



DOI: 10.21005/pif.2019.40.C-02

## SHAPING THE NEW FACE OF THE IMPERIAL SHIPYARD IN GDAŃSK KSZTAŁTOWANIE NOWEGO OBLICZA STOCZNI CESARSKIEJ W GDAŃSKU

**Piotr Lorens**

Prof. dr hab. inż. arch.

Author's Orcid number: 0000-0003-4245-1021

Politechnika Gdańska  
Wydział Architektury  
Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego

### ABSTRACT

The main purpose of the article is to present the transformation process of the urban complex known as the Imperial Shipyard in Gdańsk. Its rich history and interesting location on the waterfront of the city as well as its proximity to the very centre makes this area a much sought-after location for the new urban development project, which is part of the wider new district in the city centre of Gdańsk – the Young City. The article presents an outline of the proposed development concept in light of the history of the site and transformation processes of the entire district..

Key words: Gdańsk, Imperial Shipyard, Waterfront, Young City.

### STRESZCZENIE

Głównym celem artykułu jest przedstawienie procesu transformacji zespołu Stoczni Cesarskiej w Gdańsku. Jej bogata historia oraz interesująca lokalizacja na froncie wodnym miasta oraz bliskość do jego ścisłego centrum czyni ten obszar niezwykle pożądanym obszarem lokalizacji nowego projektu miejskiego, stanowiącego część szerszej zakrojonej nowej dzielnicy śródmieścia Gdańska – Młodego Miasta. W ramach artykułu przedstawiono zarys koncepcji przekształceń obszaru w kontekście jego procesu rozwojowego oraz planowanych przekształceń.

Słowa kluczowe: front wodny, Gdańsk, Młode Miasto, Stocznia Cesarska.

## 1. INTRODUCTION

The so-called Imperial Shipyard<sup>1</sup> in Gdańsk is a special area. Created in the second half of the nineteenth century, for many decades it served as the most important part of the later Gdańsk Shipyard complex. The history of its development is quite complex and includes both the process of creating and developing a shipbuilding plant and – since 1997 – its gradual liquidation.<sup>2</sup> At the same time, the main part of the Imperial Shipyard - despite the ongoing urban transformation of the Young City – has survived to this day. Currently, there is a discussion on possible ways of developing both the historic shipyard halls (Fig 1) and the neighboring areas – currently free. This discussion also covers issues of protection of the heritage of the entire former Gdańsk Shipyard, including its entry on the UNESCO World Heritage List<sup>3</sup>.



Fig. 1. Part of the historic shipyard halls complex. Source: Author  
Ryc. 1. Fragment zespołu historycznych hal. Źródło: autor

The issue of shaping the new face of the complex is part of three simultaneous processes of spatial transformation: the broadly understood transformation of the city centre area, the renewal of the so-called Gdańsk waterfront and the development of a new district – the Young City. These processes

<sup>1</sup> The name 'Imperial Shipyard' was created at the beginning of the 21st century as a description of the oldest part of the area of the former Gdańsk Shipyard. It is also the Polish name for the shipbuilding factory operating on the Dead Vistula in Gdańsk since the mid-nineteenth century. Together with the reconstruction of the complex layout at the end of the 19th century, it gained the name "Kaiserliche Werft". More about the beginnings and the original layout of the plant in: (Danzig, 1908)

<sup>2</sup> More on the history of development and transformation of the entire area of the former Gdańsk Shipyard in: (Lipiński J., Lorens P., 2016).

<sup>3</sup>More on the protection of heritage of the former Gdańsk Shipyard area in: (Lorens P., Lewicki J., 2018).

are closely connected – both spatially (Fig. 2) and temporally. However, each of them has its own dynamics and takes place in the context of slightly different conditions (Lorens P., 2018). At the same time, these processes overlap with the transformation of the historical functional and spatial structure of the area (Fig. 3), developed in the modern period and subjected to significant changes only in the second half of the 19th and at the beginning of the 20th century (Lorens P., 1998).

In the context of the changes in the entire city centre, it should be pointed out that the new functional profile of the district is taking shape and the concentration of key new investments - decisive for changing its face – is part of the so-called development corridors defined for the whole area (Fig. 4). Among them are the four most important (Lorens P., 2018):

- Motława waterfront – including Granary Island and the Old and New Motława quays;
- Western front of the city centre – including the area of the Hay and Crayfish Market, intended for the location of significant investments for over a hundred years;
- Northern front of the city centre – including the area of the Young City (i.e. post-shipyard and post-industrial areas, located on the Martwa Wisła quay) and the Brabank complex;
- Przedmiejskie Avenue corridor – a zone covering the areas accompanying the route once carrying significant traffic flows, now (due to the implementation of new transport assumptions outside the centre area to take over the main transit streams) to a certain extent unused and which may constitute a significant fragment of the city centre structure.

A separate issue is the emergence of specific "development poles" – places of concentration that mean centre-forming investments. In particular, the following sites and their surrounding areas should be mentioned:

- Solidarity Square – with the European Solidarity Centre and a new residential and office complex;
- Bartoszewski Square – with the new building of the Museum of the Second World War and the developing housing establishment under the name Brabank;
- Hay and Crayfish Market – with the implementation of the Gdańsk Forum, which is currently the main concentration of modern trade in the district; and
- Granary Island Complex – with many housing and service projects of significant importance for the restoration of the city's historical landscape.

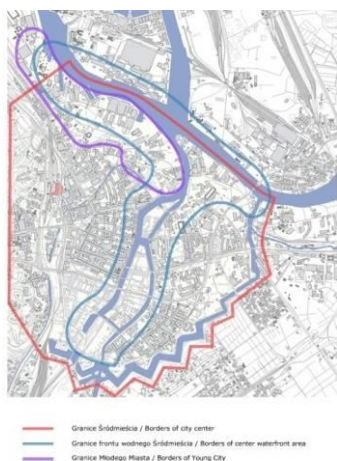


Fig. 2. Three simultaneous process of Urban transformation within Gdańsk city centre. Source: P. Lorens, P. Mrozek

Ryc. 2. Trzy równoległe procesy przemian przestrzennych śródmieścia Gdańska. Źródło: P. Mrozek

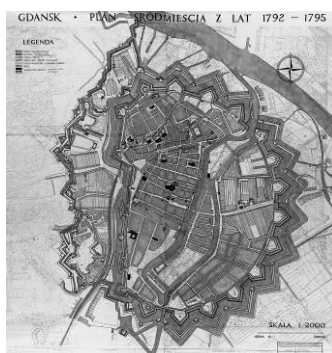


Fig. 3. Historic urban structure of Gdańsk city centre. Source: Author's own archive

Ryc. 3. Historyczna struktura urbanistyczna śródmieścia Gdańska. Źródło: archiwum własne Autora

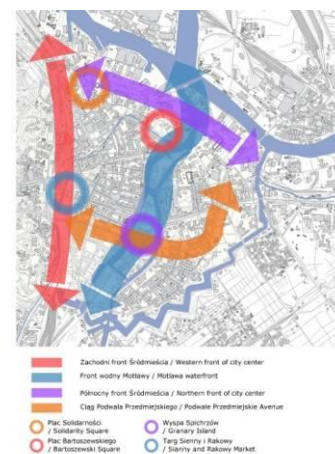


Fig. 4. Development corridors and poles within Gdańsk city centre. Source: P. Lorens, P. Mrozek

Ryc. 4. Korytarze i bieguny rozwoju śródmieścia Gdańska. Źródło: autor



In the context of the above, the special nature of the area of the imperial shipyard should be pointed out – it is both a key element of the new district in the centre – the Young City, the natural culmination of the city's waterfront and the end of significant walking and landscape routes leading to the coast of the Dead Vistula from the city centre area.

At the same time, it is a kind of counterpoint to the spatial identity of the city, shaped to a certain extent by the historical process of development of the city's waterfront in the main part of the city. This area – dominated by granary buildings – experienced its greatest years in the Middle Ages and the Renaissance, when the city lived mainly from trade, including grain (Cieślak E., Biernat Cz., 1975). For this reason, the port of Motawa and its associated areas occupied by granaries have always remained as its heart. On the other hand, the development of the modern shipbuilding industry – despite the fact that it had an increasing significance for the city's economy from the end of the nineteenth century – began only at the end of the twentieth century when it was first perceived as an important indicator of the city's identity. It was only at the beginning of the 21st century that the identity of the shipbuilding complex was noticed, which resulted in the current debate about the future of the area.

