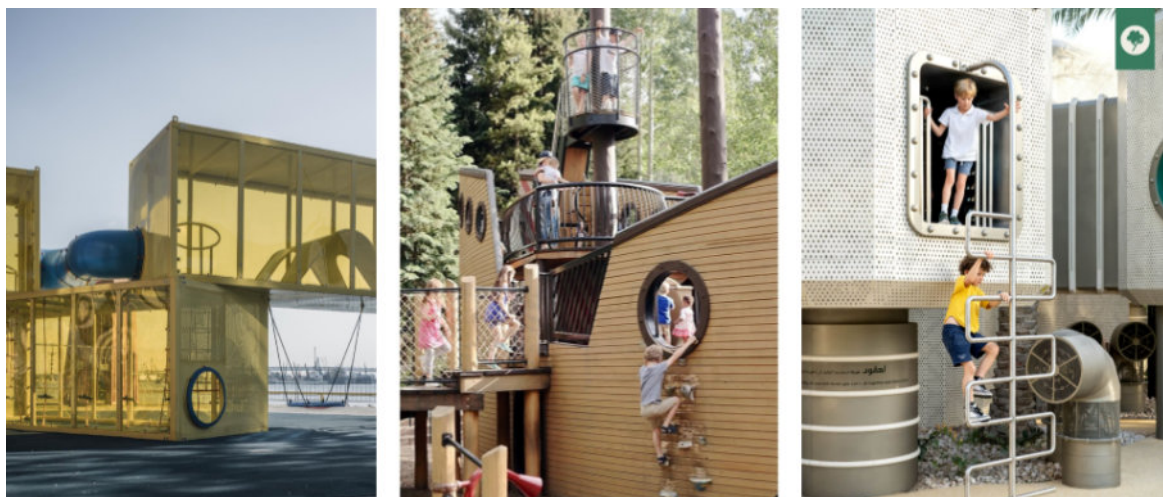
w łatwy sposób uaktualniane i modyfikowane bez zmian elementów infrastruktury. Wprowadzone elementy muzeum powinny być uzupełnieniem przestrzeni a nie ją dominować czy wprowadzać chaos. Oznaczenia powinny być subtelne i zgodne z Systemem Informacji Wizualnej (Ryc. 115).



Ryc. 115. Fotografia makiety statku. (źródło: gdynia.naszemiasto.pl)

Przestrzenie dodatkowe

Industrialny charakter może być również podkreślony poprzez wprowadzanie przestrzeni dodatkowych nawiązujących do stoczniowej funkcji obszaru. Przestrzenie rekreacyjne, wypoczynkowe i miejsca spotkań nawiązujące do dziedzictwa miejsca wzbogacają i podkreślają tożsamość. Należy jednak zwrócić uwagę, aby wprowadzane elementy nie były sztuczną tematyzacją przestrzeni, lecz tylko subtelными nawiązaniem. Dotyczy to zarówno oferty dla najmłodszych jak i dla dorosłych (Ryc. 116).



Ryc. 116. Przykładowe przestrzenie specjalne. (źródło: archdaily.com; pinterest.com)

Kultura i sztuka

Program w zakresie kultury i sztuki zakłada wprowadzenie sztuki do codziennego życia dzielnicy poprzez rzeźby, instalacje, miejskie wystawy i czasowe interwencje artystyczne. Działania te mają uatrakcyjnić przestrzeń, tworzyć punkty orientacyjne i zapewniać powszechną dostępność sztuki, przy jednoczesnym unikaniu nadmiaru obiektów oraz sztucznej scenografii. Ważnym celem jest zachowanie równowagi między funkcją estetyczną a społeczną przestrzeni, tak aby mieszkańcy mogli korzystać z niej w sposób naturalny i angażujący.

Program obejmuje organizację wydarzeń kulturalnych i edukacyjnych o charakterze zarówno cyklicznym, jak i jednorazowym, rozproszonych w czasie i przestrzeni dzielnicy. Szczególny nacisk kładzie się na aktywizację przestrzeni przy instytucjach kultury oraz przełamywanie ich zamkniętego charakteru poprzez wyjście z ofertą do mieszkańców. Dzięki temu sztuka staje się elementem codziennego życia dzielnicy, a wydarzenia sprzyjają integracji i wspólnemu uczestnictwu w kulturze.

Program wspiera lokalne pracownie, warsztaty i oddolne inicjatywy artystyczne poprzez prezentację ich działań w przestrzeni dzielnicy i sieciowanie ze środowiskiem twórczym. Wprowadzane są mechanizmy umożliwiające mieszkańcom samodzielne organizowanie działań artystycznych, a także poszukiwanie źródeł finansowania dla projektów lokalnych. Taki model sprzyja budowaniu tożsamości miejsca, aktywizacji społecznej i świadomemu korzystaniu z przestrzeni publicznej jako obszaru żywej kultury.

Proponowane działania związane z kulturą i sztuką

Sztuka w przestrzeni Młodego Miasta

Podstawowym działaniem mającym na celu wspieranie sztuki i kultury jest implementacja dzieł sztuki w przestrzeni Młodego Miasta. Miejsca wzbogacone o rzeźby, instalacje artystyczne, sztukę na elewacjach i posadzkach, ale również o sztukę użytkową z walorami artystycznymi w postaci elementów małej architektury oraz przestrzeni zabaw i rekreacji wpływa na jakość przestrzeni, tożsamość i jej odbiór przez użytkowników.

Dzieła sztuki mogą stać się punktami orientacyjnymi w przestrzeni miejskiej i stanowić istotne punkty map mentalnych użytkowników. Sztuka w mieście pełni również funkcję edukacyjną, budując ciekawość i wrażliwość różnych grup wiekowych na szeroko pojętą kulturę (Ryc. 117).



Ryc. 117. Cykl "Rozbitkowie" i "Pakerzy" prezentowany w sąsiedztwie Mlecznego Piotra. (fot. Jerzy Pinkas, źródło: gdansk.pl)

Aktywizacja przestrzeni wewnętrznej i zewnętrznej budynków instytucji kultury

Budynki instytucji kultury są miejscami o niezwykłym potencjalnie pełniącym istotne funkcje społeczne i edukacyjne. Są również miejscami debat publicznych i refleksji oraz miejscem codziennych spotkań i aktywności. Kluczowa dla ich funkcjonowania jest ich lokalizacja, otwartość i relacyjność z otoczeniem (Ryc. 118).



Ryc. 118. Przykład zagospodarowania ożywiającego przestrzeń przed budynkiem - Tottenham Court Road, Londyn. (źródło: www.landezine-award.com)

Proponuje się wprowadzenie działań aktywizacyjnych i zmian przestrzennych wokół budynków instytucji kultury, aby podkreślić ich obecność w przestrzeni i relacyjność z otoczeniem Młodego Miasta. W celu integracji budynków z przestrzenią wokół sugeruje się uczynienie i podkreślenie stref wejściowych oraz stworzenie przestrzeni na granicy wnętrza i zewnątrz. "Wyjście instytucji" na zewnątrz do przestrzeni publicznej wpływa na ich postrzeganie przez spacerowiczów.

Oprócz działań zewnętrznych proponuje się stworzenie nowych lub promocję istniejących wielofunkcyjnych przestrzeni otwartych, w których można spędzać czas, pracować, pić kawę czy uczyć się bez ponoszenia kosztów. Propozycja jest odpowiedzią na zgłaszane uwagi podczas procesu partycypacyjnego.

Wystawy w przestrzeni publicznej

Ciekawą formą aktywizacji przestrzeni miejskich są wystawy: stałe, dotyczące historii miejsca czy dziedzictwa jak i tymczasowe, będące prezentacją osiągnięć z warsztatów lokalnego klubu sąsiedzkiego, przedłużeniem wystawy z pobliskiego muzeum, zbiorem prac lokalnej artystki czy artysty. Pozwalają przechodniom zatrzymać się na chwilę, kontemplować sztukę lub zdobyć wiedzę. Wystawy te mogą być wynikiem współpracy z instytucjami kultury, mieszkańcami i lokalnymi artystami (Ryc. 119).

W celu zwiększenia dostępności takich działań jak i wspieranie koordynacji proponuje się stworzenie mechanizmu umożliwiającego oddolne implementowanie miejsc i elementów sztuki w przestrzeni Młodego Miasta.



Ryc. 119. Przykład wystawy w przestrzeni publicznej. (źródło: pinterest.com)

Współpraca z środowiskiem artystycznym

Współpraca ze środowiskiem artystycznym wynika z potrzeby trwałego zakorzenienia działań kulturalnych w lokalnym kontekście oraz wykorzystania istniejącego potencjału twórczego dzielnicy. Działanie to może przyjmować formę regularnego dialogu z artystami, animatorami kultury i instytucjami, prowadzonego poprzez spotkania, konsultacje oraz otwarte nabory pomysłów i projektów. Istotnym elementem jest sieciowanie – tworzenie platform współpracy między twórcami, instytucjami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami, co sprzyja wymianie zasobów i kompetencji (Ryc. 120). Równolegle zakłada się wspólne poszukiwanie źródeł finansowania, m.in. grantów, partnerstw publiczno-prywatnych i programów zewnętrznych, umożliwiających realizację projektów artystycznych w przestrzeni dzielnicy. Tak rozumiana współpraca wzmacnia ciągłość działań kulturalnych i pozwala na ich elastyczne dostosowanie do potrzeb społecznych i przestrzennych.



