

Rewitalizacja obszaru zdegradowanego Przystani Cesarskiej w Gdańsku i przestrzeni wokół niej

Aleksandra Kardynia

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: akardynia@wp.pl

ORCID: [0009-0000-2798-5469](https://orcid.org/0009-0000-2798-5469)

Dominika Szkop

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: szkop.dominika9@gmail.com

ORCID: [0009-0002-9158-5579](https://orcid.org/0009-0002-9158-5579)

© 2024, Aleksandra Kardynia, Dominika Szkop

Praca opublikowana na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe (CC BY-SA 4.0). Skrócona treść licencji dostępna jest online na <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.pl>

Cytuj jako: Kardynia, A. i Szkop, D. (2024). Rewitalizacja obszaru zdegradowanego Przystani Cesarskiej w Gdańsku i przestrzeni wokół niej. *Biblioteka Regionalisty. Regional Journal*, 24, 89-104.

DOI: [10.15611/br.2024.1.10](https://doi.org/10.15611/br.2024.1.10)

JEL: R11, R58, L83

Streszczenie

Cel: Projekt rewitalizacji Przystani Cesarskiej w Gdańsku ma na celu wskazanie możliwości przekształcenia zdegradowanego obszaru portowego w nowoczesne, atrakcyjne dla mieszkańców i turystów miejsce.

Metodyka: Analiza obejmowała analizę literatury, raportów, dokumentów oraz aktów prawnych, badania terenowe, analizę danych statystycznych, analizę kartograficzną, analizę funkcjonalną studium przypadku, *benchmarking* oraz analizę SWOT. Kluczowe etapy to wybór lokalizacji, gromadzenie danych, badania terenowe oraz analiza otoczenia przystani. Przykłady zrewitalizowanych marin, takich jak Marina Aker Brygge w Oslo, Marina Frapa w Rogoźnicy i OneOcean Port Vell w Barcelonie, wykorzystano do ustalenia krytycznych czynników sukcesu (CSF).

Wyniki: Wyniki badań wskazują na niski poziom świadomości istnienia Przystani Cesarskiej wśród mieszkańców oraz na zły stan infrastruktury, co wpływa na jej małą atrakcyjność. Większość respondentów ocenia estetykę przystani jako „zaniedbaną”, co podkreśla potrzebę przeprowadzenia gruntownych prac modernizacyjnych.

Implikacje i rekomendacje: Propozycje obejmują remont infrastruktury, utworzenie nowych miejsc rekreacyjnych, uporządkowanie miejsc parkingowych i zwiększenie dostępności usług gastronomicznych i handlowych. Projekt ma na celu stworzenie wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej, która przyczyni się do zrównoważonego rozwoju Gdańska.

Oryginalność/wartość: Praca stanowi cenny wkład w dyskusję na temat rewitalizacji terenów portowych w miastach historycznych, podkreślając znaczenie estetyki i funkcjonalności przestrzeni publicznej dla zwiększenia jej atrakcyjności. Rewitalizacja Przystani Cesarskiej może stać się wzorem dla innych podobnych projektów, podkreślając znaczenie integracji różnych funkcji miejskich, takich jak rekreacyjno-wypoczynkowa, turystyczna, kulturalna, integracji społecznej, a także zaspokojenia potrzeb społeczności oraz turystów.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, przystań Cesarska, Gdańsk, marina, zrównoważony rozwój

1. Wstęp

Porty i mariny, oferujące zarówno podstawowe, jak i komplementarne usługi, stanowią integralną część krajobrazu miejskiego, będąc jednocześnie kluczowymi elementami w funkcjonowaniu współczesnych społeczności (Kaźmierczak i in., 2022). Porty służą nie tylko jako węzły komunikacyjne i handlowe, lecz także jako przestrzenie publiczne, które mają znaczny wpływ na lokalną gospodarkę i społeczność. W literaturze przedmiotu porty często są opisywane jako bramy do miast, przez które przepływają towary i ludzie (Kamrava i in., 2016). Badania na przestrzeni lat ukazują, jak ważną funkcję pełnią one w integracji regionalnej i globalnej gospodarki. W literaturze naukowej oraz branżowej można spotkać się z określeniami „port”, „marina” oraz „przystań”, które są różnie definiowane, niejednokrotnie stosowane zamiennie. W niniejszym artykule autorki przyjmują systematykę Bilskiego (2015), który wskazuje, że port, marina i przystań różnią się głównie funkcjami i skalą działalności. Port definiowany jest jako duży kompleks przeznaczony do obsługi różnorodnych jednostek pływających, zarówno komercyjnych, jak i rekreacyjnych, gdzie odbywa się załadunek, rozładunek i obsługa pasażerów. Marina natomiast to specjalistyczny port dla jednostek rekreacyjnych, takich jak jachty, oferujący dodatkowe udogodnienia, np. sklepy i restauracje. Przystań jest mniejszym miejscem do cumowania, zazwyczaj o bardziej podstawowej infrastrukturze, przeznaczonym głównie do krótkoterminowego postoju jednostek pływających (Bilski, 2015). Mariny i przystanie, choć mniejsze od portów, są nie mniej istotne, oferując przestrzeń dla rekreacji, turystyki i sportów wodnych. Niniejszy artykuł dotyczy małych portów jachtowych, marin i przystani, natomiast nie są rozpatrywane duże porty komercyjne. Z uwagi na to w dalszej części artykułu nazwy port, przystań i marina są używane zamiennie.

2. Przegląd literatury i sformułowanie pytań badawczych

Porty jachtowe to specjalnie przystosowane baseny wodne, służące głównie do cumowania jednostek rekreacyjnych. Ich historia sięga starożytności, kiedy to pierwsze formy takich obiektów były budowane w basenach przybrzeżnych. W Europie rozwój nowoczesnych marin nastąpił głównie po II wojnie światowej wraz z rosnącą popularnością żeglarstwa jako formy wypoczynku. Wszystkie aspekty związane z lokalizacją tych obiektów zależą, bezpośrednio lub pośrednio, od czynników ludzkich, ponieważ każda inwestycja musi być przyjazna dla użytkowników. Porty i mariny są często zlokalizowane w centralnych lub strategicznych punktach miast, co podkreśla ich istotność w aspekcie zarówno ekonomicznym, jak i społecznym. Wiele z nich znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zabytków, parków i innych atrakcji turystycznych, co czyni je ważnym elementem tkanki miejskiej. Urbanizacja obszaru, na którym powstają mariny, ma kluczowe znaczenie dla sukcesu inwestycji, a odpowiedni układ i forma zagospodarowania przyciągają zainteresowanie zarówno turystów, jak i lokalnych mieszkańców (Bilski, 2015).

W związku z rosnącą rolą portów jachtowych jako kluczowych elementów miejskich istotne jest, aby w procesie ich rozwoju i modernizacji uwzględnić działania rewitalizacyjne. Takie podejście, które łączy różne grupy interesariuszy i koncentruje się na poprawie infrastruktury oraz jakości przestrzeni, może wpłynąć na dalszą atrakcyjność portów i marin, zapewniając jednocześnie ich zrównoważony rozwój i integrację z miejskim krajobrazem (Kaźmierczak i in., 2022).

Rewitalizację można zdefiniować jako skoordynowany proces prowadzony wspólnie przez władze samorządowe, społeczność lokalną i innych uczestników, mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, pobudzanie rozwoju miast oraz poprawę środowiska zamieszkania przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju (Ziobrowski i Domański, 2010). Rewitalizacja powinna być procesem kompleksowym, o charakterze społeczno-ekonomiczno-przestrzennym, wykraczającym poza remont budynków i infrastruktury (Lorens, 2010). W procesie powinny uczestniczyć różne grupy interesariuszy, takie jak władze lokalne, mieszkańcy, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe oraz instytucje edukacyjne i kulturalne (Grabski, 2014). Autor ten uważa, że planowanie powinno uwzględniać również potencjalnych użytkowników, takich jak turyści i przyszli przedsiębiorcy. Podkreśla, że kluczowym etapem jest osiągnięcie „masy krytycznej”, która zmobilizuje kolejne podmioty do zaangażowania się w proces rewitalizacji, co zmniejszy potrzebę interwencji publicznych.