## 2. TRANSFORMATION OF THE GDAŃSK WATERFRONT

One of the most important issues related to shaping the new face of the Imperial Shipyard is the issue of its location. This area is a natural extension of the main pedestrian waterfront of the city, while also being part of the widely described processes transforming aquatic areas.<sup>4</sup> However, the Gdańsk waterfront – or more precisely its inner-city part – covers areas located mainly on the Motława River and at its mouth – the Dead Vistula, which was developed in the 19th and 20th century for the purpose of developing the port and shipbuilding industry as well as other industries directly related to maritime transport.<sup>5</sup> Maps of port areas among others provide a good illustration of the structure of these areas, including the plan of the Gdańsk port from 1927. (see Fig. 5).

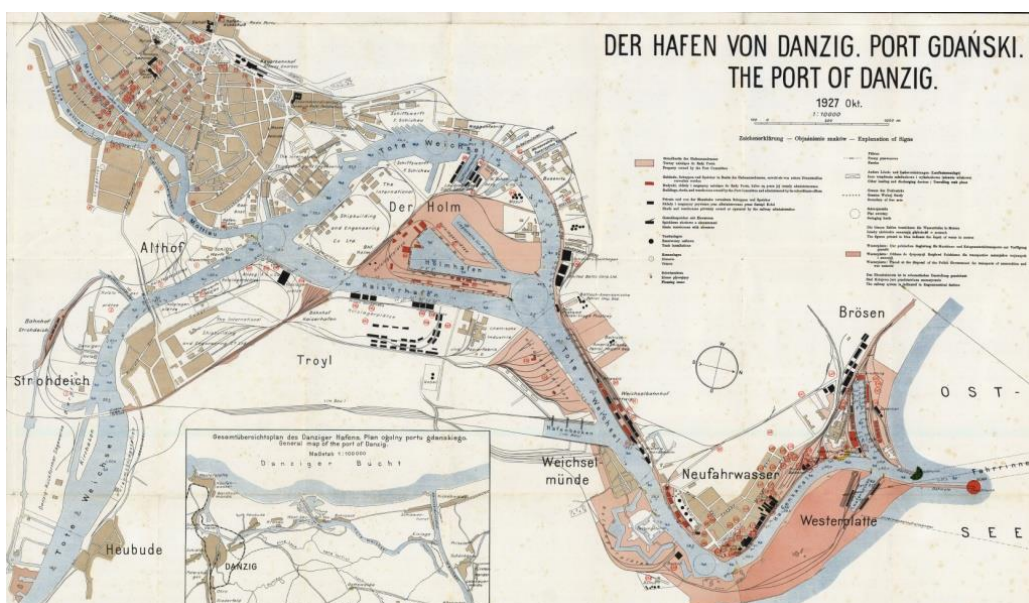


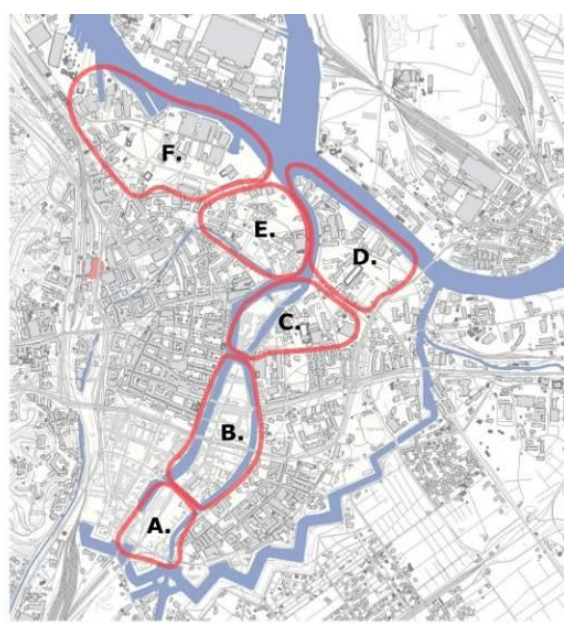
Fig. 5. Plan of the Gdańsk port in 1927. Source: Author's own archive

Ryc. 5. Plan portu gdańskiego z 1927r.. Źródło: archiwum własne Autora

<sup>4</sup>These processes have been widely described in the literature. The main items related to situations similar to the Imperial Shipyard include works in: P. Lorens (Lorens P., 2013, D. Schubert (Schubert D., 2018) and many others.

<sup>5</sup>It should be remembered that in the context of Gdańsk, one can speak of shaping the waterfront on a city-wide scale, including the Martwa Wisła coast. More on this topic in: (Lorens P. i inni. 2018)

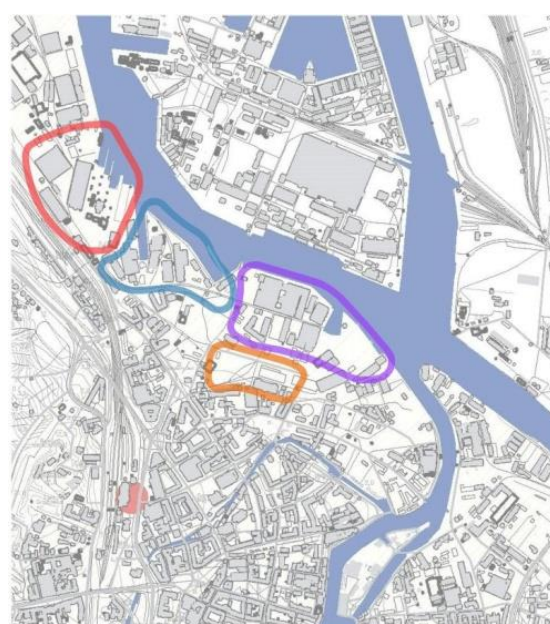
Given the outlined structure of the Gdańsk waterfront, a number of areas within it have different characteristics that can be distinguished (see Fig. 6). In particular, the waterfront with medieval origins is associated with the Motława system (including both the Old and New Motława) – so it may be called the Motława waterfront. However, in the context of waterfronts regarding the genesis of the nineteenth century, it is worth mentioning above all that the Young City, as a post-industrial area, has been subjected to transformation processes since the mid-1990s (Lipiński J., Lorens P., 2016). Importantly, only these two areas are currently the subject of more extensive activities on the part of both city authorities and interested developers.



- A.** Dworzec Kłodno / Kłodno Railway Yard
- B.** Wyspa Spichrzów / Granary Island
- C.** Wyspa Ołowianka / Ołowianka Island
- D.** Polski Hak / Polish Hook
- E.** Młode Miasto - Brabank i Gazownia / Young City - Brabank and Gasworks
- F.** Młode Miasto - St. Cesarska, Drewnica, Plac Solidarności / Young City - Imperial Shipyard, Drewnica, Solidarity Square

Fig. 6. Structure of Gdańsk central waterfront. Source: P. Lorens, P. Mrozek

Ryc. 6. Struktura centralnej części frontu wodnego Gdańska. Źródło: P. Lorens, P. Mrozek



- Stocznia Schichaua / Schichaua Shipyard
- Półwysep Drewnica / Drewnica Peninsula
- Stocznia Cesarska / Imperial Shipyard
- Dawne składy / Former assembly area

Fig. 7. Structure of the Young City area. Source: P. Lorens, P. Mrozek

Ryc. 7. Struktura obszaru Młodego Miasta. Źródło: P. Lorens, P. Mrozek

Analyzing the structure of both the Motława waterfront and the Young City as described above, five basic, separate areas should be distinguished: the area of the former **Kłodno** station, **Granary Island** and its surroundings, **Ołowianka Island** and its surroundings, **Young City – Brabank<sup>6</sup>** and **Gasworks** area and **Young City<sup>7</sup>** area – the **Imperial Shipyard**, **Drewnica** and **Solidarity Square** (see Fig. 6). The indicative boundaries of these areas are shown in Fig. 7. Many of these areas, as a result of the socio-economic transformation of the 1990s, were freed from industrial

<sup>6</sup>Brabank is the name of the area north of the mouth of the Radunia Canal to Motława. The name comes from the device used to repair the hulls of ships - called "bragebank" (liter "dredging school"). Quote from: (Masłowski A., 2010).