Ryc. 120. Spotkania sieciujące dla środowiska artystycznego w Grid Arthub. (źródło: instagram.com)

Usługi Miestotwórcze

Elementem programu Młodego Miasta są również różnego rodzaju usługi wspierające miejskość i aktywność w dzielnicy. Obejmuje ona miejsca robienia codziennych zakupów, usługi społeczne, miejsca pracy, coworkingi, ośrodki edukacji i opieki, które powinny przeplatać się z lokalnymi centrami aktywności (świetlicami sąsiedzkimi, bibliotekami, siłowniami, klubami sportowymi). Lokalizowanie różnorodnych usług funkcjonujących o innych porach dnia wpływa na żywotność i bezpieczeństwo w dzielnicy.

Poniższy zbiór łączy w sobie zebrane usługi w 3 kategoriach:



Usługi

- warzywniak
- piekarnia
- targowisko
- lokalny sklep spożywczy
- supermarket
- basen
- siłownia
- weterynarz
- apteka



Usługi społeczne

- przychodnia
- szkoła
- żłobek, przedszkole
- szkoły językowe
- świetlica społeczna, klub sąsiedzki
- coworking
- wielofunkcyjne miejsca spotkań
- lokalny warsztat
- biblioteka
- miejsca dla rodziców z dziećmi



Kultura i sztuka

- miejsca codziennej kultury
- lokalna galeria
- sala koncertowa
- wystawy
- muzeum

4.3. Współpraca

Analizując zakres możliwych działań między interesariuszami wskazano kluczowe obszary współpracy, na których powinien być budowany model działań (Ryc. 121). Stanowią one ramę porządkującą relacje pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w rozwój Młodego Miasta oraz wyznaczają główne kierunki interwencji organizacyjnych, społecznych i przestrzennych. Wyodrębnione obszary odpowiadają na złożoność procesów zachodzących w tej części miasta, uwzględniając zarówno potrzebę integracji różnorodnych interesów, jak i konieczność zapewnienia spójności działań, partycypacyjnego charakteru zarządzania oraz efektywnego wykorzystania zasobów. Ich łączne wdrażanie umożliwia budowanie trwałego modelu współpracy, sprzyjającego długofalowemu, zrównoważonemu i inkluzywnemu rozwojowi Młodego Miasta.



Ryc. 121. Pięć obszarów współpracy wynikających z analizy działań. (opracowanie: Inicjatywa Miasto źródło: Freepik.com)

Zidentyfikowane obszary współpracy widoczne powyżej pełnią jednocześnie funkcję narzędzi operacyjnych, które pozwalają przekładać cele strategiczne na konkretne działania i procesy zarządcze. Obejmują one zarówno relacje formalne, wynikające z ram instytucjonalnych i planistycznych, jak i nieformalne formy współdziałania, oparte na sieciach kontaktów, zaufaniu i wymianie wiedzy. Takie podejście umożliwia elastyczne reagowanie na zmieniające się uwarunkowania rozwojowe, a jednocześnie wzmacnia zdolność interesariuszy do wspólnego rozwiązywania problemów i inicjowania innowacyjnych projektów. W efekcie obszary współpracy stają się nie tylko katalogiem działań, lecz także fundamentem systemowego podejścia do zarządzania rozwojem Młodego Miasta, integrującego perspektywy społeczne, ekonomiczne i przestrzenne.

Integracja

Integracja interesariuszy stanowi fundament skutecznego wdrażania strategii rozwoju Młodego Miasta. W warunkach wielości aktorów, zróżnicowanych celów oraz odmiennych logik działania, kluczowe jest stworzenie trwałej platformy współpracy umożliwiającej budowanie relacji, wymianę wiedzy oraz identyfikację wspólnych interesów. Proces integracji powinien obejmować zarówno formalne struktury współpracy, jak i nieformalne mechanizmy sieciowania i dialogu.

Integracja pozwala na redukcję konfliktów interesów, wymianę dobrych praktyk a także zwiększenie efektywności posiadanych zasobów oraz wzmacnianie synergii pomiędzy działaniami różnych interesariuszy działających w przestrzeni Młodego Miasta. Wspólne definiowanie priorytetów oraz współdecydowanie o kierunkach działań zwiększa poczucie współodpowiedzialności za rozwój dzielnicy oraz sprzyja jej długofalowej i stabilnej ewolucji.



Kluczowe zagadnienia:

- sieciowanie przedsiębiorców
- konsultacja zadań wspólnych
- wskazywanie możliwych działań
- współdecydowanie o działaniach
- mediacja
- identyfikacja obszarów współpracy
- wymiana dobrych praktyk
- współfinansowanie działań
- optymalizacja wydatków

Partycypacja

Partycypacja jest kluczowym elementem modelu współpracy, zapewniającym włączenie mieszkańców oraz lokalnych aktorów w proces planowania i wdrażania działań rozwojowych. W kontekście Młodego Miasta partycypacja powinna być traktowana nie jako jednorazowe konsultacje, lecz jako ciągły proces monitorowania i współtworzenia polityk, projektów przestrzennych i programów społeczno-kulturalnych.

Włączenie mieszkańców, organizacji pozarządowych oraz środowisk twórczych w proces zarządzania rozwojem, projektowania przestrzeni i usług sprzyja lepszemu dopasowaniu interwencji do realnych potrzeb użytkowników oraz wzmacnia poczucie identyfikacji z miejscem. Partycypacja umożliwia także testowanie innowacyjnych rozwiązań i modeli współgospodarowania przestrzenią miejską, a także budowanie lokalnego kapitału społecznego, który jest kluczowym zasobem dla trwałego rozwoju dzielnicy.



Kluczowe zagadnienia:

- diagnozowanie potrzeb mieszkańców
- organizowanie procesów partycypacyjnych
- wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań
- współpraca z NGO przy projektach
- współpraca z artystami przy projektach
- ko-kreacja przestrzeni specjalnych (parki kieszonkowe, miejsca zabaw, Droga do Wolności)

Koordinacja Działań

Koordinacja działań interesariuszy jest niezbędna dla zapewnienia spójności projektów realizowanych na Młodym Mieście oraz maksymalizacji efektów synergii pomiędzy inicjatywami interesariuszy. W warunkach wielości projektów realizowanych przez różne podmioty istnieje ryzyko fragmentaryzacji działań, dublowania interwencji oraz nieefektywnego wykorzystania zasobów.

Model współpracy powinien przewidywać mechanizmy bieżącej koordynacji projektów, wymiany informacji oraz monitorowania powiązań pomiędzy inicjatywami. Koordynacja obejmuje także dialog z jednostkami miejskimi oraz poszukiwanie partnerstw zewnętrznych, w tym źródeł finansowania. Spójne zarządzanie portfelem projektów umożliwi realizację strategicznych celów rozwoju dzielnicy w sposób uporządkowany i efektywny.



Kluczowe zagadnienia:

- koordynacja wspólnych projektów
- dialog z jednostkami miejskimi
- monitorowanie połączeń między projektami
- sprawdzanie szans współpracy eventowej
- koordynacja wydarzeń
- poszukiwanie partnerów i współprac
- organizacja zewnętrznego finansowania

Promocja i komunikacja

Skuteczna promocja i komunikacja stanowią kluczowy element budowania wizerunku Młodego Miasta oraz angażowania interesariuszy, a także potencjalnych partnerów w proces rozwoju obszaru. Komunikacja powinna obejmować zarówno wewnętrzny dialog pomiędzy interesariuszami, jak i zewnętrzne działania promocyjne skierowane do mieszkańców miasta, inwestorów, turystów oraz środowisk kreatywnych.

Model współpracy powinien przewidywać stworzenie wspólnych kanałów komunikacji, punktu kontaktowego oraz systematycznych działań informacyjnych. Narracja o Młodym Mieście powinna być spójna i oparta na storytellingu, który przekłada wartości, cele i potencjał dzielnicy na zrozumiały język dla różnych grup odbiorców. Efektywna komunikacja sprzyja zwiększeniu rozpoznawalności dzielnicy, budowaniu wizerunku miejsca do życia, pracy i przebywania, a także pozyskiwaniu partnerów do nowych inicjatyw.



Kluczowe zagadnienia:

- stworzenie wspólnego kanału komunikacji
- komunikacja wewnętrzna
- stworzenie punktu kontaktowego
- bieżąca komunikacja ze społecznością
- promocja dzielnicy
- informowanie o szansach promocyjnych jak i dofinansowaniach
- storytelling
- translacja

Zarządzanie Usługami

Zarządzanie usługami na Młodym Mieście obejmuje koordynację i rozwój oferty usługowej, społecznej i kulturalnej, która odpowiada na potrzeby użytkowników dzielnicy i jest zbieżna z założoną strategią rozwoju. Współpraca z lokalnymi przedsiębiorcami, instytucjami kultury oraz organizacjami społecznymi umożliwia tworzenie zróżnicowanej oferty, która wzmacnia atrakcyjność miejsca oraz jego funkcjonalność.

Model współpracy powinien uwzględniać mechanizmy monitorowania jakości usług, identyfikacji potrzeb oraz inicjowania nowych funkcji i przestrzeni usługowych. Wykorzystanie narzędzi cyfrowych może wspierać zbieranie danych, zarządzanie relacjami z interesariuszami oraz rozwój inteligentnych usług miejskich. Skuteczne zarządzanie usługami jest kluczowe dla zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców oraz konkurencyjności dzielnicy jako miejsca zamieszkania, pracy i aktywności.