Jednym z typów terenów poddawanych rewitalizacji, oprócz obszarów zdegradowanych ekologicznie, centrów miast, terenów poprzemysłowych i blokowisk, są nadbrzeża (Bryx i Jadach-Sepiolo, 2009). Ułatwieniem w rewitalizacji obszarów portowych jest ich centralne położenie, dzięki czemu mogą przejąć funkcje metropolitalne (Lorens, 2009). Sposoby na rewitalizację obejmują wykorzystanie kultury i dziedzictwa obszaru, co może się przyczynić do podniesienia jakości życia, aktywizacji mieszkańców oraz pojawienia się nowych podmiotów, zwłaszcza z branży kreatywnej (Pudełko, 2016).

Rewitalizacja portów i marin ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia ich atrakcyjności oraz funkcjonalności. W konwencjonalnych schematach rozwoju portów ekspansja była skierowana w przeciwną stronę do wzrostu miast, a czasami infrastruktura portowa była całkowicie przenoszona w inne lokalizacje. W przypadku Malagi możliwości rozwoju portu były ograniczone z powodu jego bliskości do centrum miejskiego oraz intensywnego rozwoju urbanistycznego wokół wybrzeża. Jednak w latach 90. zaproponowano ambitną ekspansję portu, która umożliwiła przekształcenie najbardziej przestarzałych i niewykorzystanych obszarów portowych sąsiadujących z miastem w przestrzenie miejskie, co zaowocowało udaną integracją portu z urbanistyką. Transformacja tych obszarów w przestrzenie publiczne otwarte dla mieszkańców i turystów przyniosła szereg korzyści. Integrując się z lokalnymi funkcjami miejskimi, takimi jak gastronomia, kultura czy handel, porty mogą stać się dynamicznymi centrami miejskiego życia. Łączenie różnych funkcji w ramach portów jest kluczowe dla ich zrównoważonego rozwoju. Funkcje mieszkalne, handlowe, kulturalne i rekreacyjne, gdy są odpowiednio zintegrowane, mogą przyczynić się do ożywienia tych obszarów i stworzenia przestrzeni, które są dynamiczne przez cały dzień. To z kolei przekłada się na wzrost bezpieczeństwa, poprawę jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie atrakcyjności miast (Grindlay i Martínez-Hornos, 2017).

Warto zatem inwestować w rewitalizację i rozwój portów oraz marin, traktując je nie tylko jako elementy infrastruktury, lecz także jako przestrzenie publiczne, które stanowią istotny element tkanki miejskiej. Dokładnie tak jak w przypadku Kamienia Pomorskiego, który dzięki realizowanym i planowanym inwestycjom zyskuje atrakcyjność, a system zielonych przestrzeni publicznych, integrujący największe atrakcje turystyczne z promenadą nadbrzeżną i przede wszystkim mariną, staje się kluczowym elementem miejskiego krajobrazu. Alternatywnie można to ująć tak: projekty tego rodzaju mogą stanowić punkt wyjścia do dalszych działań rewitalizacyjnych w miastach, łącząc w harmonijny sposób tradycję z nowoczesnością (Gyurkovich, 2019).

Celem tego artykułu jest ukazanie możliwości przekształcenia zdegradowanego obszaru portowego w nowoczesne, atrakcyjne miejsce dla mieszkańców i turystów. W artykule zaprezentowane zostaną propozycje rewitalizacji tego obszaru, które mogą poprawić jego atrakcyjność i funkcjonalność.

W ramach artykułu sformułowano następujące pytania badawcze.

- Czy mieszkańcy znają lokalizację przystani?
- Jak użytkownicy oceniają estetykę i funkcjonalność Przystani Cesarskiej?
- Jakie są krytyczne czynniki sukcesu (CSF – *Critical Success Factors*) przystani?
- Jakie działania rewitalizacyjne mogą zwiększyć atrakcyjność tego miejsca?

W badaniach zastosowano różnorodne metody, takie jak *desk research* (obejmujący analizę literatury, raportów, dokumentów oraz aktów prawnych), badania terenowe, analiza danych statystycznych, analiza kartograficzna, analiza funkcjonalna studium przypadku, *benchmarking* oraz analiza SWOT. Przeprowadzono również ankietę (CAWI) wśród mieszkańców i użytkowników Przystani Cesarskiej, aby zgromadzić opinie na temat estetyki, funkcjonalności oraz potencjalnych ulepszeń, które mogłyby zwiększyć atrakcyjność tej przestrzeni rekreacyjnej. Dzięki kompleksowemu podejściu możliwe były dokładne zrozumienie i ocena potrzeb oraz możliwości rewitalizacji Przystani Cesarskiej, co pozwoliło na stworzenie solidnych podstaw dla dalszych działań.

3. Metodologia

W ramach rewitalizacji Przystani Cesarskiej w Gdańsku podjęto szereg kroków, mających na celu szczegółowe zrozumienie i analizę potrzeb oraz możliwości tego obszaru. Proces ten rozpoczął się od wyboru lokalizacji, gdzie zidentyfikowano marinę wymagającą rewitalizacji. Przystań Cesarska została wybrana ze względu na swoje strategiczne położenie oraz historyczne znaczenie.

Pierwszym etapem była wstępna analiza obejmująca przegląd literatury, raportów, dokumentów oraz aktów prawnych. Celem tego kroku było zgromadzenie wiedzy na temat portów jachtowych, marin i ich roli w tkance miejskiej. Przeanalizowano historię oraz znaczenie tych obiektów, co pozwoliło na lepsze zrozumienie kontekstu i potrzeby rewitalizacji. Następnie przystąpiono do gromadzenia danych. Zebrano dane statystyczne, mapy oraz dokumenty planistyczne dotyczące Przystani Cesarskiej i jej okolic. Przeprowadzono również badania terenowe, które umożliwiły ocenę stanu obecnego infrastruktury oraz otoczenia przystani. Kolejnym krokiem była analiza funkcjonalna, która obejmowała przegląd otoczenia przystani, istniejących połączeń komunikacyjnych oraz dostępnych obiektów. Na podstawie tych danych zidentyfikowano grupy docelowe użytkowników przystani, co pozwoliło na lepsze dostosowanie planowanych działań do potrzeb społeczności lokalnej oraz turystów.

W ramach studium przypadku przeanalizowano również inne zrewitalizowane mariny na świecie, co pozwoliło na ustalenie krytycznych czynników sukcesu (CSF) funkcjonowania marin i przystani w Polsce i na świecie. Przykłady te dostarczyły cennych wskazówek i najlepszych praktyk, umożliwiając przeprowadzenie benchmarkingu dla Przystani Cesarskiej. Studia przypadku i wyłonione z nich czynniki sukcesu były efektem pracy grupowej podczas zajęć z Gospodarki Przestrzennej Unii Europejskiej w roku akademickim 2023/24, prowadzonych przez dr Hannę Adamiczkę.

Przeprowadzono również ankietę (CAWI, $n = 50$) wśród mieszkańców i użytkowników Przystani Cesarskiej. Celem ankiety było zgromadzenie opinii na temat estetyki, funkcjonalności oraz potencjalnych ulepszeń, które mogłyby zwiększyć atrakcyjność tej przestrzeni rekreacyjnej.