<sup>7</sup>The term Young City is defined as part of the city center of Gdańsk north of ul. Wałowa, including post-shipyard areas, but also the former municipal gasworks and other industrial plants as well as urban structures.



functions previously located within their borders. This process led to the creation of huge land reserves in the city centre area. But interestingly, the system transformation in the 1990s did not initially lead to the development of a new housing program there. The situation was similar along the waterfront, where investment was additionally hindered by the often fatal condition of the quays and deficiencies in technical infrastructure. A potential investor would have to bear the costs of implementation or renovation, which – in the context of difficult ground conditions (the high groundwater level and the need to build foundations on piles due to the low elevation of the load-bearing lands) – made investments unprofitable. This situation was similar in other central areas as well. A significant change in this matter can be observed only from the beginning of the second decade of the 21st century, when many investments were undertaken, including a public-private partnership and using new infrastructure implemented with the support of European Union funds. The fact that Gdańsk was chosen as a city to play the special role of hosting the Euro2012 European Football Championships was also of considerable importance, thanks to which it attracted the attention of tourists from many countries.

Now, the Young City will play a special role in the structure of the waterfront area, which will include in particular – former shipyard areas (see Fig. 7). Due to the scale of the program that can be implemented, the nature of the area itself and the proximity of the main railway station and the most important elements of the city centre program, this area may become a new, multi-functional district offering a full range of functions, including possibilities related to the location of office buildings or services (Lipiński J., Lorens P., 2016). Interestingly, these functions were already provided for in the first studies focused on the future of that area (Kochanowska D., Kochanowski M., Lorens P. 1996). In addition, a whole range of plans and projects have also been developed, including coordination plans and 'master plans' for buildings. Currently, the issue of the scope and form of their implementation is being discussed. Also included in the context of efforts is the plan to conserve the most important relics of former shipbuilding structures and equipment.



Fig. 8. Proposed development structure of the Granary Island. Source: Author's own archive

Ryc. 8. Proponowana struktura zagospodarowania Wyspy Spichrzów. Źródło: archiwum własne Autora

In recent years, a whole series of investments of various types (with a predominant residential function) have been or are being implemented in the Gdańsk waterfront – including the former port on the Motława as well as in the industrial and shipbuilding district developed at the end of the 19th century in the northern part of the city centre (Lorens P. i inni, 2018). One could even say that it has a leading character in the process of developing the former port areas of Gdańsk, and due to the significant increase in interest in apartments with proximity to the centre, this area has become one huge construction site in the last ten years (see Fig. 8). At the same time, interest in the location of office and service functions is dynamically growing – related to, among others factors the increase in gastronomic and recreational offers. In particular, this growth concerns the northern part of the centre, namely the Young City and – to a slightly smaller extent – the Polish Hook.

### 3. IMPERIAL SHIPYARD IN THE CONTEXT OF THE YOUNG CITY

As mentioned above, the area of the Young City is one of the most important investment areas within the centre of Gdańsk. It covers over 70 ha of post-shipyard areas, and in its immediate vicinity another 70-80 ha of post-industrial areas can be identified together with various municipal wastelands. Here may become one of the most important development areas not only for Gdańsk, but also for the whole Tri-City Metropolis that is being shaped.

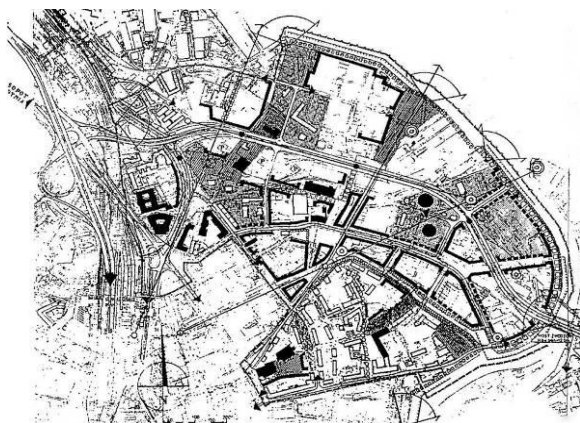


Fig. 9. First development study of the Young City – 1996.  
Source: Author's own archive

Ryc. 9. Pierwsze studium rozwoju Młodego Miasta. Źródło: archiwum własne Autora



Fig. 10. Vision Master Plan – 2000. Source: Author's own archive

Ryc. 10. Vision Master Plan z 2000r. Źródło: archiwum własne Autora



Fig. 11. MasterPlan for the Young City – year 2000.  
Source: Author's own archive

Ryc. 11. Masterplan terenów Młodego Miasta z 2000r. Źródło: archiwum własne Autora



Fig. 12. Cubature study for the Young City. Source: Author's own archive

Ryc. 12. Studium kubaturowe dla obszaru Młodego Miasta. Źródło: archiwum własne Autora

As part of the Young City, one of the most interesting areas is the Imperial Shipyard complex— built in the mid-nineteenth century for the purpose of building the Prussian war fleet. Currently, investment processes in this area are at the preparation stage, and implementation concepts for specific areas are successively presented to the city's communities. However, it is important to point out the large planning and design achievements dedicated to this area, which are the subject of a separate discussion (Lipiński J., Lorens P., 2016). However, a number of concepts should be mentioned here, including:

- A study of the transformation of the northern part of the city centre of Gdańsk, prepared in 1996 by a team led by M. Kochanowski from the Gdańsk University of Technology (Kochanowska D., Kochanowski M., Lorens P. 1996) – see Fig 9.
- VisionMaster Plan for the Young City area, prepared in 2000 by a team led by Dennis Pieprz from Sasaki Associates (Pieprz D, 2001) – see Fig 10.
- Master Plan for the Young City area, prepared in 2000 by a team led by M. Kochanowski from the Gdańsk University of Technology (Kochanowski M., Kochanowska D., Lorens P. 2001) – see Fig. 11
- Cubature study for post-shipyard areas, prepared in 2006 under the direction of P. Lorens (Lorens P., Załuski D., Ledwoń S. 2005) – see Fig .12.

Of course, this list is not complete – in the years 2000-2006 many other studies and concepts were created, many of which were described in the work of Lipiński and Lorens (Lipiński J., Lorens P., 2016).

The last of the documents listed above was based on the documents of local spatial development plans adopted for post-shipyard areas in 2004 (see Fig. 13) (Załuski D. 2005). At the same time – together with the above-mentioned local plans documents - it served as the basis for conducting geodetic divisions, consolidating the new structure of the district. On this basis, the land owner – Synergia 99 sp.z o.o. – divided the area into individual investment areas. Shortly thereafter, many of them found new owners who were preparing extensive investment programs. Outstanding areas are:

- Imperial Shipyard Complex – initially taken over by the Baltic Property Trust, and in subsequent years bought out by Revive and Alides; recently, the owner changed the name of the SPV company from “Edonia Sp. z o.o.” to “Stocznia Cesarska Development Sp.z o.o.”
- Drewnica Peninsula – currently owned by the Shipyard City Gdańsk;
- Complex of areas south of the present Popiełuszki street – originally in the hands of TK Development, then acquired by Atrium, and recently – by the housing developer Euro Styl;
- The complex of former slipways at Jan z Kolna street – still in the possession of the company Synergia 99 Sp.z o.o.

In addition, a number of smaller plots should be indicated, located both within the borders of the former Gdańsk Shipyard and in its immediate vicinity, which are currently at various stages of development.

Regardless of the above-mentioned investment areas, one should also point to a number of recently implemented construction projects of various types, contributing to a permanent change in the landscape of post-shipyard areas. As of the end of 2019, they are mainly:

- The building of the European Solidarity Centre – located in the immediate vicinity of the Solidarity Square and the Monument to the Fallen Shipyard Workers;
- Wałowa Bastion housing complex – located at the junction of former shipyard areas and city centre tissue;
- Tryton and Eternum office buildings, constructed in the Solidarity Square area;
- The first fragment of Popiełuszki street, allowing for the provision of transport services in the area.