Kluczowe zagadnienia:

- komunikacja z lokalnymi przedsiębiorcami
- monitorowanie potrzeb
- monitorowanie usług
- monitorowanie jakości
- inicjowanie innowacyjnych miejsc i usług
- przyciąganie najemców
- inicjowanie usług społecznych
- wykorzystywanie cyfrowych narzędzi zarządzania



Fot. 6. Widok na Młode Miasto z lotu ptaka. (fot. BAM)

5

Plan wdrożenia

Niniejsza część raportu ma charakter wykonawczy i służy operacjonalizacji wypracowanej strategii. Obejmuje ona kolejno działania niezbędne do podjęcia by przekuć dokument o charakterze badawczo-rozwojowym w dokument operacyjny, będący punktem odniesienia w procesach decyzyjnych interesariuszy. Odnoszą się one do:

- Interesariuszy procesu
- Koordynacji
- Rozpoczęcia działań
- Organizacji pracy
- Zasad współdziałania
- Kluczowych rekomendacji realizacyjnych

5.1. Interesariusze procesu

Podstawą proponowanego modelu współpracy jest stały, uporządkowany dialog z relevantnymi interesariuszami, prowadzony w sposób zapewniający realną obecność i słyszalność wszystkich kluczowych grup. W tym celu dokonano mapowania interesariuszy Młodego Miasta, identyfikując pięć głównych grup (Ryc. 122):

- Miasto – władze samorządowe, jednostki organizacyjne, instytucje publiczne,
- Biznes – inwestorzy, właściciele terenów, przedsiębiorcy i podmioty gospodarcze,
- Mieszkańki i mieszkańcy – zarówno „natywni”, jak i nowi, w tym osoby wynajmujące,
- Organizacje społeczne (NGO) – stowarzyszenia, fundacje, grupy nieformalne,
- Kultura – instytucje kultury, kolektywy artystyczne, podmioty kreatywne.

Grupy te powinny mieć zapewnione warunki do regularnej współpracy, wymiany doświadczeń oraz wspólnego określania kierunków rozwoju dzielnicy – zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i programowym. Model współpracy zakłada działanie w oparciu o partnerstwa międzysektorowe, w których przedstawiciele sektora publicznego, prywatnego, społecznego i kulturalnego współuczestniczą w definiowaniu priorytetów, opiniowaniu kluczowych przedsięwzięć oraz wypracowywaniu rozwiązań komplementarnych wobec inwestycji infrastrukturalnych.



Ryc. 122. Interesariusze Młodego Miasta. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Należy pamiętać, że interesariusze procesu funkcjonują w odmiennych realiach działania, porządkach prawnych, mają odmienne kompetencje i zakresy odpowiedzialności, cele oraz posługują się odmiennymi językami. Uwarunkowanie to jest ważne i nie może zostać przeoczone. Dlatego należy przyjąć model współpracy zapewniający translację zagadnień w procesie dialogu, co umożliwi długofalową współpracę między nimi.

5.2. Koordynacja

Proponowany model współpracy zakłada wzmocnienie partycypacji mieszkanki i mieszkańców, większą przejrzystość procesów decyzyjnych, wspólną promocję działań oraz czytelny system informowania o planowanych inicjatywach. Z tego względu kluczowe znaczenie ma wyznaczenie podmiotu koordynującego – osoby lub zespołu odpowiedzialnego za organizację dialogu, integrację działań edukacyjnych, kulturalnych i społecznych oraz koordynację wydarzeń i interwencji tymczasowych w przestrzeni dzielnicy (Ryc. 123). Ma to przeciwdziałać często artykułowanemu poczuciu braku realnej sprawczości oraz deficytowi informacji po stronie społeczności lokalnej i innych aktorów. Istotnym elementem jest również budowanie stabilnych partnerstw opartych na jasno określonych, wspólnie przyjętych celach oraz zapewnienie odpowiedniego zaplecza przestrzennego – w postaci lokali wielofunkcyjnych, miejsc pracy kooperatywnej, świetlic społecznych czy klubów sąsiedzkich, które mogą pełnić funkcję trwałej infrastruktury współdecydowania i współpracy.

Podmiot koordynujący nie zastępuje jednak decydentów sektorowych ani organów administracji, lecz pełni funkcję stałego moderatora procesu, który:

- dba o przepływ informacji pomiędzy grupami interesariuszy,
- inicjuje i organizuje spotkania, fora oraz grupy robocze,

- monitoruje realizację uzgodnionych działań i sygnalizuje potrzebę korekt,
- wspiera włączanie nowych podmiotów w już toczące się procesy.

Istotnym elementem działania koordynatora rozwoju jest przeciwdziałanie ryzyku rozproszenia działań oraz umożliwianie stopniowego budowania wspólnej wizji Młodego Miasta, przy jednoczesnym poszanowaniu odrębnych perspektyw i interesów poszczególnych aktorów. Koordynator funkcjonuje pomiędzy istniejącymi strukturami administracyjnymi i nie pełni roli organu decyzyjnego, lecz odpowiada za ich lepszą synchronizację, zapewnienie sprawnego przepływu informacji oraz tworzenie warunków do efektywnej synergii zasobów miejskich i potencjału partnerów zewnętrznych.



Ryc. 123. Partnerstwo międzysektorowe wraz z koordynatorem rozwoju. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

5.3. Zadania koordynatora rozwoju Młodego Miasta

Poniżej znajduje się propozycja zadań koordynatora rozwoju. Zakres zadań stanowić może punkt wyjścia dla dyskusji dla interesariuszy nad podjęciem realnych działań w obszarze, zgodnie z założeniami niniejszego opracowania:

1. prowadzenie stałego dialogu z interesariuszami,
2. zapewnienie przepływu informacji i transparentności procesu
3. koordynacja procesów konsultacyjnych, pracy grup roboczych,
4. wsparcie inwestorów w zakresie współpracy z innymi interesariuszami przekształceń,
5. monitorowanie realizacji działań,
6. cykliczna ewaluacja i aktualizacja Strategii kształtowania Młodego Miasta
7. rozbudowywanie sieci partnerów,

8. pozyskiwanie zewnętrznych źródeł finansowania (granty, programy UE, środki krajowe, sponsoring),
9. wspieranie rozwoju przestrzeni publicznych i miejsc współpracy (lokale wielofunkcyjne, przestrzenie coworkingowe, świetlice, kluby sąsiedzkie).
10. promocja Młodego Miasta.

5.4. Rozpoczęcie działań

Przedstawiony w niniejszym dokumencie Konceptualny Model Transformacji Młodego Miasta, wypracowany w procesie partycypacyjnym, ma charakter badawczo-rozwojowy: porządkuje wiedzę, wyniki analiz i wnioski z tego procesu, tworząc spójną ramę strategiczną dla dalszych działań. Aby model ten mógł stać się realnym narzędziem przekształcania dzielnicy, musi zostać przełożony na oficjalnie przyjętą przez interesariuszy strategię – dokument koordynujący działania w trzech wzajemnie powiązanych zakresach: przestrzennym, programowym oraz współpracy. Pierwszym krokiem jest więc formalna weryfikacja założeń modelu, obejmująca uzgodnienie kierunku rozwoju, doprecyzowanie ról poszczególnych podmiotów oraz wyrażenie jasnej zgody co do wspólnej odpowiedzialności za jego realizację. Dopiero tak przyjęta, usankcjonowana strategia może stać się punktem odniesienia dla dalszych decyzji interesariuszy.

Proponuje się następującą sekwencję działania:

1. przeprowadzenie konsultacji weryfikujących założenia Strategii,
2. akceptacja Strategii przez zainteresowane strony,
3. wypracowanie Planu Koordynacyjnego przekształceń (ram działań przestrzennych) opracowanego z uwzględnieniem zaprezentowanych w niniejszym dokumencie rekomendacji,
4. doprecyzowanie Programu Społecznego (ramy działań społeczno-kulturalnych),
5. doprecyzowanie modelu zarządzania i współdecydowania,
6. podpisanie porozumienia o współpracy przy realizacji Strategii przez kluczowych interesariuszy,
7. realizacja wdrożenia: uruchomienie zadań uznanych za priorytetowe.