Kolejnym etapem była analiza SWOT, która pozwoliła na zidentyfikowanie mocnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń związanych z rewitalizacją Przystani Cesarskiej. Na podstawie wyników przeprowadzonych badań wyznaczono krytyczne czynniki sukcesu dla przedmiotowej przystani oraz wyznaczono cele strategiczne. Ostatnim krokiem było opracowanie szczegółowych propozycji projektowych. Stworzono konkretne plany działań, które obejmowały m.in. remont i modernizację infrastruktury, utworzenie nowych miejsc rekreacyjnych oraz zwiększenie dostępności usług.

Wykorzystanie wielu różnych metod pozwoliło na holistyczne podejście, które umożliwiło dokładne zrozumienie i ocenę potrzeb oraz możliwości rewitalizacji Przystani Cesarskiej, co pozwoliło na stworzenie solidnych podstaw dla dalszych działań.

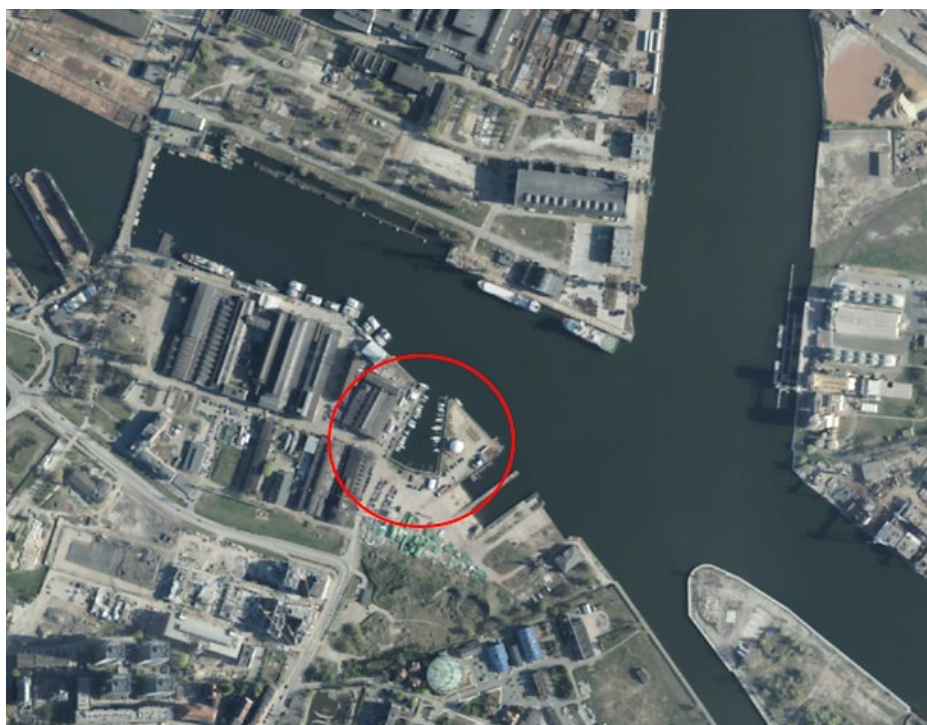
4. Rezultaty badań

4.1. Charakterystyka analizowanego obszaru

W sezonie 2018 w Gdańsku rozpoczęła działalność nowa marina o nazwie Przystań Cesarska. Znajduje się ona w historycznym miejscu, które kiedyś pełniło ważne funkcje portowe i stoczniowe. Przystań Cesarska leży nad Martwą Wisłą (ryc. 1), niedaleko centrum miasta, w pobliżu słynnej Stoczni Gdańskiej, na Wyspie Ostrów, będącej częścią dzielnicy Młode Miasto (Stocznia Cesarska, 2018).

Gdańsk jest jednym z najstarszych i największych miast Polski, położonym nad Morzem Bałtyckim, w północnej części kraju, tworząc razem z Gdynią i Sopotem tzw. Trójmiasto. Słynie ze swego bogatego dziedzictwa historycznego, kulturalnego i architektonicznego, będąc ważnym ośrodkiem przemysłowym, naukowym i turystycznym. Jest także znany z historycznych wydarzeń, takich jak powstanie Solidarności, które odegrało kluczową rolę w obaleniu komunizmu w Europie Środkowo-Wschodniej (Oficjalny Portal Miasta Gdańska, b.d.).

Młode Miasto w Gdańsku to dynamicznie rozwijająca się dzielnica położona na terenach postoczniovych, blisko historycznego centrum miasta. Charakteryzuje się unikalnym połączeniem nowoczesnej architektury z zachowanymi zabytkami przemysłowymi, co nadaje jej wyjątkowy charakter. Planowane są liczne inwestycje mające na celu przekształcenie Młodego Miasta w nowoczesne, zrównoważone miejsce do życia i pracy, z bogatą ofertą kulturalną i rekreacyjną. Dzielnica ma stać się przestrzenią przyjazną dla pieszych i rowerzystów, z rozwiniętą infrastrukturą publiczną i usługową. Młode Miasto jest również ważnym symbolem historycznym, związanym z ruchem Solidarności i dziedzictwem stoczniovym Gdańska (Oficjalny Portal Miasta Gdańska, b.d.).



Rys. 1. Lokalizacja nieruchomości

Źródło: (Portal mapowy miasta Gdańska, b.d.)

Przystań Cesarska oferuje dobre warunki postoju dla wszystkich jachtów od I do V klasy, a także możliwość postoju w okresie zimowym. W ramach opłaty dostępne są prąd i woda na kei, toalety oraz prysznice. Żeglarze za zwrotną kaucją otrzymują klucz umożliwiający dostęp do sanitariatów.

Oferta postoju rezydenckiego jest zależna od długości okresu, na który zostanie podpisana umowa (Przystań Cesarska, b.d.). Na stronie internetowej przystani znajdują się informacje dotyczące kontaktu, cennika oraz dodatkowych usług.

Basen przystani i sąsiadujące z nią tereny to obszar postoczniowy. Od połowy XIX w. funkcjonowały tam kolejno: Stocznia Królewska (*Königliche Werft*), od 1871 r. Stocznia Cesarska (*Kaiserliche Werft*), od 1922 r. Stocznia Gdańska (*Danziger Werft*). Po II wojnie światowej zakład przejściowo nosił nazwę Stocznia nr 1, a po połączeniu z sąsiednią Stoczną nr 2 (wcześniej Stocznia Schichaua) utworzono nową Stocznę Gdańską, w 1967 r. przemianowaną na Stocznę Gdańską im. Lenina. Te nazwy kryją niemal dwa wieki historii gdańskiego przemysłu stocznioowego i przełomowe wydarzenia schyłku PRL (Palacz, 2020).

Nazwa przystani nawiązuje zarówno do XIX-wiecznej stoczni, jak i do rozpoczynanej na tych terenach inwestycji, gdzie na obszarze o powierzchni 40 ha, w nowych oraz zrewitalizowanych budynkach powstanie nowoczesna dzielnica handlowa, usługowa, biurowa i mieszkalna, będąca częścią Młodego Miasta. Tereny stoczni są otwarte dla wszystkich dopiero od 2018 r. Wśród historycznych budynków wytyczono szlak turystyczny z 13 panelami informacyjnymi (Palacz, 2020).

Obecnie przystań jest zaniedbanym miejscem na trasie turystycznej; nabrzeża i budynki przylegające do przystani pozostają zdewastowane. Na gdańską starówkę, czyli do Głównego Miasta, z przystani jest nieco ponad kilometr. Trochę bliżej znajduje się Europejskie Centrum Solidarności, Pomnik Poległych Stoczniowców i historyczna brama Stoczni Gdańskiej.