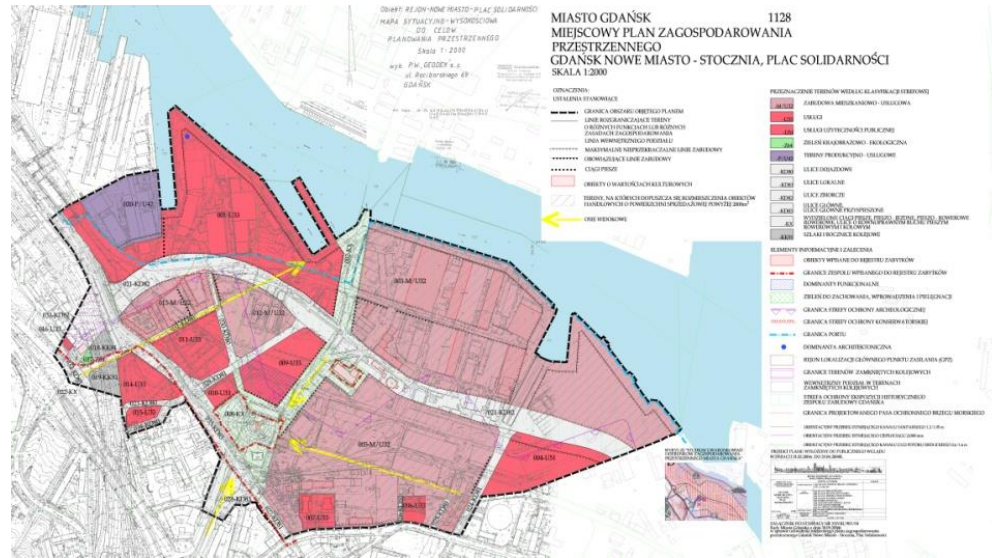


Fig. 13. Drawing of the local plan for the area. Source: Author's own archive  
 Ryc. 13. Przykładowa wielkość Rysunek planu miejscowego dla obszaru. Źródło: archiwum własne Autora



Fig. 14. Key Project within the Young City area. Source: P. Lorens, J. Królikowski  
 Ryc. 14. Kluczowe projekty w obszarze Młodego Miasta. Źródło: P. Lorens, J. Królikowski

Notwithstanding the above, a number of further investments are either currently under preparation or at the implementation stage. They make up the new landscape of the Young City, which is com-

plemented by projects implemented in areas outside the former shipyard – e.g. in the area of the former City Gasworks or Brabank. Against this background, however, four main investment areas stand out, discussed above, of which the most interesting is the so-called Imperial Shipyard (see Fig. 14 and Fig. 15).

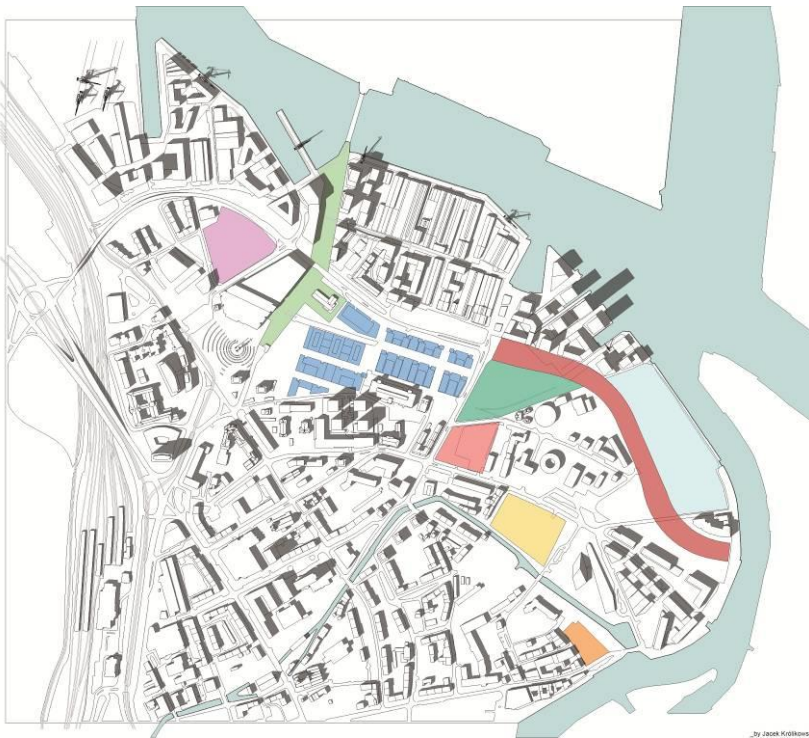


Fig. 15. Future development areas / projects. Source: P. Lorens, J. Królikowski

Ryc. 15. Przyszłe tereny rozwojowe / przedsięwzięcia. Źródło: P. Lorens, J. Królikowski

#### 4. PLANNING FOR THE TRANSFORMATION OF IMPERIAL SHIPYARD

The first concepts for shaping urban planning of the Imperial Shipyard were included in the master plans for the entire Young City area, discussed in the previous part. More detailed plans were created only after 2007, when (as mentioned above) individual investors began to take over subsequent separated areas. At that time, the Danish company BPTO began design work first for the entire area of the Young City (Fig. 16) and then for the very area of the Imperial Shipyard. The concept prepared at that time (Fig. 17) assumed:

- Renewal of historic buildings;
- Supplementing the historical structure of the area with new buildings serving a predominantly residential and service function;
- Location on the outskirts of the complex, in vacant areas (including those formerly occupied by ramps) surrounding high-rise buildings.

Although this concept was not implemented, it determined – in a sense – a way of thinking about shaping the urban design of the complex. Regardless of the differences as to architectural solutions or the organization of individual elements of the system, it was reproduced in subsequent projects prepared for the Imperial Shipyard. Nevertheless, these projects were of a study nature and never became the basis for investment decisions.

It was only when the Revive and Edonia (which is the owner of the Imperial Shipyard company currently operating in the analyzed area) took over the project (in 2018), real possibilities of land



development began to be tested. The new investor decided to hold a closed urban competition to develop a master plan for the whole complex. The following companies were invited to participate:

- Henning Larsen from Copenhagen, the concept of which assumed various buildings with the character of the city centre and a diversified way of shaping public spaces (Fig. 18);
- MVRDV from the Netherlands, whose concept provided for a slightly more orderly structure of buildings with selected locations of high buildings; and a lot of attention was devoted to the formation of the area's communication system (Fig. 19);
- Paola Vigano from Italy, whose designers suggested the introduction of clear height contrasts between the historical and contemporary buildings, as well as quite far-reaching unification of the architecture of the proposed buildings (Fig. 20).



Fig. 16. MasterPlan by H. Hvidt. Source: Author's own archive

Ryc. 16. Masterplan przygotowany przez H. Hvidta. Źródło: archiwum własne Autora

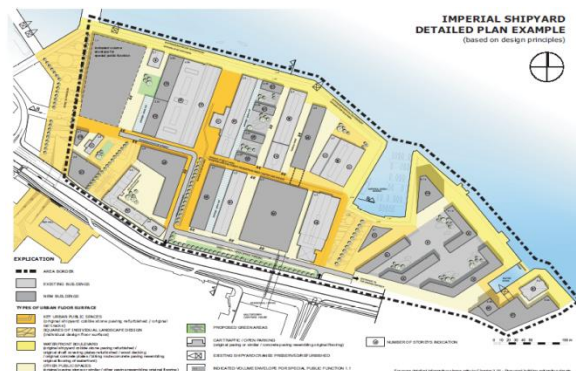


Fig. 17. Detailed plan for Imperial Shipyard. Source: Author's own archive

Ryc. 17. Plan szczegółowy dla Stoczni Cesarskiej. Źródło: archiwum własne Autora



Fig. 18. Model of the H. Larsen concept. Source: Author

Ryc. 18. Model koncepcji opr. H. Larsen. Źródło: autor







Fig. 19. Model of the MVRDV concept. Source: Author  
Ryc. 19. Model koncepcji opr. MVRDV. Źródło: autor



Fig. 20. Model of the Paola Vigano concept. Source: Author  
Ryc. 20. Model koncepcji opr. Paola Vigano. Źródło: autor

As a result of the competition, the project proposed by Henning Larsen was selected for further work and the company was entrusted with the process of further designing the area (Fig. 21). The concept proposed in the competition is currently detailed. It has been discussed with a conservator of monuments, among others, in terms of fulfilling the obligation to preserve all elements of cultural value, due to the significantly increased scope of protection that appeared after the competition stage. At the same time the Polish Government is currently undertaking the works associated with entering the former Gdańsk Shipyard on the UNESCO World Heritage List. Thus, the future of the area is currently a field of negotiations between conservation authorities and the investor, the result of which will exaggerate the final shape of the concept for the area.