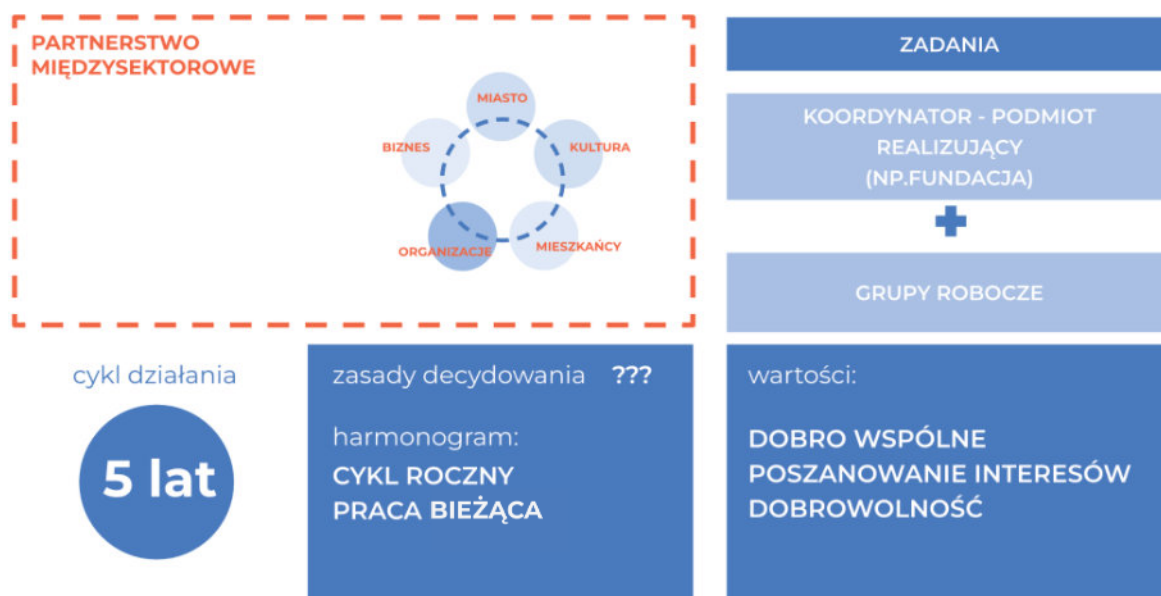
Oficjalnie przyjęta Strategia powinna obejmować:

1. wizję i cel działania,
2. zakres Planu Koordynacyjnego oraz Programu Społecznego,
3. model zarządzania wdrożeniem,
4. role i odpowiedzialności kluczowych interesariuszy,
5. harmonogram realizacji (cykl pracy oraz cele krótkoterminowe i długoterminowe),
6. zasoby i budżet (w tym potencjalne źródła finansowania) związane z realizacją działań,
7. mierniki sukcesu (monitoring i raportowanie),
8. opis ryzyka oraz działań zapobiegawczych,
9. model komunikacji i zarządzania zmianą (informowanie, włączanie interesariuszy).

5.5. Organizacja pracy

W trakcie przeprowadzonego procesu partycypacyjnego zaproponowano organizację pracy nad wdrażaniem Strategii w trybie inspirowanym rozwiązaniami typu Business Improvement District (BID), w których działania prowadzone są w ramach z góry określonych, odnawialnych cykli programowych (Ryc. 124). W tym ujęciu Strategia Kształtowania Młodego Miasta byłaby przyjmowana na okres pięciu lat jako ramy obowiązywania celów, priorytetów oraz uzgodnionych mechanizmów współpracy. Po upływie tego okresu interesariusze – w oparciu o wyniki monitoringu i ocenę stopnia realizacji celów – ponownie konsultują się, aby podjąć decyzję o kontynuacji Strategii, jej aktualizacji lub zakończeniu. Pięcioletni horyzont zapewnia równowagę pomiędzy stabilnością kierunków rozwoju a możliwością reagowania na zmiany uwarunkowań społecznych, gospodarczych i przestrzennych.

PRZYKŁADOWY MECHANIZM WSPÓŁPRACY



Ryc. 124. Schemat mechanizmu współpracy. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Równolegle proponuje się, aby bieżąca realizacja Strategii była prowadzona w cyklach rocznych (Ryc. 125), pozwalających przekładać cele średniookresowe na mierzalne działania operacyjne.

Każdy roczny cykl pracy zespołu koordynującego powinien obejmować:

1. Identyfikację kluczowych wyzwań i potrzeb na dany rok.
2. Uzgodnienie priorytetów z interesariuszami.
3. Sformułowanie realnych i mierzalnych zadań wraz z planem realizacji.
4. Wdrożenie działań oraz bieżące monitorowanie postępów.
5. Podsumowanie i ewaluację efektów.

Zwieńczeniem cyklu jest przegląd roczny prowadzony z udziałem interesariuszy, służący ocenie skuteczności działań, korekcie priorytetów oraz zdefiniowaniu wyzwań na kolejny rok. Taka organizacja pracy porządkuje proces wdrażania Strategii, zwiększa przewidywalność działań oraz wzmacnia przejrzystość i odpowiedzialność w realizacji uzgodnionych celów.



Ryc. 125. Cykl roczny pracy. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

5.6. Zasady współdziałania

Strategia rozumiana jako dokument koordynujący działania wielu podmiotów nie jest aktem prawa miejscowego i nie może opierać swojej skuteczności na logice nakazu. Jej umocowanie wynika z uzgodnienia i konsekwentnego podtrzymywania wspólnych reguł działania przez interesariuszy, traktowanych jako pełnoprawni partnerzy procesu. Takie ujęcie jest spójne z koncepcją wspólnoty swobodnego uczestnictwa, w której podstawowym zabezpieczeniem normatywnym jest swoboda udziału w procesie: uczestnictwo podejmowane jest dlatego, że podmiot chce w nim uczestniczyć i widzi w tym korzyści.

W tym modelu rozwiązania są interesariuszom proponowane, a nie wymuszane; sukces przedsięwzięć nie jest warunkowany udziałem konkretnych podmiotów, ponieważ program przekształceń układa się tak, aby nie wymagał obligatoryjnej partycypacji wszystkich potencjalnych beneficjentów. W efekcie zmniejsza się ryzyko konfliktów typowych dla sytuacji, w których uczestnicy są „skazani na współpracę” – tutaj dobrowolność stanowi mechanizm stabilizujący relacje i utrzymujący nastawienie na porozumienie.

W odniesieniu do Młodego Miasta oznacza to przyjęcie normatywnego umocowania strategii w postaci trzech zasad, które porządkują relacje między wymiarem publicznym, prywatnym i społecznym, a zarazem umożliwiają operacyjne wdrażanie ustaleń w ramach Planu Koordynacyjnego, Programu Społecznego i Modelu Współpracy:

Poszanowanie dobra wspólnego

Wskazanie na nadrzędność troski o jakość i dostępność przestrzeni publicznych, ochronę i czytelne eksponowanie dziedzictwa oraz warunki codziennego życia w dzielnicy. Zasada ta chroni interes wspólny przed rozproszeniem na partykularne cele oraz stanowi punkt odniesienia w sytuacjach spornych, gdy konieczne jest ważenie argumentów i konsekwencji decyzji dla całej wspólnoty użytkowników.

Poszanowanie interesów indywidualnych

Uznanie, że interesariusze wchodzą w proces z odmiennymi racjonalnościami, ograniczeniami i celami, które nie powinny być moralnie deprecjonowane ani redukowane do „przeszkody” w rozwoju. W duchu wspólnoty swobodnego uczestnictwa prywatne intencje uczestników nie są warunkiem uczestnictwa; kluczowe jest to, by w ramach uzgodnionych reguł mogli oni

podejmować działania kompatybilne ze wspólnymi ustaleniami, bez przymusu wchodzenia w zobowiązania wykraczające poza ich możliwości.

Dobrowolność uczestnictwa

Dobrowolność oznacza, że udział w uzgodnieniach i realizacji przedsięwzięć jest proponowany, nie narzucany. Takie normatywne zabezpieczenie sprzyja szczerości argumentacji, wzmacnia zaufanie i angażuje tych uczestników, którzy decydują się realnie działać. Należy zatem projektować program przekształceń jako zbiór możliwych do podejmowania, częściowo niezależnych działań, zamiast jednego, kruchego planu zależnego od pełnej mobilizacji wszystkich stron.

Przyjęcie powyższych zasad domyka logikę strategii jako przedsięwzięcia opartego na partnerstwie: strona samorządowa pozostaje jednym z kluczowych uczestników procesu, lecz nie „właścicielem” strategii; jej skuteczność buduje się poprzez podtrzymywaną w czasie wspólnotę porozumienia oraz dobrowolnie podejmowane działania, które mogą równolegle wzmacniać formalne instrumenty planistyczne, nie zastępując ich, lecz uzupełniając o wymiar społecznej zgody i praktycznego wdrożenia.

5.7. Kluczowe rekomendacje realizacyjne

Poniżej zamieszczono zestawienie kluczowych rekomendacji wyłonionych na podstawie materiału partycypacyjnego, analiz eksperckich oraz oceny ich wykonalności w warunkach Młodego Miasta.

Wybrano te działania, które w największym stopniu wspierają realizację założeń miasta 15-minutowego: zapewnienie codziennych usług, porządkowanie i wzmacnianie sieci przestrzeni publicznych, budowanie warunków dla stabilnego zamieszkiwania oraz zwiększenie spójności dzielnicy w wymiarze przestrzennym i społecznym.

Istotnym kontekstem dla proponowanych działań jest moment, w którym znajduje się Młode Miasto. Wchodzi ono obecnie w fazę intensywnych przekształceń. Na tym etapie można wesprzeć rozwój dzielnicy przez włączanie do projektów korzystnych zmian o długotrwałych skutkach. Również na tym etapie można zapobiec ewentualnym przeoczeniom.

Obecnie kształtuje się nie tylko układ funkcjonalny dzielnicy, lecz także jej charakter w świadomości zbiorowej – w tym model użytkowania przestrzeni i dominujące wzorce zamieszkiwania. Młode Miasto powinno być realnym miejscem codziennego życia – dla rodzin z dziećmi, osób starszych, studentek i studentów, przedstawicieli branż kreatywnych, osób pracujących zdalnie oraz artystów – przy jednoczesnym uznaniu, że obszar będzie również atrakcyjny dla odwiedzających. Z tego względu jako jedno z kluczowych działań wskazano potrzebę budowania tego charakteru przez działania na rzecz inkluzywnych przestrzeni publicznych, obecności codziennych funkcji oraz komunikowanie charakteru dzielnicy jako miejsca do życia i spędzania czasu zamiast turystycznej atrakcji.