Analiza przystani cesarskiej w dzielnicy Młode Miasto jest kluczowa z kilku powodów. Po pierwsze, obszar ten, będący częścią historycznych terenów postoczniowych, ma ogromne znaczenie dla dziedzictwa kulturowego i przemysłowego Gdańska. Zachowanie autentycznego charakteru oraz tożsamości tego miejsca, bogatego w artefakty techniki i obiekty związane z ruchem Solidarności, jest nieodzownym elementem planu rewitalizacji. Po drugie, przystań cesarska jest centralnym punktem wielu planów inwestycyjnych i urbanistycznych, które mają na celu przekształcenie Młodego Miasta w nowoczesną, zrównoważoną dzielnicę mieszkaniowo-usługową. Plan zakłada zarówno rewaloryzację zabytkowych hal, jak i budowę nowych obiektów, co przyczyni się do stworzenia wielofunkcyjnej i rezyliantnej przestrzeni miejskiej. Po trzecie, przystań cesarska stanowi ważny element w strategii poprawy dostępności i mobilności w Młodym Mieście. Plany zakładają rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej oraz lepsze połączenia z sąsiadującymi dzielnicami, co ma na celu stworzenie przestrzeni inkluzyjnej, dostępnej dla różnych użytkowników. Wreszcie, Przystań Cesarska ma duży potencjał w zakresie ożywienia szlaków wodnych i terenów nadwodnych. Propozycje obejmują tworzenie bulwarów z punktami usługowymi i gastronomicznymi wzdłuż nabrzeży, co ma przyciągnąć zarówno mieszkańców, jak i turystów, wzmacniając tym samym lokalną gospodarkę. Rewitalizacja tego obszaru wpisuje się w szerszy kontekst działań mających na celu zrównoważony rozwój Gdańska, uwzględniając potrzeby społeczności lokalnej oraz zachowanie dziedzictwa historycznego i kulturowego miasta (*Młode miasto...*, 2021).

4.2. Analiza funkcjonalna

W celu identyfikacji głównych interesariuszy oraz zbadania okolicy omawianego terenu, przeprowadzono analizę funkcjonalną w promieniu 1 km, co zaprezentowano na rys. 2.

Przystań jachtowa znajduje się na terenach postoczniowych i przemysłowych, które są częściowo działające. Występuje tam drobna działalność gospodarcza, a same tereny są zdegradowane, co sprawia, że okolica wymaga remontu. Obszar ten, mimo obecnego stanu, ma duży potencjał do rozwoju ze względu na swoje historyczne znaczenie i atrakcyjne położenie nad wodą. Na południe od przystani powstało nowe osiedle mieszkaniowe, które zamieszkują setki mieszkańców. To osiedle generuje dodatkowy popyt na tereny rekreacyjne i usługi w sąsiedztwie przystani, co stwarza możliwość rozwoju lokalnych usług i infrastruktury, by lepiej służyły potrzebom mieszkańców.



Ryc. 2. Analiza funkcjonalna obszaru wokół Przystani Cesarskiej

Źródło: opracowanie własne przy wykorzystaniu podkładu Ortofotomapa 2022 (Portal mapowy miasta Gdańska, b.d.).

Przy samej przystani znajduje się teren rekreacyjny zwany „Dokowym plenerem”. Jest to postindustrialna przestrzeń otoczona wyjątkowymi marynistycznymi widokami, oferująca 4000 m² otwartej przestrzeni otoczonej wodą. Plener jest przygotowany na różnorodne wydarzenia outdoorowe i wyposażony w dwa podesty sceniczne, toalety dla gości oraz drewniane łódki do odpoczynku. Niestety, mimo dużego potencjału, teren ten nie jest dobrze zagospodarowany i wygląda mało zachęcająco. Obok „Doku” znajduje się dziki parking samochodowy. Brak dobrze funkcjonującego parkingu może stanowić problem dla odwiedzających, szczególnie podczas większych wydarzeń, co negatywnie wpływa na komfort użytkowników tego terenu.

W okolicy przystani znajdują się rzeźby „wychodzące z morza”, które są instalacjami stworzonymi z materiałów pozostałych po stoczniach. Ich postapokaliptyczny wygląd dodaje przestrzeni unikalnego charakteru i może przyciągać turystów oraz miłośników sztuki. Niedaleko przystani znajduje się również Plac Poległych Stoczniovców, który może być atrakcyjnym miejscem dla turystów, zwiększając ruch w okolicy i zapotrzebowanie na usługi turystyczne oraz rekreacyjne.

Duża część obszarów wokół przystani jest pokryta dziką roślinnością i nie została jeszcze zagospodarowana. Choć obecnie mogą się wydawać mało atrakcyjne, mają potencjał do rozwoju nowych funkcji, takich jak parki, ogrody społeczne czy miejsca spotkań dla mieszkańców. Na wschodzie znajdują się zakłady przemysłowe, które są częścią gazowni. Przemysłowy charakter tych okolic wpływa na otoczenie przystani, podkreślając potrzebę odpowiedniego przekształcenia, aby mogły harmonijnie współistnieć z przestrzeniami rekreacyjnymi.

Na podstawie powyższej analizy, można wskazać następujące grupy docelowe:

- mieszkańcy nowo powstałego osiedla mieszkaniowego na północ od przystani to jedna z kluczowych grup docelowych. Bliskość przystani i terenów rekreacyjnych stwarza dla nich idealne miejsce do spędzania wolnego czasu, relaksu i uczestniczenia w różnych wydarzeniach outdoorowych. Przystań może stać się centralnym punktem społeczności, gdzie mieszkańcy spotykają się, organizują pikniki, uprawiają sporty wodne, czy po prostu odpoczywają;
- turyści – przzystań znajduje się przy szlaku turystycznym oraz wokół dostępne są atrakcje turystyczne, które nie są głównymi atrakcjami, jednak stanowią potencjalny cel spaceru czy podróży;
- organizatorzy i uczestnicy wydarzeń kulturalnych/koncertów, które mogą być organizowane przy przystani „Dokowy plener” z dużą otwartą przestrzenią i podestami scenicznymi jest idealnym miejscem dla organizatorów różnorodnych wydarzeń, takich jak koncerty, festiwale, targi czy eventy firmowe;

- rodziny z dziećmi – tereny rekreacyjne i otwarte przestrzenie przystani mogą stać się ulubionym miejscem dla rodzin z dziećmi; możliwość spędzenia czasu na świeżym powietrzu, blisko wody, uczestniczenie w różnych atrakcjach i wydarzeniach, tworzą atrakcyjne środowisko dla najmłodszych i ich rodziców;
- lokalni przedsiębiorcy i rzemieślnicy – rewitalizacja i rozwój przystani mogą przyciągnąć lokalnych przedsiębiorców i rzemieślników, którzy mogą otworzyć tu kawiarnie, restauracje, sklepy z pamiątkami czy stoiska rzemieślnicze.

4.3. Analiza porównawcza zrewitalizowanych marin

W ramach analizy porównawczej, która była wynikiem pracy grupowej podczas zajęć z gospodarki przestrzennej Unii Europejskiej, zidentyfikowano 15 przykładów zrewitalizowanych i dobrze funkcjonujących marin, które mogą posłużyć jako wzór dla rewitalizacji Przystani Cesarskiej w Gdańsku. Przeanalizowane mariny to: Aker Brygge w Oslo, Frapa Rogoznica w Chorwacji, Sixhaven w Amsterdamie, Port Vauban, Punat w Chorwacji, Queenscliff w Australii, OneOcean Port Vell w Barcelonie, Portonovi w Czarnogórze, Sanctuary Cove Marina w Australii, Port Hercules w Monako, Dubaj Marina, Port of Palermo, Mirabella La Spezia we Włoszech, Marina de Portimao w Portugalii i Lefkas w Grecji. Każda z tych marin była wcześniej zdegradowana, a dzięki odpowiednim działaniom stała się atrakcyjnym miejscem zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów. Dalej przedstawiono opis wybranych marin oraz krytyczne czynniki sukcesu (CSF), które przyczyniły się do ich sukcesu.