## 5. SELECTED ISSUES REGARDING FUTURE DEVELOPMENT

The future development of the area – as already mentioned – largely depends on the agreement between the investor and conservation authorities. This issue has become very important in recent years due to three parallel processes:

- Significant increase of interest of the Gdańsk local community in the fate of post-shipyard areas, including – historical buildings and elements determining the landscape of the place – such as shipyard cranes. It should be added here that this process was initiated, among others, through artistic activities pointing to the special nature of the area – including, for example, the publication of photographs of the recognized artist, Michał Szlaga (Dominiczak J., Szlaga M. (red.), 2013) or memories and reflections of former shipyard workers (Daszczyńska H., Kobzdej D., Trzeciak A., 2013);
- Appreciation of the historic values of technical heritage, which resulted in the desire to cover the most important elements of conservation. This process, which began in the 1990s, gained sig-

nificant momentum only in 2017, when conservation services began the procedure of entry into the register of monuments for individual areas (Lorens P., Lewicki J, 2018);

- National authorities noticing the possibility of entering the area of the former Gdańsk Shipyard on the UNESCO World Heritage List, which will result in consolidating, above all, the heritage of "Solidarity" as a nationwide social movement. This process was initiated in 2018.



Fig. 21. Henning Larsen's concept. Source: Press release of the Stocznia Cesarska company

Ryc. 21. Koncepcja pracowni Henning Larsen. Źródło: materiały prasowe spółki Stocznia Cesarska

Regardless of the issue of heritage protection, one should also point to the very good economic situation on the real estate market, which results in a huge number of investments implemented in recent years in Gdańsk, including areas located in its centre. The Young City is also one of the last development areas within the city centre, allowing the implementation of a significant urban program. Hence investors – but also municipal authorities – are very interested in the possibilities of developing this area.

Finally, the last issue is the very well-developing commercial real estate market – including office and service buildings – also looking for new fields of expansion. Importantly, current investments (such as the Olivia Business Center complex) are becoming a “flywheel” for further projects. In parallel, both residents and tourists are looking for unique service offers, including those with a unique identity. Against this background, the Young City – and especially the Imperial Shipyard – appears to be one of the most interesting locations in Gdansk

## 6. CONCLUSIONS

The planning process of the development of the Imperial Shipyard complex in Gdańsk, discussed within the article, is an extremely interesting case study, which allows us to trace the management of former industrial and shipyard areas. The undoubted feature that distinguishes the analyzed area is its unusual history and unique location in the structure of Gdańsk's city centre. At the same time, however, the evolution of design concepts for this area is noteworthy, confronted with the great similarity of ideas presented over the years. It results from the complicated urban conditions surrounding transformation of this area, which in practice determine the general assumptions of the urban solution. It is certain only the implementation will allow the final character of the undertaking to be determined, but there can be no doubt as to its exceptional character.



## KSZTAŁTOWANIE NOWEGO OBLICZA STOCZNI CESARSKIEJ W GDAŃSKU

### 1. WPROWADZENIE

Zespół tzw. Stoczni Cesarskiej<sup>8</sup> w Gdańsku jest terenem o szczególnym charakterze. Wykreowany w drugiej połowie XIX wieku, przez wiele dziesięcioleci pełnił rolę najważniejszej części zespołu późniejszej Stoczni Gdańskiej. Historia jej rozwoju jest dość złożoną i obejmuje zarówno proces tworzenia i rozwoju zakładu produkcji stoczniowej, jak i – od 1997r. – jego stopniowej likwidacji<sup>9</sup>. Równocześnie Stocznia Cesarska – mimo trwającej transformacji urbanistycznej Młodego Miasta – w zasadniczej części przetrwała do dnia dzisiejszego. Obecnie trwa dyskusja nad możliwymi sposobami zagospodarowania zarówno historycznych hal stoczniowych (ryc. 1) jak i terenów sąsiadujących – obecnie wolnych. Dyskusja ta obejmuje także kwestie ochrony dziedzictwa obszaru całej d. Stoczni Gdańskiej, w tym – wpisu na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO<sup>10</sup>.

Kwestia kształtowania nowego oblicza zespołu wpisuje się w trzy, zachodzące równocześnie, procesy przemian przestrzennych – szeroko rozumiana transformację obszaru Śródmieścia miasta, odnowę tzw. frontu wodnego Gdańska jak i rozwój nowej dzielnicy – Młodego Miasta. Procesy te są ściśle ze sobą powiązane – zarówno przestrzennie (ryc. 2) jak i czasowo. Jednak każdy z nich charakteryzuje się odrębną dynamiką oraz zachodzi w kontekście nieco odmiennych uwarunkowań (Lorens P., 2011). Równocześnie procesy te nakładają się na przemiany historycznej struktury funkcjonalno – przestrzennej obszaru (ryc. 3), wykształconej w okresie nowożytnym i poddanej znacznym przemianom dopiero w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku (Lorens P., 1998).

W kontekście przemian całego Śródmieścia wskazać należy na kształtowanie się nowego profilu funkcjonalnego dzielnicy oraz koncentrację kluczowych nowych inwestycji – decydujących o zmianie jej oblicza – w ramach tzw. korytarzy rozwojowych, zdefiniowanych dla całości obszaru (ryc. 4). Wśród nich wymienić należy cztery najważniejsze (Lorens P., 2018).

- Font wodny Motławy – obejmujący m.in. Wyspę Spichrzów oraz nabrzeża Starej i Nowej Motławy;
- Zachodni Front Śródmieścia – w tym obszar Targu Siennego i Rakowego, od ponad stu lat przewidzianego jako miejsce lokalizacji znaczących inwestycji o charakterze śródmiejskim;
- Północny Front Śródmieścia – w tym obszar Młodego Miasta (czyli terenów postoczniowych i przemysłowych, położonych na nabrzeży Martwej Wisły) oraz zespół Brabanku;
- Ciąg Podwała Przedmiejskiego – strefy obejmującej obszary towarzyszącej trasie niegdyś przenoszącej istotne potoki ruchu, obecnie (wobec realizacji nowych założeń komunikacyjnych poza obszarem Śródmieścia przejmujących główne potoki tranzytu) w pewnej mierze niewykorzystanej i przez to mogącej stanowić istotny fragment struktury śródmiejskiej.

Osobną kwestią jest wykształcenie się swoistych „biegunów rozwoju” – miejsc koncentracji znaczących inwestycji o charakterze centrotwórczym. W szczególności wymienić tu należy:

- Rejon Placu Solidarności – z Europejskim Centrum Solidarności i nowym kompleksem mieszkalno – biurowym;
- Rejon Placu Bartoszewskiego – z nowym gmachem Muzeum II Wojny Światowej oraz rozwijającym się założeniem mieszkaniowym pod nazwą Brabank;
- Rejon Targu Siennego i Rakowego – z realizacją Forum Gdańsk, stanowiącego obecnie główną koncentrację nowoczesnego handlu w obszarze dzielnicy;

<sup>8</sup> Nazwa „Stocznia Cesarska” została wykreowana na początku XXI wieku jako określenie najstarszej części terenu dawnej Stoczni Gdańskiej. Jest to także spolszczona nazwę zakładu produkcji stoczniowej, funkcjonującego nad Martwą Wisłą w Gdańsku od połowy XIX wieku. Wraz z przebudową układu zespołu pod koniec XIX w. zyskała ona wówczas nazwę „Kaiserliche Werft”. O początkach i pierwotnym układzie zakładu więcej w: (Danzig, 1908).

<sup>9</sup> Więcej na temat historii rozwoju i przekształceń całego obszaru dawnej Stoczni Gdańskiej w: (Lipiński J., Lorens P., 2016).

<sup>10</sup> Więcej na temat ochrony dziedzictwa obszaru d. Stoczni Gdańskiej w: (Lorens P., Lewicki J. 2018).



- Zespół Wyspy Spichrzów – z wieloma realizacjami o charakterze mieszkaniowym i usługowym, o istotnym znaczeniu dla restytucji historycznego krajobrazu miasta.

W kontekście powyższego wskazać należy na szczególny charakter obszaru Stoczni Cesarskiej – stanowi ona bowiem zarówno kluczowy element nowej dzielnicy śródmieścia – Młodego Miasta, naturalne zwieńczenie ciągu frontu wodnego miasta jak i zakończenie znaczących ciągów pieszych i krajobrazowych prowadzących na wybrzeże Martwej Wisły z rejonu ścisłego centrum miasta.

Równocześnie stanowi ona swoisty kontrapunkt dla tożsamości przestrzennej miasta, ukształtowanej w pewnej mierze poprzez historyczny proces rozwoju frontu wodnego miasta w rejonie Głównego Miasta. Obszar ten – zdominowany przez zabudowę spichlerzową – swoje najświetniejsze lata przeżywał w dobie średniowiecza i renesansu, kiedy to miasto żyło głównie z handlu m.in. zbożem (Cieślak E., Biernat Cz., 1975). Z tego też powodu jego sercem pozostawał zawsze port na Motławie i związane z nim tereny zajęte przez spichlerze. Natomiast rozwój nowoczesnego przemysłu stoczniowego – mimo iż miał on coraz większe znaczenie dla gospodarki miasta już od końca XIX w. – dopiero pod koniec XX w. zaczął być postrzegany jako istotny wyznacznik tożsamości Miasta. Dopiero na początku XXI w. dostrzeżono potencjał tożsamościowy zespołu stoczniowego, czego efektem jest obecna debata dotycząca przyszłości obszaru.