Już obecnie na obszarze Młodego Miasta realizowane są tzw. inwestycje towarzyszące w ramach procedury Uchwalenia Lokalizacji Inwestycji Mieszkaniowych (ULIM), które umożliwiają realizację inwestycji mieszkaniowych wraz z uzgodnionymi ze stroną społeczną oraz administracją publiczną inwestycjami towarzyszącymi w zakresie szkolnictwa, terenów zielonych, rekreacji oraz poprawy jakości przestrzeni publicznych. W przyszłości możliwe jest również wykorzystanie instrumentu Zintegrowanych Planów Inwestycyjnych (ZPI) do realizacji

dodatkowych zadań wskazanych w opracowaniu. Stanowi to szansę na prowadzenie wspólnych działań przez interesariuszy.

Obok instrumentów wspierających podmioty prywatne w realizacji działań miastotwórczych gmina może podejmować bezpośrednie działania. Są to na przykład programy wsparcia oraz dopłaty do czynszów dla usług miastotwórczych, takich jak fryzjer, piekarnia, warzywniak czy inne podstawowe usługi sąsiedzkie. Ponadto istnieje możliwość lokowania pożądaných usług na terenach i w nieruchomościach pozostających w zasobie gminy, w tym również w obiektach przeznaczonych na cele kulturalne. Dysponując własnym zasobem, gmina zyskuje narzędzie do świadomego kształtowania struktury usługowej.

Wśród rekomendacji priorytetowych szczególne znaczenie nadano działaniom, które fizycznie domykają spójność dzielnicy i przeciwdziałają izolacji wybranych podobszarów. Dotyczy to zwłaszcza dwóch newralgicznych połączeń pieszych: w rejonie ul. Jana z Kolna, gdzie obecne warunki ruchu wyraźnie pogarszają dostępność i wzmacniają bariery pomiędzy Młodym Miastem a otoczeniem (w tym wobec społeczności „natywnej”), oraz w rejonie połączenia zabudowy Bastionu Wałowa z Młodym Miastem, które dziś funkcjonuje w formie improwizowanych przebiegów. Poprawią one dostępność usług i przestrzeni publicznych, wzmocnią poczucie bezpieczeństwa i budują warunki dla codziennego użytkowania dzielnicy.

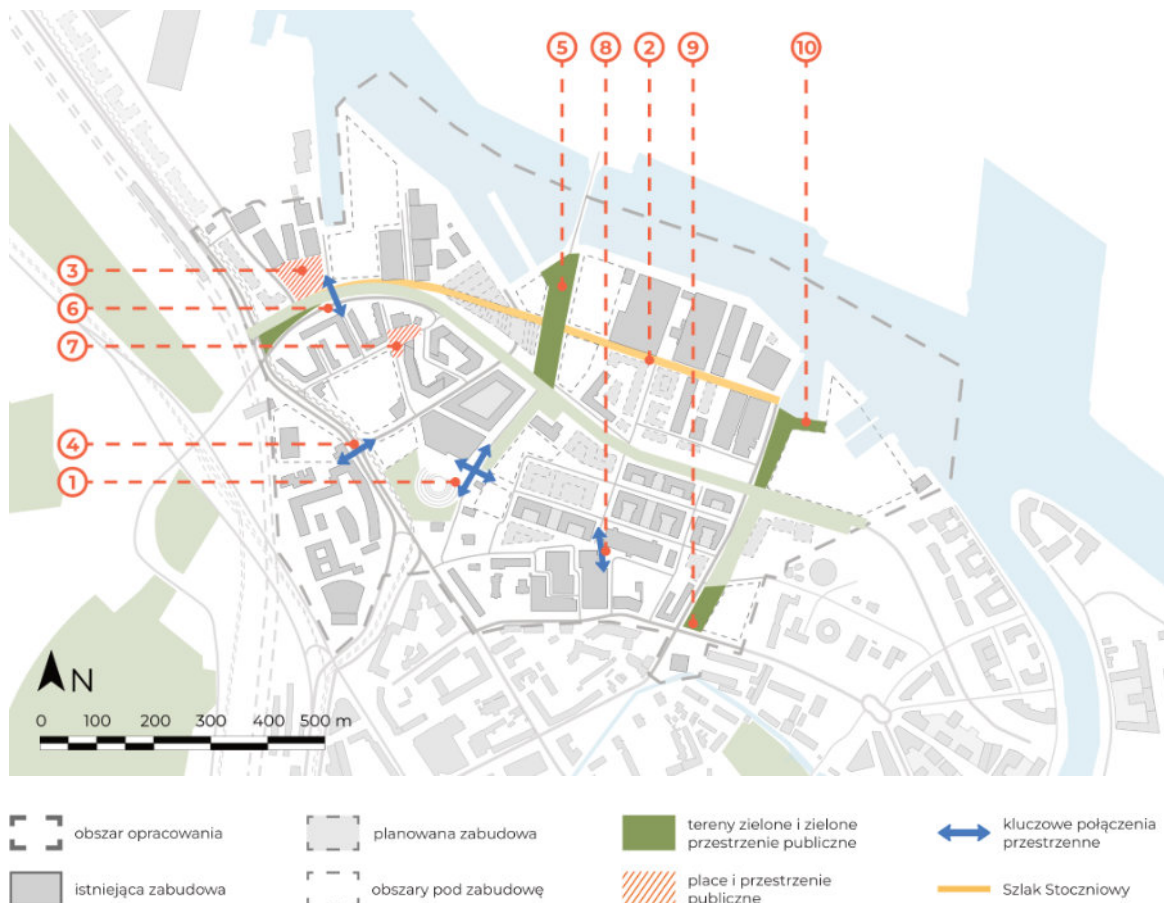
Poniżej znajduje się dokładny wypis wskazanych kluczowych działań podzielony na trzy kategorie: przestrzenne, programowe oraz dotyczące współpracy interesariuszy.



Fot. 7. Dokumentacja pracy warsztatowej. (źródło: Inicjatywa Miasto)

Przestrzeń

Na rycinie nr 125 wskazano zbiór kluczowych inwestycji do realizacji związanych z przestrzenią fizyczną Młodego Miasta. Dotyczą one aranżacji przestrzeni publicznych (placów i ciągów pieszych), terenów zielonych, kluczowych połączeń i wykreowania przestrzeni wejściowych na teren Młodego Miasta.



Ryc. 126. Schemat kluczowych realizacji przestrzennych. (opracowanie Inicjatywa Miasto)

Zbiór interwencji

1

Strefa wejściowa przy bramie numer 2

Kluczowym działaniem przestrzennym jest wytworzenie czytelnych połączeń i zapraszającej strefy wejściowej na teren Młodego Miasta przy dawnej bramie stoczniowej numer 2. Wejście zintegruje Plac Solidarności z Drogą do Wolności.

2

Szlak Stoczniowy

Stworzenie koncepcji funkcjonalno-przestrzennej Szlaku Stoczniowego wraz z przestrzeniami publicznymi, atraktorami i elementami żywego muzeum. Ciąg stanowić będzie oś łączącą przestrzeń 100czni, Stocznnię Cesarską i dalsze tereny nadwodne za Basenem Dokowym

3

Strefa wejściowa przy 100czni

Działaniem mającym znaczenie w kontekście integracji przestrzennej i połączenia Młodego Miasta ze stacją SKM Stocznia jest zaaranżowanie terenu między ulicą Niterów i Malarzy w formie ogólnodostępnej przestrzeni publicznej.

4

Przejście łączące ulicę Gdyńskich Kosynierów z ulicą Nowomiejską

Kluczowym działaniem spajającym obszary pod dwóch stronach ulicy Jana z Kolna jest stworzenie prostego, czytelnego przejścia dla pieszych integrującego wnętrze ulicy Robotniczej i przestrzeń przy Europejskim Centrum Solidarności.

5

Zakończenie Drogi do Wolności

Zielona przestrzeń publiczna biegnąca od przecięcia ulicy Narzędziowców do nabrzeża Martwej Wisły jest zwieńczeniem głównej osi Młodego Miasta. Realizacja przestrzeni jako zielonego miejsca spotkań jest kluczowa biorąc pod uwagę gęstość okolicznej zabudowy i niedosyt terenów zielonych.

6

Przejście łączące ul. Niterów i ul. Robotniczą

W celu wytworzenia intuicyjnego połączenia przez ulicę Narzędziowców pod wiaduktem ulicy ks. J. Popiełuszki kluczowe jest zagospodarowanie przestrzeni prowadzącej do przejścia dla pieszych przy ulicy Robotniczej i Stefana Jaracza.

7

Plac przy Nowym Muzeum Sztuki NOMUS

Zagospodarowanie przestrzeni przy skrzyżowaniu ul. Stefana Jaracza i Robotniczej w formie skweru pozwoli na stworzenie miejsca dla lokalnych mieszkańców odsuniętego nieco od głównych przestrzeni turystycznych.

8

Integracja przestrzeni przy Bastionie Wałowa

Kluczowym działaniem mającym znaczący wpływ na dostępność pieszą i integrację przestrzenną Młodego Miasta z otoczeniem jest wytworzenie intuicyjnego przejścia łączącego ulicę Wałową z Montownią.

9

Zielony teren przy skrzyżowaniu ul. Rybaki Górne i ul. Wałowej

Zaaranżowanie tej przestrzeni w formie zielonego terenu rekreacyjnego jest niezbędne w celu wytworzenia zapraszającego wejścia na oś prowadzącą nad wodę.