Marina Aker Brygge, Oslo

Marina Aker Brygge jest jednym z przykładów udanej rewitalizacji przestrzeni portowej, która stała się jednym z głównych punktów turystycznych i rekreacyjnych miasta. Marina Aker Brygge znajduje się w zachodniej części centrum Oslo, nad fiordem Oslofjord. Oferuje 180 miejsc do cumowania oraz nowoczesne udogodnienia. Bezpośrednio przy marinie znajduje się promenada z licznymi sklepami, restauracjami i kawiarniami. W pobliżu mariny znajdują się także atrakcje, takie jak Muzeum Astrup Fearnley, Tjuvholmen Sculpture Park oraz liczne rejsy po fiordzie (Aker Brygge Marina, b.d.). Krytyczne czynniki sukcesu obejmują:

- doskonałe połączenie z centrum miasta,
- bogata oferta gastronomiczna i kulturalna,
- promenada i łatwy dostęp do różnych atrakcji.

Marina Frapa, Rogoznica, Chorwacja

Marina Frapa jest przykładem udanej inwestycji, która łączy nowoczesne udogodnienia z pięknem naturalnego krajobrazu Adriatyku, przyciągając turystów oraz żeglarzy z całego świata. Marina Frapa jest jedną z najatrakcyjniejszych marin na Adriatyku, oferującą 450 miejsc postojowych na wodzie oraz 150 na lądzie. Jest zlokalizowana na sztucznej wyspie i oferuje liczne usługi, takie jak baseny, klub nocny, restauracje i centrum sportu. Marina jest dobrze osłonięta od wiatru i położona w malowniczym zakątku niedaleko lotniska w Splicie (Marina Frapa Resort Rogoznica, b.d.). Krytyczne czynniki sukcesu obejmują:

- wysoki standard udogodnień i usług,
- atrakcyjną lokalizację blisko lotniska i parków narodowych,
- kompleksowe usługi dla żeglarzy i turystów.

OneOcean Port Vell, Barcelona

OneOcean Port Vell jest przykładem luksusowej mariny, która zyskała międzynarodową renomę dzięki swojej ekskluzywnej ofercie dla właścicieli jachtów najwyższej klasy. OneOcean Port Vell w Barcelonie to luksusowa marina z pełnym zestawem udogodnień dla superjachtów. Marina oferuje 150 miejsc postojowych, prąd, wodę, telewizję kablową i Internet. W marinie znajduje się elegancki salon, siłownia,

centrum odnowy biologicznej oraz liczne restauracje i bary (Marina Port Vell, b.d.). Do krytycznych czynników sukcesu należą:

- luksusowe udogodnienia i kompleksowe usługi,
- doskonałą lokalizację w sercu Barcelony,
- zaawansowane technologie i wysoki poziom bezpieczeństwa.

Uwzględnienie tych czynników może istotnie przyczynić się do sukcesu rewitalizacji Przystani Cesar-skiej, zwiększając jej atrakcyjność zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów.

4.4. Krytyczne czynniki sukcesu (CSF)

Na podstawie analizy studiów przypadku wskazano krytyczne czynniki sukcesu warunkujące atrakcyj-ność marin na świecie oraz zdiagnozowano stan przedmiotowej mariny, w odniesieniu do założonych CSFów. Wyniki przedstawione zostały w tabeli 1.

Tabela 1. Krytyczne czynniki sukcesu

CSF	Diagnoza
Bliskość centrum	2 km, 20 min pieszo, 8 min samochodem, 15 min komunikacją miejską
Duży ruch pieszzy	tak, jest to miejsce przy trasie turystyczno-spacerowej z centrum do stoczni
Miejsca do cumowania	tak
Gastronomia	tak, liczne foodtrucky, bary
Miejsca noclegowe	nie
Sanitariaty	tak, ale trudno dostępne, źle oznaczone, nie wiadomo, jaki standard
Woda, prąd	tak, za dodatkową opłatą
Wi-fi	Trudno powiedzieć
Parking	tak, ale nie wiadomo, czy należy bezpośrednio do przystani, mocno zdegradowany
Mała architektura (ławki)	nie
Atrakcje turystyczne w okolicy	tak, w niedalekiej odległości muzea, stary rynek w Gdańsku, Centrum Sportu Stocznia, stocznia
Dobry dojazd MPK	tak, 3 linie autobusowe
Zimowanie	tak
Usługi	wszystkie podstawowe usługi (bank, fryzjer, apteka) w odległości ok. 1 km
Sklepy	najbliższy mały sklep spożywczy 400 m, większy typu Biedronki 1 km
Parki w okolicy	brak parków w okolicy
Szkutnia	tak
Ścieżki piesze	tak, brak określonych granic ścieżek, wymagają dużego remontu

Źródło: opracowanie własne.

Widać, że marina ma wiele kluczowych cech, które mogą przyczynić się do jej sukcesu, takich jak bliskość centrum, dostępność gastronomii i atrakcji turystycznych, miejsca do cumowania oraz podsta-wowe usługi. Jednakże pewne obszary wymagają poprawy, w tym infrastruktura parkingowa, dostępność sanitariatów i mała architektura, co jest istotne dla podniesienia ogólnego standardu i atrakcyjności mariny.

4.5. Wyniki badania ankietowego (CAWI)

W celu lepszego zbadania stanu Przystani Cesarskiej w Gdańsku oraz zidentyfikowania potrzeb i ocze-kiwań odwiedzających, przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców i użytkowników tego miejsca. Ankieta miała na celu zgromadzenie opinii na temat estetyki, funkcjonalności oraz potencjalnych ulepszeń, które mogłyby zwiększyć atrakcyjność tej przestrzeni rekreacyjnej.

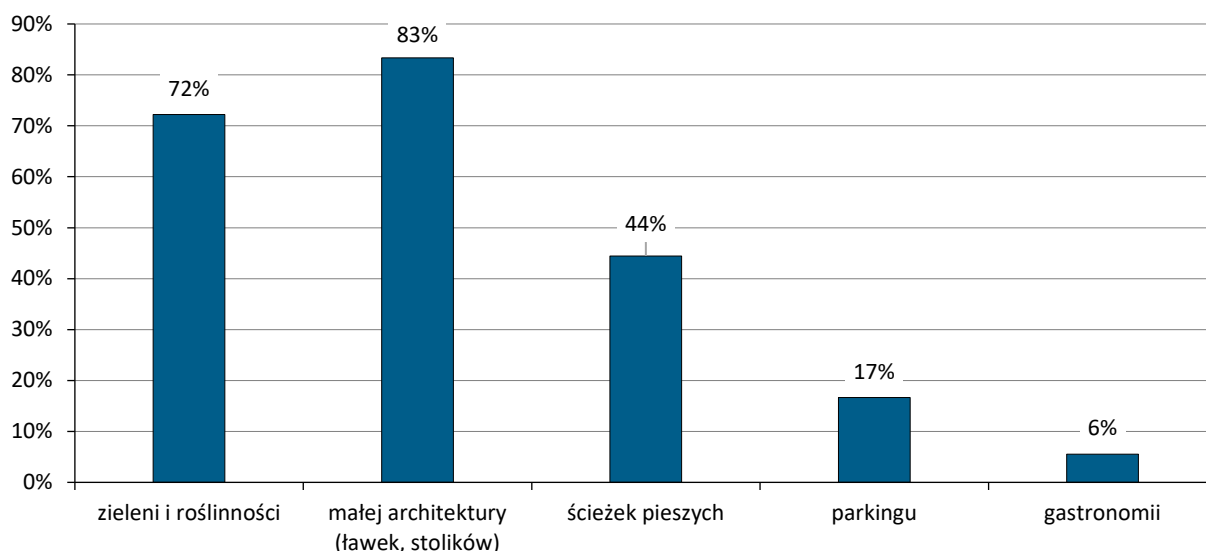
Procedura doboru próby badawczej opierała się na wyborze mieszkańców miasta Gdańska, ponieważ podejrzewano, że to właśnie osoby zamieszkujące to miasto mają największą wiedzę i doświadczenie w omawianym temacie. Wybór tej grupy był uzasadniony także tym, że ankieta została przeprowadzona *online*, co ułatwiło dotarcie do mieszkańców Gdańska za pośrednictwem dostępnych kanałów, takich jak grupy internetowe i media społecznościowe, w których aktywnie uczestniczą osoby zamieszkujące to miasto. Dzięki takiemu podejściu możliwe było szybkie i efektywne zebranie odpowiedzi od lokalnej społeczności, co stanowiło istotny element w uzyskaniu wartościowych informacji na temat postrzeganego zagadnienia.