## 2. TRANSFORMACJA FRONTU WODNEGO GDAŃSKA

Jednym z ważniejszych zagadnień wiążących się z kształtowaniem nowego oblicza Stoczni Cesarskiej jest kwestia jej nadwodnej lokalizacji. Obszar ten stanowi naturalne przedłużenie głównego ciągu pieszego frontu wodnego miasta, wpisując się jednocześnie w szeroko opisane procesy przekształceń terenów nadwodnych<sup>11</sup>. Jednakże front wodny Gdańska – a dokładnie jego śródmiejska część<sup>12</sup> – obejmuje obszary położone głównie nad Motławą i przy jej ujściu do Martwej Wisły, zagospodarowane w XIX i XX wieku na potrzeby rozwijającego się portu i przemysłu stoczniowego oraz innych gałęzi przemysłu związanych bezpośrednio z transportem morskim. Dobrą ilustracją struktury tych obszarów są m.in. mapy terenów portowych, w tym – plan portu gdańskiego z 1927 r. (patrz ryc. 5).

Biorąc pod uwagę tak zarysowaną strukturę frontu wodnego Gdańska wyróżnić w niej można szereg obszarów o odmiennej charakterystyce (patrz ryc. 6.) W szczególności, front wodny o genezie średniowiecznej związany jest z układem Motławy (w tym zarówno Starej jak i Nowej Motławy) – nazwać go więc można **frontem wodnym Motławy**. Natomiast w kontekście frontów wodnych o genezie XIX wiecznych wspomnieć należy przede wszystkim **Młode Miasto** jako obszar przemysłowy, poddawany od połowy lat 1990-tych procesom przekształceń (Lipiński J., Lorens P., 2016). Co istotne, jedynie te dwa obszary stanowią obecnie przedmiot szerzej zakrojonych działań ze strony zarówno władz miejskich jak i obszar zainteresowania deweloperów.

Analizując strukturę zarówno opisanego powyżej frontu wodnego Motławy jak i Młodego Miasta, wyróżnić należy pięć podstawowych, wyodrębniających się obszarów: rejon **dawnego dworca Kłodno**, **Wyspę Spichrzów** i jej otoczenie, **Wyspę Ołowiankę** i jej otoczenie, **Młode Miasto – rejon Brabanku**<sup>13</sup> i **Gazowni** oraz **Młode Miasto**<sup>14</sup> – **rejon Stoczni Cesarskiej, Drewnicy i Placu Solidarności**. Orientacyjne granice tych obszarów przedstawiono na ryc. 6. Wiele z tych obszarów w wyniku transformacji społeczno – gospodarczej lat 1990-tych zostało uwolnionych od wcześniej ulokowanych w ich granicach funkcji przemysłowych. Proces ten doprowadził do powstania ogromnych rezerw terenowych w obszarze Śródmieścia. Co interesujące, postępująca w latach

<sup>11</sup> Procesy te zostały szeroko opisane w literaturze. Do głównych pozycji, odnoszących się do sytuacji podobnych do Stoczni Cesarskiej, zaliczyć należy prace m.in. P. Lorensa (Lorens P. 2013), D. Schuberta (Schubert D., 2018) i wielu innych.

<sup>12</sup> Pamiętać bowiem należy iż w kontekście Gdańska mówić można o kształtującym się froncie wodnym o skali ogólnie miejskiej, obejmującej m.in. wybrzeża Martwej Wisły. Więcej na ten temat w: (Lorens P., 2018)

<sup>13</sup> Brabank to nazwa rejonu na północ od ujścia Kanału Raduni do Motławy. Nazwa wywodzi się od urządzenia służącego do naprawy kadłubów statków – określanego mianem „bragebank” (dosł. „ławica do bagrowania”). Cyt za: (Masłowski A., 2010)

<sup>14</sup> Pojęciem Młode Miasto określa się część Śródmieścia Gdańska na północ od ul. Wałowej, w tym – tereny postoczniowe, ale także dawnej gazowni miejskiej i innych zakładów przemysłowych oraz struktur miejskich.



1990-tych transformacja ustrojowa początkowo nie prowadziła do rozwoju nowego programu mieszkaniowego w obszarze Śródmieścia. Podobnie rzecz miała się także z obszarem frontu wodnego miasta, gdzie inwestowanie było dodatkowo utrudnione przez fatalny często stan nabrzeży oraz braki w zakresie infrastruktury technicznej. Potencjalny inwestor musiałby ponieść koszty ich realizacji czy odnowy, co – w kontekście trudnych warunków gruntowych (wysoki poziom wód gruntowych oraz konieczność wykonywania fundamentów na palach z uwagi na niską rzędną gruntów nośnych) – czyniło inwestycje nieopłacalnymi. Podobnie zresztą rzecz miała się z pozostałymi obszarami Śródmieścia. Znaczącą zmianę w tej kwestii zaobserwować można dopiero od początku drugiej dekady XXI wieku, kiedy to podjęto realizację wielu inwestycji, w tym w formule partnerstwa publiczno – prywatnego oraz z wykorzystaniem nowej infrastruktury zrealizowanej przy wsparciu środków Unii Europejskiej. Niebagatelne znaczenie miał także fakt iż Gdańsk pełnił rolę miasta – gospodarza piłkarskich mistrzostw Europy Euro2012, dzięki czemu przyciągnął uwagę turystów z wielu krajów.

W strukturze frontu wodnego miasta szczególną rolę pełnić będzie **Młode Miasto**, w tym w szczególności – tereny postoczniove (patrz: ryc. 7). Z racji na skalę możliwego do realizacji programu, charakter samego terenu oraz bliskość węzła komunikacyjnego Dworca Głównego czy też najważniejszych elementów programu śródmiejskiego obszar ten stać się może nową, wielofunkcyjną dzielnicą oferującą pełen wachlarz funkcji śródmiejskich, w tym możliwości związane z lokalizacją zabudowy biurowej czy usługowej (Lipiński J., Lorens P., 2016). Co interesujące, funkcje te przewidywały już pierwsze studia dotyczące przyszłości tegoż obszaru (Kochanowska D., Kochanowski M., Lorens P., 1996). Dla obszaru tego opracowano także cały szereg planów i projektów, w tym – planów koordynacyjnych i „master planów” zabudowy. Obecnie dyskutowana jest kwestia zakresu i formy ich realizacji, w tym w kontekście dążeń do objęcia ochroną konserwatorską najważniejszych z relikwów dawnych struktur i urządzeń stoczniowych.

W ostatnich latach w obszarze frontu wodnego Gdańska – w tym zarówno dawnego portu na Motławie jak i w obszarze dzielnicy przemysłowo – stoczniowej rozwijającej się pod koniec XIX wieku w północnej części Śródmieścia miasta – zlokalizowanych zostało lub jest obecnie w realizacji cały szereg inwestycji o różnorodnym charakterze, przy czym w odniesieniu do wielu z nich dominuje funkcja mieszkaniowa (Lorens P. i inni, 2018). Można wręcz zaryzykować twierdzenie iż ma ona charakter wiodący w procesie zagospodarowywania dawnych terenów portowych Gdańska, a dzięki znaczącemu wzrostowi zainteresowania mieszkaniem o śródmiejskiej, ciekawej lokalizacji obszar ten w ciągu ostatnich dziesięciu lat stał się jednym wielkim placem budowy (ryc. 8). Równocześnie dynamicznie rozwija się zainteresowanie lokalizacją funkcji biurowych i usługowych – związanych m.in. z ofertą gastronomiczną i rekreacyjną. W szczególności plany rozwoju tego typu oferty dotyczą północnej części Śródmieścia Gdańska – a więc Młodego Miasta i – w nieco mniejszym zakresie – Polskiego Haka.