10

Nadwodny plac i zielona przestrzeń publiczna

Kluczowym zagadnieniem jest stworzenie ogólnodostępnej, zielonej przestrzeni nadwodnej w formie placu stanowiącego element węzłowy łączący park linearny ulicy Rybaki Górne, linię nabrzeża oraz Szlak Stoczniowy.

Program**Zapewnienie kluczowych usług i miejsc pracy**

Równomierne lokalizowanie podstawowych usług w tkance Młodego Miasta. Zapewnienie poniżej przedstawionych usług jest niezbędne dla funkcjonowania Młodego Miasta:

- | | |
|---------------|-----------------|
| – supermarket | – miejsca pracy |
| – warzywniak | – świetlica |
| – targowisko | – biblioteka |
| – piekarnia | |



System Informacji Wizualnej i stworzenie katalogu nazw i obiektów

Niezbędne elementy pozwalające przeciwdziałać chaosowi przestrzennemu, wizualnemu i terminologicznemu. Działania pozwolą zbudować spójną i czytelną tożsamość Młodego Miasta, zakorzenioną w jego historycznym i przemysłowym dziedzictwie. Połączenie katalogu z systemem informacji wizualnej wzmacnia rozpoznawalność obszaru, porządkuje sposób poruszania się po nim i nadaje przestrzeniom wspólną narrację, łączącą przeszłość z teraźniejszością.



Aktywizacja przestrzeni wewnętrznej i zewnętrznej budynków instytucji kultury

Działania mające wpływ na integrację budynków instytucji kultury z otoczeniem oraz na podkreślenie ich roli jako dostępnych, codziennych punktów życia społecznego. Otwarcie budynków na przestrzeń publiczną, aktywizacja przestrzeni wokół oraz tworzenie bezpłatnych, wielofunkcyjnych stref sprzyja obniżaniu barier mentalnych, zwiększa ich rozpoznawalność i realnie odpowiada na potrzeby użytkowników Młodego Miasta.



Przestrzenie wspólnych aktywności

Wspomniane przestrzenie są działaniem kluczowym wspierającym budowanie trwałych relacji sąsiedzkich w obszarze o zróżnicowanej i dopiero kształtującej się tożsamości społecznej. Sieć lokalnych, elastycznych przestrzeni spotkań sprzyja integracji różnych grup wiekowych, aktywizuje mieszkańców i wzmacnia poczucie przynależności.

Współpraca



Integracja interesariuszy i przyjęcie wspólnego planu działania

Niezbędnym działaniem będącym podstawą do jakichkolwiek dalszych przedsięwzięć jest integracja oraz określenie celów i priorytetów działań przez wyłonionych interesariuszy. Dopiero przyjęcie wspólnego planu pozwoli na rozpoczęcie długofalowej współpracy i realizację wyznaczonych zadań



Platforma komunikacyjna

Stworzenie wspólnej platformy komunikacyjnej umożliwi uporządkowanie i integrację rozproszonych działań informacyjnych, zapewniając spójność przekazu, przejrzystość procesów oraz łatwy dostęp do aktualnych informacji dla różnych grup odbiorców. Jednocześnie będzie ona pełnić funkcję zewnętrznej platformy informacyjnej, skierowanej do mieszkańców, partnerów i użytkowników dzielnicy. Kluczowym elementem platformy będzie jasno zdefiniowany punkt kontaktowy, który usprawni komunikację, skróci ścieżki decyzyjne oraz umożliwi bieżące informowanie o działaniach i wydarzeniach. Wspólna platforma komunikacyjna będzie także stanowić narzędzie budowania spójnej narracji o Młodym Mieście.



Świadome budowanie charakteru dzielnicy zgodnie z przyjętą strategią

Spójne kreowanie charakteru dzielnicy pozwala zachować spójność przestrzenną, funkcjonalną i tożsamościową w procesie jego intensywnych przemian. Dzięki temu rozwój nie jest przypadkowy, lecz wzmacnia lokalne wartości, czytelność miejsca i jego długofalową atrakcyjność dla mieszkańców, użytkowników oraz Młodego Miasta jako całości.

Na kolejnych etapach prac konieczne jest określenie priorytetów oraz sposobu realizacji w odniesieniu do wskazanych powyżej działań.

5.8. Rekomendacje dotyczące realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju

Przyjęcie Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ (SDGs) jako ramy odniesienia dla Strategii Młodego Miasta pełni funkcję operacyjnego „języka wspólnego”, który ułatwia uzgadnianie priorytetów pomiędzy interesariuszami oraz porządkuje logikę wdrażania modelu transformacji.

W praktyce oznacza to możliwość opisu przyjętej wizji i celów w kategoriach powszechnie rozpoznawalnych kierunków polityk publicznych. Takie osadzenie strategii zwiększa jej kompatybilność z dokumentami sektorowymi (miejskimi, krajowymi i europejskimi), wzmacnia przejrzystość procesu wdrożenia oraz ułatwia budowanie partnerstw i komunikację rezultatów.

Opracowana strategia wprost wspiera realizację szeregu SDG:

SDG 3 – zdrowie i jakość życia: wzmocnienie mobilności aktywnej, bezpieczeństwa ruchu, dostępności zieleni i wody oraz codziennej rekreacji jako elementów podnoszących dobrostan i komfort użytkowania dzielnicy;

SDG 8 – godna praca i wzrost gospodarczy: wzmacnianie gospodarki, zrównowazona turystyka;

SDG 9 – innowacyjność i infrastruktura: dywersyfikacja i nowe formy pracy oraz „SMART Młode Miasto”;

SDG 11 – zrównoważone miasta i społeczności: rdzeń strategii;

SDG 12 – odpowiedzialna konsumpcja i produkcja: wsparcie ekonomii cyrkularnej, ponowne wykorzystanie materiałów i relikwów stoczniowych;

SDG 13 – działania w dziedzinie klimatu: rozwiązania typu NBS, retencja i przeciwdziałanie przegrzewaniu, a także wzmacnianie odporności na opady nawalne i podtopienia;

SDG 16 – silne instytucje i przejrzyste procesy: model współpracy;

SDG 17 – partnerstwa na rzecz realizacji celów: współpraca międzysektorowa (miasto–biznes–kultura–NGO–mieszkańcy) jako warunek realnej, długofalowej transformacji obszaru.

Formalne osadzenie strategii w ramach SDGs przynosi wielowymiarowe korzyści. W wymiarze środowiskowym wzmacnia spójność działań adaptacyjnych (retencja, mikroklimat, odporność na ekstremalne zjawiska pogodowe) i ułatwia ich mierzenie. W wymiarze społecznym porządkuje standardy dostępności oraz wspiera rozwój infrastruktury społecznej jako „wsparcia życia” w dzielnicy, przy jednoczesnym ograniczaniu ryzyka wykluczenia i fragmentaryzacji. W wymiarze ekonomicznym zwiększa przewidywalność procesu, sprzyja dywersyfikacji funkcji i stabilizacji struktury użytkowników (w tym ograniczaniu negatywnych skutków dominacji najmu

krótkoterminowego), a także wzmacnia atrakcyjność inwestycyjną poprzez podnoszenie jakości przestrzeni. Wreszcie, w wymiarze instytucjonalnym umożliwia lepsze raportowanie efektów w oparciu o powszechnie uznane cele, co podnosi wiarygodność strategii, ułatwia budowanie partnerstw oraz zwiększa zdolność do włączania Młodego Miasta w inicjatywy współpracy i programy zewnętrznego finansowania.

Z perspektywy przyszłych możliwości współpracy projektowej przyjęcie SDGs jako ramy strategii wzmacnia zgodność Młodego Miasta z typowymi obszarami interwencji programów europejskich i międzynarodowych. Potencjalne pola projektów pilotażowych i partnerstw mogą obejmować m.in.:

- dziedzictwo i kulturę jako narzędzia rozwoju lokalnego (trzy osie dziedzictwa, instytucje kultury jako „miejsca pierwszego kontaktu”, działania czasowe i edukacyjne);
- adaptację klimatyczną i wdrażanie NBS w obszarach przemysłowych (retencja, zielona infrastruktura, mikroklimat);
- programy integracji społecznej i rozwoju infrastruktury społecznej w nowych dzielnicach;
- demonstratory zrównoważonej mobilności i dostępności (integracja sieci pieszej i rowerowej, wayfinding, ograniczanie barier infrastrukturalnych);
- cyfrowe wsparcie transformacji i monitoring wskaźników (GIS, modele 3D, platformy konsultacyjne, narzędzia informacyjne i edukacyjne).

5.9. Rekomendacje zgodne z koncepcją Smart City

W ramach przygotowania i wdrażania Strategii rekomenduje się rozwijanie komponentu „SMART Młode Miasto” jako zestawu narzędzi wspierających koordynację działań, komunikację z użytkownikami oraz bieżące monitorowanie efektów transformacji. Proponowane rozwiązania nie zastępują działań przestrzennych i programowych, lecz zwiększają ich skuteczność: porządkują przepływ informacji, ułatwiają dostęp do usług w skali sąsiedztwa, wzmacniają przejrzystość decyzji oraz pozwalają oceniać, czy przyjęte interwencje realnie poprawiają jakość życia, dostępność i odporność środowiskową.