W badaniu wzięło udział 50 respondentów. Najwięcej respondentów ankiety miało 18-25 lat, co wskazuje na duże zainteresowanie młodszej części populacji. Mniejsza liczba odpowiedzi pochodziła od osób w wieku 26-35 lat oraz 36-50 lat, natomiast najmniejszą reprezentację miały osoby powyżej 50. roku życia.

Większość respondentów (60%) nie wie, gdzie znajduje się Przystań Cesarska w Gdańsku, co wskazuje potrzebę jej lepszej promocji. Pozostała część wie, gdzie znajduje się przystań i jako najczęstsze powody wizyt w Przystani Cesarskiej podaje: spacer, spotkania ze znajomymi oraz udział w eventach. Pokazuje to, że miejsce pełni funkcję rekreacyjno-towarzyską, przyciągając osoby szukające spędzenia wolnego czasu na świeżym powietrzu oraz w gronie znajomych.

Większość ankietowanych ocenia estetykę Przystani Cesarskiej jako „bardzo zaniedbaną” (39%) lub „zaniedbaną” (50%). Tylko niewielki odsetek (11%) ocenia to miejsce jako „przeciętne”, co wskazuje konieczność podjęcia działań rewitalizacyjnych. Nikt nie ocenił estetyki jako zadbanej lub bardzo zadbanej, co jest alarmującym sygnałem.

Najczęściej wskazywane braki w Przystani Cesarskiej to zieleni i roślinność, mała architektura (ławki, stoliki) oraz ścieżki piesze (rys. 3). Respondenci wskazują potrzebę wprowadzenia większej ilości elementów przyrody oraz infrastruktury poprawiającej komfort odwiedzających, co mogłoby znacznie podnieść ogólne wrażenie i funkcjonalność miejsca. Respondenci mogli zaznaczyć maksymalnie trzy odpowiedzi.



Ryc. 3. Braki w Przystani Cesarskiej w ocenie respondentów

Źródło: opracowanie własne.

72% respondentów uczęszczających w okolice Przystani Cesarskiej w Gdańsku uważa, że najbardziej pożądane ulepszenia obejmują dodanie elementów małej architektury (ławek, stolików, miejsca na

ognisko), posadzenie więcej zieleni, wytyczenie utwardzonych ścieżek pieszych oraz utworzenie wypożyczalni SUP-ów i kajaków. Te propozycje wskazują chęć wzbogacenia oferty rekreacyjnej oraz poprawy infrastruktury, co mogłoby przyciągnąć więcej odwiedzających i podnieść komfort użytkowania przestrzeni.

Podsumowując, Przystań Cesarska w Gdańsku wymaga lepszej promocji, ponieważ większość respondentów nie wie, gdzie się znajduje. Miejsce to cieszy się największym zainteresowaniem wśród młodych ludzi (18-25 lat), co sugeruje potrzebę dostosowania oferty do tej grupy wiekowej. Spacer i spotkania ze znajomymi to główne powody wizyt, co podkreśla potrzebę dalszego rozwijania przestrzeni rekreacyjnej. Przystań Cesarska jest oceniana jako zaniedbana, co wskazuje na konieczność rewitalizacji tego miejsca. Istnieje wyraźne zapotrzebowanie na wprowadzenie zieleni, stworzenie małej architektury oraz ścieżek pieszych, co może poprawić atrakcyjność i komfort odwiedzających. Wprowadzenie wypożyczalni sprzętu wodnego oraz poprawa infrastruktury mogą przyciągnąć więcej odwiedzających i zwiększyć satysfakcję użytkowników.

4.6. Analiza SWOT

Analiza mocnych i słabych stron przystani oraz związanych z nią szans i zagrożeń pozwala na lepsze zrozumienie potencjału tego miejsca, szczególnie w kontekście planowanej rewitalizacji terenów postoczniowych w Gdańsku (tab. 2).

Tabela 2. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
• lokalizacja niedaleka centrum oraz wzdłuż trasy spacerowo-turystycznej • możliwość dotarcia samochodem lub komunikacją miejską • miejsce do organizacji wydarzeń/koncertów/zjazdów • łatwo dostępna dla żeglarzy	• teren mocno zdegradowany i zaniedbany (nabrzeża i przylegające budynki są zdewastowane) • chaos przestrzenny na obszarze przystani i wokół • brak głównych atrakcji turystycznych w pobliżu (są w dalszej odległości) • obszar przystani może mieć ograniczoną przestrzeń do rozwoju, co może wpłynąć na możliwości przyszłej ekspansji • brak zieleni i miejsc rekreacji
Szanse	Zagrożenia
• stanie się atrakcją turystyczną, miejscem przyciągającym odwiedzających Gdańsk • stworzenie przestrzeni rekreacji i wypoczynku dla odwiedzających • planowana rewitalizacja terenów postoczniowych stwarza możliwości dla nowych inwestycji komercyjnych, usługowych i mieszkaniowych co wpłynie na atrakcyjność mariny • możliwość uzyskania wsparcia od lokalnych władz w ramach programów rewitalizacyjnych i promocji turystyki	• brak możliwości rewitalizacji wszystkich terenów wokół przystani (tereny prywatne, które mogą odstraszać odwiedzających) • inne mariny i przystanie w regionie mogą stanowić konkurencję, zwłaszcza te, które oferują lepsze warunki i niższe ceny • wysokie koszty rewitalizacji i utrzymania mogą stanowić wyzwanie finansowe, zwłaszcza w przypadku braku wystarczającego finansowania • zanieczyszczenie wód i otoczenia może negatywnie wpłynąć na atrakcyjność przystani i zdrowie użytkowników

Źródło: opracowanie własne.

W kolejnym kroku oceniono znaczenie i siłę każdego czynnika, co pozwoliło na obliczenie ich wpływu na strategię rozwoju (zob. tabela 3). Wyniki tej analizy posłużą do wyboru odpowiedniej strategii działania.

Tabela 3. Ocena czynników z analizy SWOT

Czynnik	Waga	Punkty	Wynik	Suma
Mocna strona 1	0,30	5	1,50	4,50
Mocna strona 2	0,25	4	1,00	
Mocna strona 3	0,25	4	1,00	
Mocna strona 4	0,20	5	1,00	
Słaba strona 1	0,30	1	0,30	1,90
Słaba strona 2	0,25	2	0,50	
Słaba strona 3	0,20	3	0,60	
Słaba strona 4	0,15	2	0,30	
Słaba strona 5	0,10	2	0,20	
Szansa 1	0,30	5	1,50	4,60
Szansa 2	0,25	4	1,00	
Szansa 3	0,30	5	1,50	
Szansa 4	0,15	4	0,60	
Zagrożenie 1	0,30	3	0,90	2,55
Zagrożenie 2	0,25	3	0,75	
Zagrożenie 3	0,30	2	0,60	
Zagrożenie 4	0,15	2	0,30	

Źródło: opracowanie własne.

Analiza wskazuje przewagę mocnych stron (4,5) i szans (4,6) nad słabymi stronami (1,9) i zagrożeniami (2,55), co sugeruje wybór strategii agresywnej. Strategia ta opiera się na maksymalnym wykorzystaniu wewnętrznych atutów oraz zewnętrznych możliwości. Priorytetem powinno być skupienie się na rozwijaniu istniejących przewag, takich jak lokalizacja i dostępność, oraz pełnym wykorzystaniu szans związanych z rewitalizacją i wsparciem władz. Ważnymi elementami strategii agresywnej są również ekspansja i promocja, mające na celu przyciągnięcie nowych użytkowników oraz inwestorów.