### 3. STOCZNIA CESARSKA W KONTEKŚCIE MŁODEGO MIASTA

Jak wspomniano powyżej, jednym z ważniejszych obszarów inwestycyjnych w obrębie Śródmieścia Gdańska jest obszar Młodego Miasta. Obejmuje ono ponad 70 ha terenów postoczniove, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie zidentyfikować można kolejne 70-80 ha terenów przemysłowych i rozmaitych nieużytków miejskich. Mogą stać się one jednym z najważniejszych obszarów rozwojowych nie tylko Śródmieścia, ale i całej kształtującej się Metropolii Trójmiejskiej. W ramach Młodego Miasta jednym z najbardziej interesujących obszarów jest zespół tzw. Stoczni Cesarskiej wzniesionej w połowie XIX wieku na potrzeby budowy pruskiej floty wojennej. Obecnie procesy inwestycyjne w tym obszarze są na etapie przygotowania, a koncepcje realizacyjne dla poszczególnych obszarów sukcesywnie są prezentowane społeczności miasta. Wskazać jednak należy na duży dorobek planistyczny i projektowy dla tego obszaru, stanowiący przedmiot osobnego omówienia (Lipiński J., Lorens P., 2016). Wymienić tu należy szereg koncepcji, w tym:

- Studium transformacji północnej części Śródmieścia Gdańska, przygotowane w 1996r. przez zespół pod kierunkiem M. Kochanowskiego z Politechniki Gdańskiej (Kochanowska D., Kochanowski M., Lorens P. 1996) (ryc. 9);



- Vision Master Plan dla obszaru Młodego Miasta, przygotowany w r. 2000 przez zespół pod kier. Dennisa Pieprza z firmy Sasaki Associates (Pieprz D. 2001) (ryc. 10);
- Master Plan dla obszaru Młodego Miasta, przygotowany w r. 2000 przez zespół pod kierunkiem M. Kochanowskiego z Politechniki Gdańskiej (Kochanowski M., Kochanowska D., Lorens P. 2001) (ryc. 11);
- Studium kubaturowe dla terenów postoczniovych, przygotowane w r. 2006 pod kierunkiem P. Lorensa (Lorens P., Załuski D., Ledwoń S. 2005) (ryc. 12).

Rzecz jasna, lista ta nie jest kompletna – w okresie lat 2000-2006 powstało wiele innych opracowań i koncepcji, z których wiele opisanych zostało w pracy Lipińskiego i Lorensa (Lipiński J., Lorens P., 2016).

Ostatni z wymienionych powyżej dokumentów powstał na bazie dokumentów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uchwalonych dla terenów postoczniovych w 2004 r. (patrz ryc. 13) (Załuski D. 2005). Równocześnie – wraz z w/w dokumentami planów miejscowych – posłużył on jako podstawa do dokonania wydzieleni geodezyjnych, utrwalających nową strukturę dzielnicy. Na tej bazie właściciel terenu – firma Synergia 99 sp. z o.o. – dokonała podziału obszaru na poszczególne tereny inwestycyjne. Wkrótce potem wiele z nich znalazło nowych właścicieli, przygotowujących szeroko zakrojone programy inwestycyjne. Wyróżniające się tereny to:

- Zespół Stoczni Cesarskiej – pierwotnie przejęty przez Baltic Property Trust, a w kolejnych latach wykupiony przez firmy Revive i Alides; w ostatnim czasie właściciel ten zmienił nazwę spółki celowej z „Edonia Sp. z o.o.” na „Stocznia Cesarska Development sp. z o.o.”;
- Półwysep Drewnica – będący obecnie w rękach spółki Shipyard City Gdańsk;
- Zespół terenów na południe od obecnej ul. Popieluszki – pierwotnie w rękach TK Development, następnie przejęty przez firmę Atrium, a ostatnio – przez dewelopera mieszkaniowego Euro Styl;
- Zespół dawnych pochylni przy ul. Jana z Kolna – będący wciąż we władaniu spółki Synergia 99 sp. z o.o.;

Ponadto wskazać należy na szereg mniejszych działek, zlokalizowanych zarówno w granicach dawnej Stoczni Gdańskiej jak i w jej bezpośrednim sąsiedztwie, będących obecnie na różnym etapie zagospodarowania.

Niezależnie od w/w obszarów inwestycyjnych, wskazać należy także na szereg zrealizowanych w ostatnim czasie przedsięwzięć budowlanych o różnym charakterze, przyczyniających się do trwałej zmiany krajobrazu terenów postoczniovych. Główne z nich, według stanu z końca 2019 r. to:

- Budynek Europejskiego Centrum Solidarności – położonego w bezpośrednim sąsiedztwie Placu Solidarności i Pomnika Poległych Stoczniovców;
- Zespół mieszkaniowy Bastion Wałowa – położony na styku dawnych terenów stoczniovych i tkanki śródmiejskiej;
- Obiekty biurowe Tryton i Eternum, zrealizowane w rejonie Placu Solidarności;
- Pierwszy fragment ul. Popieluszki, pozwalający na realizację obsługi komunikacyjnej obszaru.

Niezależnie od wymienionych powyżej, szereg kolejnych inwestycji jest obecnie w przygotowaniu lub na etapie realizacji. Składają się one na nowy krajobraz Młodego Miasta, którego uzupełnieniem są także przedsięwzięcia realizowane na obszarach poza granicami dawnej stoczni – np. w rejonie dawnej Gazowni Miejskiej czy Brabanku. Na tym tle wyróżniają się jednak cztery główne obszary inwestycyjne, omówione powyżej, z których najbardziej interesującym jest tzw. Stocznia Cesarska (ryc. 14 i 15).

#### 4. PLANOWANIE TRANSFORMACJI STOCZNI CESARSKIEJ

Pierwsze koncepcje dotyczące kształtowania urbanistyki Stoczni Cesarskiej zawarte zostały w omówionych w poprzedniej części artykułów master planach całości obszaru Młodego Miasta.





Bardziej szczegółowe plany powstały dopiero po 2007r., kiedy to (jak wspomniano powyżej) poszczególni inwestorzy zaczęli przejmować kolejne wydzielone obszary. Wówczas to duńska firma BPTO rozpoczęła prace projektowe najpierw dla całości obszaru Młodego Miasta (ryc. 16) a następnie dla samego obszaru Stoczni Cesarskiej. Przygotowana wówczas koncepcja (ryc. 17) zakładała:

- Odnowę historycznych obiektów o zabytkowym charakterze;
- Uzupełnienie historycznej struktury obszaru o nowe budynki o dominującej funkcji mieszkaniowej i usługowej;
- Lokalizację na obrzeżach zespołu, na terenach wolnych (w tym niegdyś zajętych przez pochylone) zabudowy wysokiej.

Mimo iż koncepcja ta nie została zrealizowana, wyznaczyła – pewnym sensie – sposób myślenia o kształtowaniu urbanistyki zespołu. Niezależnie także od różnic co do rozwiązań architektonicznych czy organizacji poszczególnych elementów układu, była powielana w kolejnych projektach przygotowywanych dla Stoczni Cesarskiej. Mimo to projekty te miały charakter studialny, i nigdy też nie stały się podstawą decyzji inwestycyjnych.

Dopiero w momencie przejścia terenu przez inwestora Revive i Edonia (w 2018 r.), których własnością jest obecnie gospodarująca na analizowanym terenie spółka Stocznia Cesarska, zaczęto studiować realne możliwości zagospodarowania terenu. Nowy inwestor zdecydował się przeprowadzić zamknięty konkurs urbanistyczny na opracowanie master planu dla całości zespołu. Do udziału zaproszeni zostali:

- Firma Henning Larsen z Kopenhagi, której koncepcja zakładała zróżnicowaną zabudowę o średnio-wiejskim charakterze oraz zróżnicowany sposób ukształtowania przestrzeni publicznych (ryc. 18);
- Firma MVRDV z Holandii, której koncepcja przewidywała nieco bardziej uporządkowaną strukturę zabudowy z wybranymi lokalizacjami obiektów wysokich; w jej ramach sporo uwagi poświęcono na ukształtowanie układu komunikacyjnego terenu (ryc. 19);
- Firma Paola Vigano z Włoch, której projektanci zasugerowali wprowadzenie wyraźnych kontrastów wysokościowych pomiędzy częścią historyczną i współczesną zabudowy, a także dość daleko idące ujednoczenie architektury proponowanych budynków (ryc. 20).

W wyniku konkursu do dalszych prac wybrany został projekt zaproponowany przez firmę Henning Larsen, której powierzono proces dalszego projektowania obszaru (ryc. 21). Obecnie zaproponowana w konkursie koncepcja jest uszczegóławiana oraz dyskutowana m.in. z konserwatorem zabytków pod kątem dopełnienia obowiązku zachowania wszystkich elementów o walorach kulturowych, ze względu na znacznie zwiększony zakres ochrony, który pojawił się już po rozstrzygnięciu konkursu. Równocześnie Rząd Polski podejmuje prace zmierzające do wpisania obszaru na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Tym samym przyszłość obszaru stanowi obecnie pole negocjacji pomiędzy władzami konserwatorskimi a inwestorem, których wynik przesadzi o finalnym kształcie koncepcji obszaru.