Rekomendacje wdrożeniowe (SMART Młode Miasto):

- cyfrowy HUB dzielnicy (fizyczny i cyfrowy punkt dostępu): integracja kluczowych usług i informacji (rezerwacje przestrzeni, zgłaszanie usterek, kalendarz wydarzeń, komunikaty o zmianach w przestrzeni), jako narzędzie codziennego użytkowania dzielnicy i praktyczna realizacja idei miasta 15-minutowego;
- inteligentna infrastruktura: wdrożenie rozwiązań typu smart lighting (sterowanie adaptacyjne), ukierunkowanych na redukcję zużycia energii i ograniczanie zanieczyszczenia światłem, z możliwością powiązania z danymi o natężeniu ruchu;
- cyfrowe narzędzia edukacji i informacji: interaktywne kioski informacyjne w kluczowych węzłach oraz kody QR na tablicach i elementach dziedzictwa prowadzące do treści cyfrowych (warstwa interpretacyjna, trasy, program dzielnicy);
- system monitorowania (smart sensors / IoT): rozproszona sieć czujników wspierająca optymalizację działań strategicznych, w tym m.in.:

- liczniki ruchu pieszego/rowerowego (np. infrared/Wi-Fi) do oceny funkcjonowania sieci i identyfikacji punktów przeciążonych lub „białych plam”;
- monitoring jakości powietrza (np. PM2.5, NO₂) do oceny efektów działań mobilnościowych i błękitno-zielonej infrastruktury;
- monitoring temperatury i zjawiska miejskiej wyspy ciepła (czujniki/stacje) do lokalizacji obszarów wymagających interwencji zieleni i retencji;
- sensory ruchu wspierające adaptacyjne oświetlenie i elementy poprawy bezpieczeństwa;
- platforma partycypacyjna (digital civic engagement + participatory GIS): narzędzie trwałego zaangażowania społeczności i zwiększania przejrzystości procesu (zgłoszenia geoprzestrzenne ze zdjęciami, konsultacje online/offline, publiczne uzasadnienia wyborów, dostęp dla osób nieuczestniczących w warsztatach, archiwum decyzji i zmian);
- cyfrowy model 3D / digital twin (perspektywa długoterminowa): aktualizowany model Młodego Miasta oparty o dane (np. LIDAR, BIM, ortofotomapy), umożliwiający testowanie scenariuszy bez ryzyka, wspólną pracę interesariuszy (samorząd, inwestorzy, projektanci, naukowcy), opcjonalnie z komponentem VR oraz funkcją monitoringu postępów („plan vs rzeczywistość”)

5.10. Wyzwania i ryzyka

Realizacja Strategii zrównoważonego kształtowania Młodego Miasta będzie przebiegać w warunkach wysokiej złożoności. Oznacza to, że nawet przy spójnej wizji i klarownych rekomendacjach wdrożeniowych proces z pewnością napotka bariery i nieprzewidziane okoliczności. Poniżej zebrano najistotniejsze trudności i wyzwania, które mogą wpływać na tempo oraz skuteczność wdrażania strategii; ich identyfikacja ma na celu urealnienie planu działania oraz podkreślenie potrzeby krytycznego podejścia. Ich lista obejmuje:

brak reprezentacji wszystkich typów interesariuszy w procesie – zdominowanie procesu decyzyjnego przez wąską grupę uczestników, co może prowadzić do pominięcia potrzeb i perspektyw części interesariuszy;

nieuzyskanie masy krytycznej procesu niezbędnej do wprowadzania zmian – znaczny wpływ na ograniczenie sprawczości i możliwości działania;

niechęć indywidualnych aktorów – trudność w wypracowywaniu rozwiązań dotyczących niechętnych i niezaangażowanych interesariuszy;

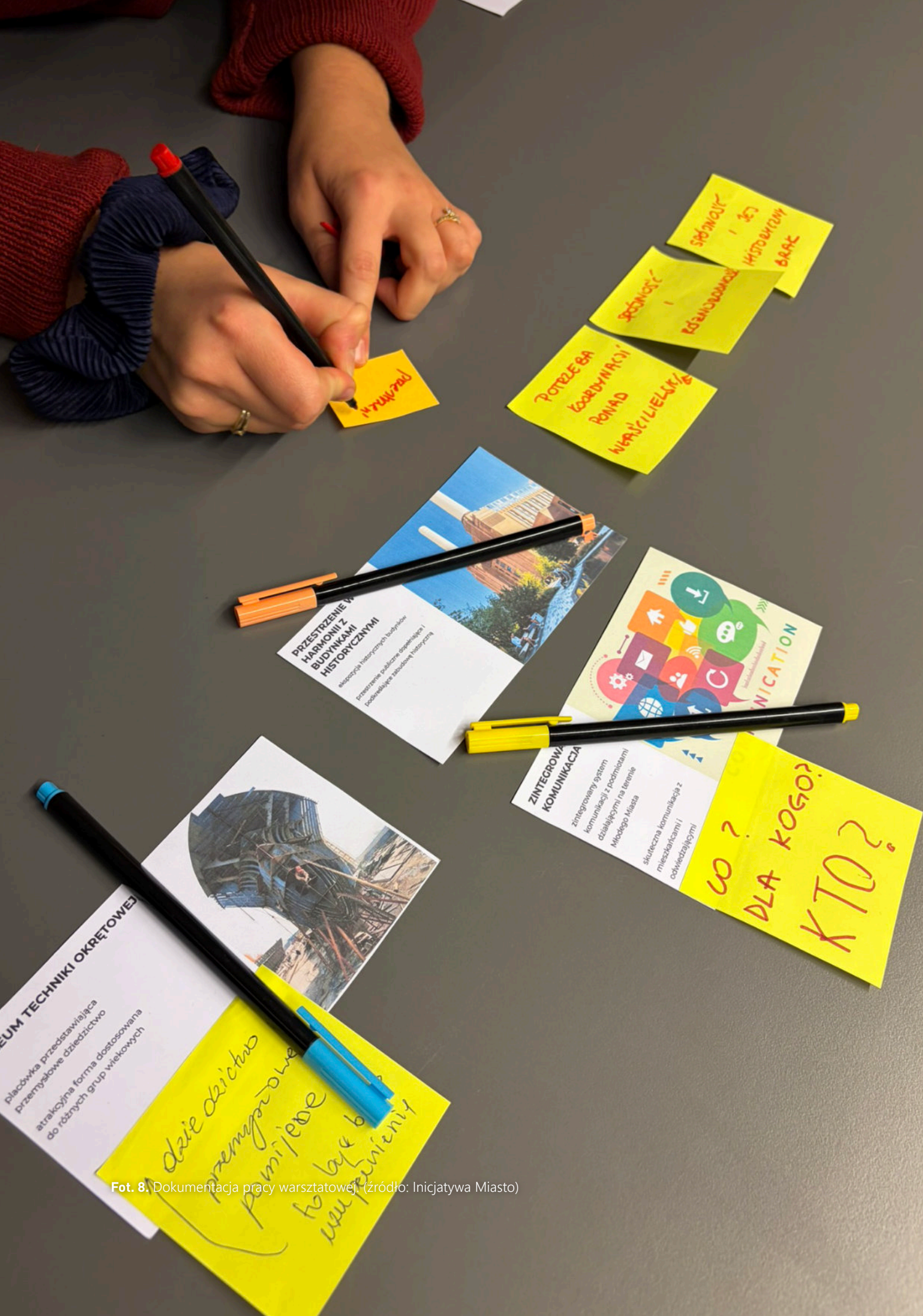
rozmycie odpowiedzialności – ryzyko rozproszenia zadań między wieloma podmiotami i brak jednoznacznego „gospodarza” dla kluczowych działań;

brak chęci zaangażowania – brak chęci współuczestniczenia wynikający z indywidualnych przyczyn;

trudność w odnalezieniu wspólnych priorytetów i celów – napięcia między perspektywą publiczną, prywatną i społeczną oraz między celami krótkoterminowymi i długoterminowymi;

brak decyzyjności – ryzyko, że dialog i uzgodnienia nie będą przekładały się na realne decyzje, harmonogramy i zobowiązania wykonawcze;

trudność doboru przedstawicieli – wyzwanie zapewnienia reprezentatywności i legitymizacji osób uczestniczących w dialogu, przy jednoczesnym zachowaniu sprawności pracy;



Fot. 8. Dokumentacja pracy warsztatowej. (źródło: Inicjatywa Miasto)

finansowanie – niepewność źródeł finansowania działań (zarówno inwestycyjnych, jak i programowych), a także ryzyko niedoszacowania kosztów utrzymania i zarządzania efektami wdrożeń;

trudność określania i odnajdywania „kart przetargowych” – zmienny poziom motywacji interesariuszy, wynikający m.in. z obciążeń organizacyjnych, różnic w priorytetach lub ograniczonej wiary w sprawczość procesu.

Na kolejnych etapach prac wskazane jest określenie sposobu ograniczenia i/lub mitygacji w/w ryzyk i sposobów radzenia sobie ze zidentyfikowanymi wyzwaniami.

6 Podsumowanie

Celem niniejszego opracowania było wypracowanie możliwie spójnej podstawy do zrównoważonego kształtowania Młodego Miasta: takiej, która jednocześnie porządkuje złożoną sytuację przestrzenną i funkcjonalną obszaru, uwzględnia perspektywy interesariuszy oraz przekłada ideę miasta 15-minutowego na zestaw realnych kierunków działania. Raport miał więc pełnić rolę narzędzia integrującego:

1. diagnozy i analizy (społeczne, przestrzenne, środowiskowe i mobilności),
2. oczekiwania formułowane w toku procesu partycypacyjnego,
3. wymogi operacyjne związane z wdrożeniem strategii w warunkach wielości podmiotów i równolegle prowadzonych inwestycji.