4.7. Krytyczne czynniki sukcesu Przystani Cesarskiej

Na podstawie wcześniej przeprowadzonych badań wyznaczono 11 CSF odnoszących się bezpośrednio do Przystani Cesarskiej. Są to:

- gastronomia,
- infrastruktura portowa,
- usługi portowe (szkutnia, zimowanie),
- wi-fi,
- parking,
- mała architektura (ławki),
- sklepy,
- ścieżki piesze,
- zieleń,
- oświetlenie,
- wielofunkcyjność.

Bliskość centrum, intensywny ruch pieszy oraz dogodny dostęp do komunikacji miejskiej zostały również zidentyfikowane jako kluczowe czynniki sukcesu (CSF) lokalizacji. Niemniej jednak, ze względu na ich niezależność od działań decydentów i niemożność wprowadzenia zmian w tych aspektach, nie mogą one zostać uwzględnione w celach strategicznych projektu.

4.8. Cele strategiczne

Na podstawie wymienionych CSF wyznaczono cele strategiczne:

- poprawę estetyki miejsca,
- wprowadzenie/wytworzenie atrakcyjnych miejsc rekreacji,
- zwiększenie dostępności usług na miejscu.

4.9. Propozycje rozwiązań projektowych

Planowane działania mają na celu znaczącą poprawę estetyki oraz funkcjonalności przystani, z myślą o stworzeniu atrakcyjnego i komfortowego miejsca dla mieszkańców i turystów (tab.4).

Tabela 4. Cele strategiczne i rozwiązania projektowe

Cel strategiczny	CSF	Propozycje projektowe
Poprawa estetyki miejsca	zieleni	przeznaczenie przynajmniej 20% przestrzeni zielonej na łąki kwietne w ciągu 2 miesięcy
		postawienie przynajmniej 10 donic z nasadzeniami w ciągu 6 miesięcy
	uporządkowane miejsca parkingowe	stworzenie utwardzonych 10 miejsc parkingowych oraz 1 miejsca dla osób niepełnosprawnych w pierwszym roku
	oświetlenie	zwiększenie liczby latarni o 30% w ciągu 6 miesięcy
		doświetlenie przynajmniej 1 głównej ścieżki dla pieszych w ciągu 2 miesięcy, w ciągu roku wszystkich
	ścieżki pieszce	utwardzenie 3 ścieżek pieszych według obecnych przepisów w ciągu roku
Wprowadzenie/wytworzenie atrakcyjnych miejsc rekreacji	wielofunkcyjność	otwarcie wypożyczalni SUP-ów przed rozpoczęciem sezonu letniego
		uruchomienie wypożyczalni kajaków w trakcie sezonu letniego
		budowa mini placu zabaw w pierwszym roku
	mała architektura	zwiększenie ilości ławek o 10 w pierwszym półroczu
		postawienie przynajmniej 5 stolików piknikowych w pierwszym półroczu
		stworzenie 1 miejsca na ognisko w ciągu 8 miesięcy
Zwiększenie dostępności usług na miejscu	sklepy	otwarcie małego sklepiku z produktami pierwszej potrzeby w ciągu roku
	wi-fi	ulepszenie sieci wi-fi (zwiększenie zasięgu i szybkości o 20%) w ciągu 2 miesięcy
	gastronomia	utrzymanie istniejącego stanu przez rok
	usługi portowe	utrzymanie istniejącego stanu (szkutenia, zimowanie) przez rok

Źródło: opracowanie własne.

Realizacja proponowanych projektów, takich jak wprowadzenie zieleni, rozwój infrastruktury portowej oraz zwiększenie dostępności usług, pozwoli na przekształcenie przystani w przyjazną przestrzeń rekreacyjną, która będzie atrakcyjna zarówno dla lokalnej społeczności, jak i dla odwiedzających.

5. Dyskusja i wnioski

Wyniki badań wskazują kilka kluczowych obszarów wymagających interwencji w rewitalizacji Przystani Cesarskiej oraz przestrzeni wokół niej w Gdańsku. Przede wszystkim powyższe badania, przeprowadzona ankieta oraz analizy literaturowe potwierdzają, że obecny stan infrastruktury przystani jest znacznie zdegradowany, co negatywnie wpływa na jej atrakcyjność turystyczną oraz użytkową. Zaniedbane nabrzeża, brak odpowiednich miejsc parkingowych oraz niska jakość sanitariatów to tylko niektóre ze stwierdzonych problemów. Rewitalizacja tych obszarów przyniesie wiele korzyści, pod

względem zarówno ekonomicznym, jak i społecznym. Transformacja przystani w nowoczesne centrum rekreacyjne i kulturalne może przyciągnąć większą liczbę turystów oraz stworzyć nowe miejsca pracy, co jest zgodne z tendencjami obserwowanymi w innych miastach, które z powodzeniem zrealizowały podobne projekty (Wu i Liu, 2023).

W kontekście rewitalizacji portów i przystani, warto odwołać się do prac Nowaczyka (2016), który wskazuje, że inwestycje w infrastrukturę turystyczną małych portów morskich, współfinansowane ze środków unijnych, są kluczowe dla ich rozwoju. Jego badania podkreślają również znaczenie komunalizacji terenów portowych, co mogłoby być zastosowane również w przypadku Przystani Cesarskiej, aby zwiększyć zaangażowanie lokalnych władz w procesy inwestycyjne. Nowaczyk zauważa, że inwestycje w infrastrukturę turystyczną przyczyniają się do wzrostu atrakcyjności regionów nadmorskich, co ma bezpośrednie przełożenie na rozwój gospodarczy tych obszarów (Nowaczyk, 2016).

Natomiast Rembarz (2020) podkreśla, że port jachtowy jako element przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego ma potencjał przekształcania i ożywiania miejskich obszarów nadwodnych. Autorka zwraca uwagę na konieczność uwzględniania zarówno perspektywy użytkowników lądowych, jak i wodnych, co jest często pomijane w polskich realizacjach, prowadząc do popełniania wielu błędów w zagospodarowaniu przestrzeni (Rembarz, 2020).

Analiza podobnych projektów rewitalizacyjnych na świecie, takich jak np. rewitalizacja portu w Barcelonie (Port Vell), pokazuje, że sukces takich przedsięwzięć zależy od kilku czynników krytycznych, w tym dobrze zaplanowanej infrastruktury, wsparcia lokalnych władz oraz zaangażowania społeczności. Port Vell, po zrewitalizowaniu, stał się jednym z głównych centrów turystycznych Barcelony, łącząc funkcje rekreacyjne, kulturalne i komercyjne. Przykład ten może być inspiracją dla rewitalizacji Przystani Cesarskiej, pokazując, jak ważne jest kompleksowe podejście do planowania i realizacji projektów rewitalizacyjnych (Rembarz, 2020).

Nasze badania mają jednak pewne ograniczenia. Przede wszystkim skupienie się na analizie dostępnych dokumentów i danych statystycznych może nie odzwierciedlać pełnego obrazu potrzeb i oczekiwań społeczności lokalnej. Ponadto brak długoterminowych badań terenowych oraz analiz ekonomicznych ogranicza możliwość dokładnej oceny potencjalnych korzyści finansowych wynikających z rewitalizacji. Dodatkowo niewielka próba badawcza ankiet może nie być reprezentatywna dla całej populacji użytkowników przystani.