## 5. WYBRANE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZYSZŁEGO ROZWOJU OBSZARU

Przyszły rozwój obszaru – jak już wspomniano – w dużej mierze zależy od uzgodnień pomiędzy inwestorem a władzami konserwatorskimi. Zagadnienie to nabrało w ostatnich latach bardzo dużego znaczenia z uwagi na trzy, zachodzące równolegle, procesy:

- Znaczne zainteresowanie społeczności lokalnej Gdańska losem terenów postoczniowych, w tym – historycznej zabudowy i elementów decydujących o krajobrazie miejsca – jak np. stoczniowych żurawi. Dodać tu należy iż proces ten zapoczątkowany został m.in. przez działania artystyczne, wskazujące na szczególny charakter obszaru – w tym np. publikację fotografii uznanego artysty, Michała Szłagi (Dominiczak J., Szłaga M. (red.), 2014) czy też wspomnień i refleksji dawnych stoczniowców (Daszczyńska H., Kobzdej D., Trzeciak A. 2013);
- Docenienie walorów zabytkowych dziedzictwa techniki, czego skutkiem stało się dążenie do objęcia najbardziej istotnych jego elementów ochroną konserwatorską. Proces ten, rozpoczęty



jeszcze w latach 1990-tych, nabrał znaczącego tempa dopiero w 2017 r., kiedy to służby konserwatorskie rozpoczęły procedurę wpisu do rejestru zabytków poszczególnych obszarów Lorens P., Lewicki J. 2018);

- Dostrzeżenie przez władze państwowe możliwości wpisu terenów dawnej Stoczni Gdańskiej na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, czego skutkiem ma być utrwalenie przede wszystkim dziedzictwa „Solidarności” jako ogólnonarodowego ruchu społecznego. Proces ten zapoczątkowany został w 2018r.

Niezależnie od kwestii ochrony dziedzictwa, wskazać trzeba także na bardzo dobrą koniunkturę na rynku nieruchomości, czego efektem jest ogromna liczba realizowanych w ostatnich latach w Gdańsku inwestycji, w tym – na terenach śródmiejskich. Młode Miasto jest przy tym jednym z ostatnich terenów rozwojowych w obrębie Śródmieścia, pozwalających na realizację znaczącego programu miejskiego. Stąd inwestorzy – ale także i władze miejskie – bardzo są zainteresowani możliwościami zagospodarowania tego terenu.

Ostatnią wreszcie kwestią jest bardzo dobrze rozwijający się rynek nieruchomości komercyjnych – w tym biurowych i usługowych – także poszukujący kolejnych pól ekspansji. Co istotne, realizowane obecnie inwestycje (jak m.in. kompleks Olivia Business Centre) stają się kołem zamachowym dla kolejnych przedsięwzięć. Równolegle zarówno mieszkańcy jak turyści poszukują unikatowych ofert usługowych, w tym – o niepowtarzalnej tożsamości. Na tym tle Młode Miasto – a szczególnie Stocznia Cesarska – jawi się jako jedna z bardziej interesujących lokalizacji w Gdańsku.

## 6. WNIOSKI

Omówiony w ramach artykułu proces planowania rozwoju zespołu Stoczni Cesarskiej w Gdańskiej jest niezwykle interesującym studium przypadku, pozwalającym na prześledzenie sposobu zagospodarowywania dawnych terenów przemysłowych i stoczniowych. Niewątpliwą cechą wyróżniającą analizowany teren jest jego niezwykła historia oraz unikatowe położenie w strukturze Śródmieścia Gdańska. Równocześnie jednak zwraca uwagę ewolucja koncepcji projektowych dla tego obszaru, skonfrontowana z dużym podobieństwem przedstawionych na przestrzeni lat pomysłów. Wynika to ze skomplikowanych uwarunkowań urbanistycznych przekształceń tegoż obszaru, w praktyce determinujących generalne założenia rozwiązania urbanistycznego. Rzecz Jana, dopiero realizacja pozwoli na określenie finalnego charakteru przedsięwzięcia, nie można jednak mieć wątpliwości co do jego wyjątkowego charakteru.

## BIBLIOGRAPHY

- Cieślak E., Biernat Cz: *Historia Gdańska*, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie 1975.
- Danzig und Seine Bauten*, praca zb., Berlin: Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn 1908.
- Daszczyńska H., Kobzdej D., Trzeciak A. (red.): *Tu stocznia*. Fundacja Centrum Solidarności, Gdańsk 2013
- Dominiczak J., Szlaga M. (red.), *Stocznia Szlaga*. Fundacja Karrenwall, Gdańsk 2013
- Kochanowska D., Kochanowski M., Lorens P.: *Studium rewitalizacji północnej części śródmieścia Gdańska*, [w:] Urbanistyka. Międzyuczelniane zeszyty naukowe. Rok 2. Warszawa: Wydawnictwo Akapit – DTP, 1996
- Kochanowski M., Kochanowska D., Lorens P. *Land Use Structure Determinants for the Gdańsk Shipyard Area*. [in:] Lorens p. (ed.) Large Scale Urban Developments. Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej 2001
- Lipiński J., Lorens P., 2016, *Młode Miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*. Warszawa: Monoplan.
- Lorens P.: *Przekształcenia obszaru Śródmieścia Gdańska w latach 1793-1945*. [w:] Gdańsk pomnik historii. Teka gdańska 3. Gdańsk: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Dziedzictwa Kulturowego 1998
- Lorens P.: *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*. Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin, 2013

- Lorens P., Załuski D., Ledwoń S. *Studium kubaturowe dla Młodego Miasta – analiza rozwiązań projektowych*. W: Młode Miasto. Zeszyty 01. Urbanista sp. zo.o, Gdańsk 2005, pp. 14-16
- Lorens P., *Transformacja Śródmieścia Gdańska – wybrane aspekty kształtowania nowego oblicza centrum metropolii*. W: Zuziak Z., Grzybowski A. (red.) Centra miast metropolitalnych w Polsce. Urbanistyka a polityka przestrzenna. Katowice: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej, 2018
- Lorens P., Grodnicki R., Osicki J., Tkaczuk J., Tyślewicz D.: *Przekształcenia frontu wodnego Gdańska*. W: Rembarz G., Mieszkać w Porcie. Studia KPZK PAN Tom CLXXXVIII, KPZK PAN, Warszawa 2018, pp. 182-212
- Lorens P., Lewicki J.: *Młode Miasto Gdańsk. Zasady kształtowania przestrzeni dawnej Stoczni Gdańskiej w kontekście wartości zabytkowej i wytycznych konserwatorskich*. Warszawa: Monoplan 2018
- Masłowski A.: *Brabank w Gdańsku: O zupełnie niebrabanckim Brabanku*. <http://ibedeker.pl/obiekty/o-zupelnienie-brabanckim-brabanku/>. Data dostępu: 20.12.2018 r.
- Pieprz D.: *Vision Master Plan for Gdańsk Shipyard Area*. [in]: Lorens p. (ed.) Large Scale Urban Developments. Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej 2001
- Schubert D.: *Waterfront (Re)Development Projects in Europe: Divergence and Convergence of Approaches*. W: Rembarz G., Mieszkać w Porcie. Studia KPZK PAN Tom CLXXXVIII, KPZK PAN, Warszawa 2018, pp. 12-21
- Załuski D.: *Rewitalizacja Młodego Miasta w świetle zapisów planów miejscowych*. W: Młode Miasto. Zeszyty 01. Urbanista sp. zo.o, Gdańsk 2005, pp. 11-13

#### AUTHOR'S NOTE

Prof. Piotr Lorens is an urban planner, Head of the Department of Urban Design and Regional Planning, Faculty of Architecture, Gdańsk University of Technology. In His scientific works He is dealing with regeneration and transformation of urban structures, with the special focus on waterfront areas.

#### O AUTORZE

Prof. Piotr Lorens jest urbanistą, kierownikiem Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej. Naukowo zajmuje się kwestiami odnowy i transformacji struktur miejskich, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni nadwodnych.

Contact | Kontakt: [plorens@pg.edu.pl](mailto:plorens@pg.edu.pl)