W świetle zgromadzonych wyników należy stwierdzić, że cel ten został osiągnięty na poziomie adekwatnym dla dokumentu badawczo-rozwojowego i stanowi solidną podstawę do przyjęcia oficjalnego dokumentu wykonawczego w postaci Strategii, albowiem:

1. porządkuje materiał wejściowy i ujawnia kluczowe zależności oraz napięcia rozwojowe, w szczególności: relację między turystyką a zamieszkiwaniem, między presją inwestycyjną a autentycznością dziedzictwa, a także między rozwojem infrastruktury i usług a ryzykiem wykluczeń (transportowych, ekonomicznych i „mentalnych”),
2. formułuje syntetyczne zasady przestrzenne, wskazując czytelną strukturę systemu przestrzeni publicznych, a także kluczowe elementy tożsamościowe obszaru – w tym trzy współistniejące osie dziedzictwa oraz wynikającą z procesu potrzebę ochrony autentyczności i unikania sztucznej tematykacji,
3. przechodzi od diagnozy do propozycji operacyjnej, przedstawiając Konceptualny Model Transformacji - strategię kształtowania Młodego Miasta jako ramę działań obejmującą zarówno komponent przestrzenny, jak i programowy oraz organizacyjny, z wyraźnym wskazaniem roli współpracy interesariuszy i mechanizmów koordynacji.

Najistotniejszym testem wartości raportu będzie to czy proponowane wnioski i rekomendacje dają się przełożyć na praktykę. Jego wkład polega na przygotowaniu uzgodnionej, możliwej do przyjęcia ścieżki wdrożeniowej i wskazaniu, że transformacja Młodego Miasta wymaga równoległej realizacji trzech komplementarnych pakietów działań:

- Planu Koordynacyjnego (porządkującego ramy przestrzenne),

- Programu Społecznego (zapewniającego „wsparcie życia” poprzez usługi społeczne, kulturę i działania sąsiedzkie)
- Modelu Współpracy (ustanawiającego mechanizmy uzgadniania priorytetów, odpowiedzialności i monitorowania postępów).

Taki układ czyni strategię wdrażalną: rozdziela role, ogranicza ryzyko rozproszenia odpowiedzialności i pozwala stopniowo budować zgodność działań w czasie, zamiast zakładać jednorazowe „wdrożenie całości”. W konsekwencji raport można traktować jako punkt domknięcia etapu rozpoznawczo-koncepcyjnego i jednocześnie punkt startu etapu wdrożeniowego.

Aby przejście to było realne, konieczne jest formalne uzgodnienie kierunku i przyjęcie strategii przez interesariuszy – nie jako deklaracji, lecz jako wspólnego zobowiązania do koordynacji działań w założonym horyzoncie czasowym. Niniejsze opracowanie dostarcza do tego podstaw: identyfikuje obszary ryzyka, wskazuje priorytety, proponuje strukturę działań i narzędzia monitorowania (w tym komponent cyfrowy), a przede wszystkim jasno artykułuje nadrzędne kryteria sukcesu: utrzymanie autentyczności, rozwój dzielnicy jako miejsca codziennego życia oraz konsekwentne zbliżanie się do standardu miasta 15-minutowego. To, czy cele te zostaną osiągnięte, zależy już nie od jakości diagnozy, lecz od gotowości do wspólnego podjęcia odpowiedzialności za proces – w sposób długofalowy, iteracyjny i możliwy do rozliczania.

7

Bibliografia

- Annan, H., Cudzik, J., Moreira Pinto, L., Nyka, L. (2026). Digital tools and the Four C model in urban planning: how Artificial intelligence and Geographic information system shape creativity, communication, and agency. *Creativity Studies*.
- Azadgar, A., Sepe, M., Gancza, A., Lorens, P., Luciani, G., Nyka, L. (2026). Integrating AI and Spatial Analysis for Resilient and Inclusive 15-Minute Cities: A Case Study of Gdańsk.
- Annan, H., Cudzik, J., Nyka, L., Anthonj, C. (2026). AI-Driven Urban Greening: Integrating Ecological Potential and Functional Design for Stakeholder-Endorsed Public Spaces
- Biuro Architekta Miasta. Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto. (2022). NOWA WAŁOWA. PRZYSZŁOŚĆ ULICY. Raport z procesu konsultacyjnego.
- Biuro Architekta Miasta. (2024). PÓŁWYSEP DREWNIKA. INWESTYCJA MIESZKANIOWO-USŁUGOWA WRAZ Z INWESTYCJAMI TOWARZYSZĄCYMI. Raport z przebiegu Gdańskiego Dialogu Społecznego w ramach procedury ULIM.
- Biuro Architekta Miasta. (2025). ŻURAWIE INWESTYCJA MIESZKANIOWO-USŁUGOWA WRAZ Z INWESTYCJAMI TOWARZYSZĄCYMI. Raport z przebiegu Gdańskiego Dialogu Społecznego w ramach procedury ULIM.
- Biuro Architekta Miasta. (2023). Plac Solidarności. Studialny konkurs urbanistyczno-architektoniczny na Rewaloryzację Placu Solidarności w Gdańsku wraz z wytycznymi do kształtowania jego bezpośredniego otoczenia.
- Biuro Rozwoju Gdańska. (2019). Gdańska Polityka Wodna.
- Biuro Rozwoju Gdańska. (2021). Gdańska Polityka Wodna - Polityka Wisły.
- Biuro Rozwoju Gdańska. (2021). Gdańska Polityka Wodna - Polityka Motławy.
- Biuro Rozwoju Gdańska. (2023). Gdańska Polityka Zieleni. Strategia Ogólnomiejska.
- Biuro Rozwoju Gdańska. (2025). Gdańska Polityka Zieleni - etap 2 Błękitno-zielona sieć dla obszarów priorytetowych rej. Młodego Miasta i Polskiego Haka.
- Biuro Rozwoju Gdańska. (2025). Gdańska Polityka Zieleni - etap 3 Błękitno-zielona karta - teren B - Park linearny w rej. ul. Rybaki Górne i Popiełuszki.
- Borucka J., Czyż P., Świerżewski A., Perzyna I., Sylwestrzak M., Mazurkiewicz W. M., Nałęcz D., Pancewicz Ł., Rubczak A., Brach B., Żywicki M. (2024).: Strategia regeneracji targowisk z wykorzystaniem metody społecznego katalizatora przedsiębiorczości, repozycjonowania



Fot. 9. Widok na Młode Miasto z lotu ptaka. (fot. BAM)

- marki oraz placemakingu jako narzędzie polityki rozwoju lokalnego, Politechnika Gdańska
- Czyż, P., (2014). Normatywna Zawartość Architektury Poponowoczesnej w świetle koncepcji rozumu komunikacyjnego J. Habermasa, Gdańsk,
 - Czyż, P., Targowski, W. (2017). Shaping Place Identity through Interaction on the Example of the European Solidarity Centre in Gdansk. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, vol.245, 245, 1-10. Web Of Science. <https://doi.org/10.1088/1757-899x/245/4/042055>
 - Gorzka, J., Burda, I., & Nyka, L. (2025). Walkability and Flood Resilience: Public Space Design in Climate-Sensitive Urban Environments. Urban Planning, 10, Article 9561. <https://doi.org/10.17645/up.9561>
 - Kadłuczka, A., Myczkowski, Z., Marcinek, R. (2023). PROBLEMY KONSERWATORSKO-PLANISTYCZNE TERENÓW POSTOCZNIOWYCH W GDAŃSKU. Opinia rzeczoznawców Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków
 - Mazurkiewicz, W., Bone, P., Lorens, P. (2024). MAPOWANIE INSTRUMENTÓW PLANISTYCZNYCH W KONTEKŚCIE MIASTA 15-MINUTOWEGO. Analiza instrumentów planistycznych.
 - The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning. (2017). Plan Melbourne 2017-2050.
 - The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning. (2019). 20-Minute Neighbourhoods. Creating a more liveable Melbourne.
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 30 września 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności (Dz. U. Woj. Pom. Nr 138, poz. 2422 dn. 2004.11.15).
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 29 września 2011 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieście rejon ulic Jana z Kolna i Dyrekcyjnej w mieście Gdańsku. (Dz. U. Woj. Pom. Nr 149, poz. 3076 dn. 2011.11.10).
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 25 listopada 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdańska – gazownia w rejonie ujścia Motławy. (Dz. U. Woj. Pom. Nr 7, poz. 145 dn. 2005.01.24).
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Młode Miasto – Gazownia II w mieście Gdańsku. (Dz. U. Woj. Pom. poz. 2569 dn. 2017.07.07).
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 13 stycznia 2011 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Stare Miasto Osiek- rejon ulic Wałowej i Łagiewniki w mieście Gdańsku. (Dz. U. Woj. Pom. Nr 37, poz. 872 dn. 2011.04.06).
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 29 lutego 2024 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Stare Miasto – rejon ulic Wałowej i Rybaki Górne w mieście Gdańsku. (Dz. U. Woj. Pom. poz. 1495 dn. 2024.03.25).
 - Uchwała Rady Miasta Gdańska z dnia 30 września 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto Północ. (Dz. U. Woj. Pom. Nr 138, poz. 2421 dn. 2004.11.15).
 - Victorian Government, Melbourne Department of Transport and Planning. (2025). Plan for Victoria. A plan by Victorians, for Victorians.