Aby lepiej zrozumieć potencjał rewitalizacji Przystani Cesarskiej, zaleca się przeprowadzenie dalszych badań, które powinny obejmować:

- 1) rozszerzone badania ankietowe – zwiększenie próby badawczej oraz uwzględnienie różnych grup wiekowych i społecznych, aby dokładniej określić potrzeby i oczekiwania względem przystani;
- 2) analizy ekonomiczne – przeprowadzenie szczegółowych analiz finansowych, oceniających potencjalne korzyści ekonomiczne wynikające z rewitalizacji oraz jej wpływ na lokalną gospodarkę;
- 3) długoterminowe badania terenowe – monitorowanie zmian i efektów rewitalizacji na przestrzeni kilku lat, aby ocenić trwałość i skuteczność podjętych działań.

Badania powinny być przeprowadzane we współpracy z władzami miasta, odpowiedzialnymi za rewitalizację terenów zdegradowanych, planowanie przestrzenne oraz tereny przybrzeżne.

6. Zakończenie

Przeprowadzone badania nad rewitalizacją Przystani Cesarskiej i przestrzeni wokół niej w Gdańsku wykazały, że obszar ten, pomimo swojego historycznego znaczenia i atrakcyjnej lokalizacji, wymaga gruntownych działań modernizacyjnych. Obecna infrastruktura jest zdegradowana, co znacząco wpływa na estetykę i funkcjonalność przystani. Badania terenowe oraz ankiety wśród mieszkańców i użytkowni-

ków potwierdziły potrzebę wprowadzenia zmian, które uczynią przystań bardziej atrakcyjną dla mieszkańców i turystów.

Wyniki badań podkreślają znaczenie kompleksowej rewitalizacji takich obszarów, jak Przystań Cesarska, która może przynieść korzyści zarówno ekonomiczne, jak i społeczne. Inwestycje w infrastrukturę turystyczną mogą przyciągnąć większą liczbę odwiedzających, wspierając lokalną gospodarkę oraz podnosząc jakość życia mieszkańców. W kontekście naukowym, badania te mogą posłużyć jako podstawa dla przyszłych analiz dotyczących rewitalizacji innych zaniedbanych portów i przystani, zwłaszcza w kontekście integracji z tkanką miejską i potrzebami lokalnej społeczności.

Podsumowując: rewitalizacja Przystani Cesarskiej ma potencjał, aby stać się przykładem udanej integracji historycznych obszarów portowych z nowoczesnymi potrzebami miejskimi, przynosząc korzyści zarówno ekonomiczne, jak i społeczne.

Bibliografia

- Aker Brygge Marina. (b.d.). <https://www.akerbrygge.no/marina>
- Bilski, M. (2015). Selected human factors in marina design. *Procedia Manufacturing*, 3, 1646-1656. <https://doi.org/10.1016/j.promfg.2015.07.482>
- Bryx, M. i Jadach-Sepiolo, A. (2009). *Rewitalizacja miast w Niemczech*. Instytut Rozwoju Miast.
- Grabski, M. (2014). *Klimaty Nadodrza. Rewitalizacja wrocławskiego osiedla – ludzie, miejsca, wydarzenia*. Urząd Miasta Wrocław.
- Grindlay, A. L. i Martínez-Hornos, S. (2017). City–port relationships in Malaga, Spain: Effects of the new port proposals on urban traffic. *WIT Transactions on The Built Environment*, 176, 45-56. <https://doi.org/10.2495/UT170051>
- Gyurkovich, M. (2019). Kamień Pomorski – health resort on the waterfront – transformations of the public space of the town after 1945'. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471(9), <https://doi.org/10.1088/1757-899X/471/9/092008>
- Kamrava, M., Keshavarzian, A., Ramos, S., Salama, A. M., Gharib, R. Y., Tok, M. E. i Bontenbal, M. (2016). *Gateways to the world: Port cities in the Persian Gulf*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780190499372.001.0001>
- Kaźmierczak, R., Szczepańska, A., Grunwald, G., Kowalczyk, C. i Tanajewski D. (2022). Conceptual framework of a Global Yacht Positioning System in Poland. *Applied Geomatics*, 14, 79–91, <https://doi.org/10.1007/s12518-021-00413-z>
- Lorens, P. (2009). Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich. W: P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast* (s. 24-31). Urbanista.
- Lorens, P. (2010). *Rewitalizacja miast – planowanie i realizacja*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
- Marina Frapa Resort Rogoznica. (b.d.). <https://www.marinafrapa.hr/en/rogoznica>
- Marina Port Vell. (b.d.). <https://www.marinaportvell.com>
- Młode Miasto. *Przyszłość dzielnicy – raport z procesu konsultacyjnego*. (2021). <https://s-trojmiasto.pl/download/2022/mlode-miasto-przyszlosc-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>
- Nowaczyk, P. (2016). Determinanty rozwoju działalności żeglarskiej małych portów morskich w Polsce. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, 82, 107-116. <https://doi.org/10.21005/oe.2016.82.1.10>
- Oficjalny Portal Miasta Gdańska. (b.d.). <https://www.gdansk.pl>
- Palacz, M. (2020). *Gdańsk – Przystań Cesarska*. <https://marcinpalacz.pl/baltyk/gdansk-przystan-cesarska>
- Portal mapowy miasta Gdańska. (b.d.). <https://ewid.gdansk.gda.pl/e-uslugi/porta-mapowy>
- Przystań Cesarska. (b.d.). <https://przystancesarska.pl>
- Pudełko, A. (2016). Dziedzictwo kulturowe a rewitalizacja obszarów miejskich. W: Ł. Gawęł, W. Pokojka, A. Pudełko (red.), *Ochrona i zarządzanie dziedzictwem kulturowym* (s. 229-262). Wydawnictwo Attyka.
- Rembarz, K. (2020). Możliwości wykorzystania infrastruktury portu jachtowego w procesie projektowania miejskiej przestrzeni publicznej. *Przestrzeń, Ekonomia, Społeczeństwo*, 18(2), 49-72.
- Stocznia Cesarska. (2018). *Przystań Cesarska*. <https://stoczniacesarska.pl/pl/newstories/przystan-cesarska>
- Wu, Y. i Liu, Y. (2023). Transforming industrial waterfronts into inclusive landscapes: A project method and investigation of landscape as a medium for sustainable revitalization. *Sustainability*, 15(6), Article 5060. <https://doi.org/10.3390/su15065060>
- Ziobrowski, Z. i Domański, B. (2010). *Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju*. Instytut Rozwoju Miast.

Revitalization of a degraded area – Przystań Cesarska in Gdańsk

Abstract

Aim: The project to revitalize Przystań Cesarska (Emperor's Harbour) in Gdańsk is aimed at identifying opportunities to transform a degraded port area into a modern, attractive place for residents and tourists.

Methodology: The research included analysis of literature, reports, documents and legal acts, field research, statistical data analysis, cartographic analysis, functional analysis of the case study, benchmarking and SWOT analysis. Key steps included site selection, data collection, field research and analysis of the marina environment. Examples of revitalized marinas, such as Marina Aker Brygge in Oslo, Marina Frapa in Rogoznica and OneOcean Port Vell in Barcelona, were used to establish critical success factors (CSFs).

Results: The results of the survey indicate that there is a low level of awareness of the existence of Emperor's Harbour among residents and the poor condition of the infrastructure, which contributes to its low attractiveness. Most respondents rate the aesthetics of the marina as 'neglected', highlighting the need for major modernization work.

Implications and recommendations: Proposals include the renovation of infrastructure, the creation of new recreational areas, the clean-up of parking spaces and the increase of food and retail services. The project aims to create a multifunctional urban space that will contribute to the sustainable development of Gdansk.

Originality/value: The work is a valuable contribution to the discussion on the revitalization of port areas in historic cities, emphasizing the importance of aesthetics and functionality of public space to increase its attractiveness. The revitalization of Przystań Cesarska could become a model for other similar projects, emphasizing the importance of integrating various urban functions such as recreational and leisure, tourism, cultural, social integration, and addressing the needs of both the local community and tourists.

Keywords: revitalization, Przystań Cesarska, Gdańsk, marina, sustainable development
