

PIOTR LORENS
RYSZARD GRODNICKI
JANUSZ OSICKI
JANUSZ TKACZUK
DĄBRÓWKA TYŚLEWICZ

Politechnika Gdańska

PRZEKSZTAŁCENIA FRONTU WODNEGO GDAŃSKA

Abstract: Transformations of the Gdańsk Waterfront. Within this article a large scope of issues associated with development conditions and specifics of shaping the new image of Gdańsk waterfront was presented. The special attention was paid to its part situated within its central zone, located within the city centre. This area was playing a key role in development of the city, as within its boundaries many activities associated with shipbuilding and port industry were located. One has to mention that the Granary Island – a place located in the heart of the waterfront area – was an area of special interest for the port and shipbuilding activities, which relates also to the embankments of both Old and New Motława rivers. But the technological changes in the maritime transportation as well as wart-time destruction of the city decided about the major changes in structure of this area and shifting the port and shipbuilding operations to other sites located to the north from the city centre. Therefore, starting from the year 1945, one could observe the on-going discussion regarding the future of this area, although only in 1990-ties it was possible to actually start implementation of these ideas. At the same time – along with appearance of the demand for the types of apartments, office and commercial spaces that are located on the waterfront – the urban space of Gdańsk waterfront has become interesting for both municipal authorities and developers. In result, a large amount of projects have already been implemented or planned, which contributes towards creation of the new, waterfront urban district of Gdańsk. Within its structure one can distinguish a number of particular sites, including ones still awaiting for their development chances. In the text of this article there were presented the most important parts of these plans, as well as future development directions of urban waterfront structures.

Keywords: Contemporary investments. Gdańsk city centre, Urban transformations, Urban waterfront.

Wprowadzenie

Rozwój urbanistyczny Gdańska na przestrzeni wieków był już wielokrotnie dyskutowany i opisywany. Dotyczyło to także frontu wodnego miasta (choć odniesienia do tego pojęcia rzadko były stosowane), przy czym jedynie w wybranych przypadkach koncentrowano się na współczesnych przekształceniach obszaru.

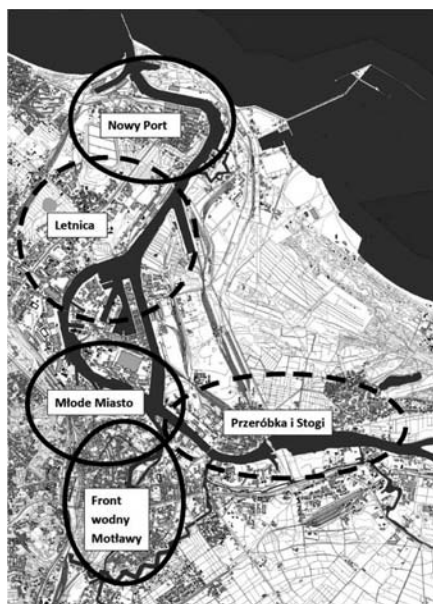
Jednym z ważniejszych zagadnień jest problem samej delimitacji obszaru *frontu wodnego* Gdańska. Generalnie rzecz ujmując, pojęciem tym określić należy całość obszarów położonych nad Motławą i Martwą Wisłą, w tym – obszary zagospodarowane w XIX i XX w. na potrzeby rozwijającego się portu i przemysłu 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. 1). Dodać należy, że pojęciem *frontu wodnego* nie będzie się określać realizacji tzw. struktur portowych III generacji – czyli tzw. Portu Północnego. W strukturze frontu wodnego odnaleźć będzie można natomiast pozostałości portu I i II generacji. Oznacza to, że zidentyfikować można przynajmniej dwa typy struktur frontów wodnych – o genezie średniowiecznej oraz o genezie XIX-wiecznej¹.



Ryc. 1. Struktura gdańskiego portu przedstawiona na planie z 1927r.
Plan obejmuje główne koncentracje terenów portowo-przemysłowych oraz stoczniowych oraz bezpośrednio im towarzyszące struktury miejskie

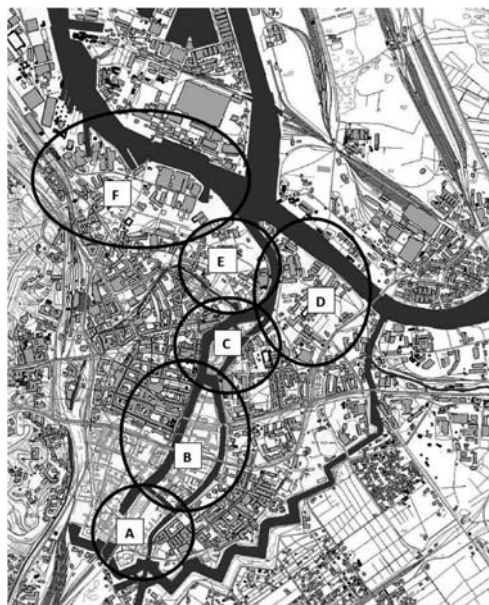
Źródło: Archiwum własne P. Lorensa.

¹ Więcej na temat portów I, II i III generacji oraz korespondujących z nimi struktur frontów wodnych o genezie średniowiecznej i XIX wiecznej zamieszczono w pracy: [Lorens 2013]. Patrz także: [Hoyle, Pinder 1988], a w kontekście Gdańska: [Kochanowski 1999].



Ryc. 2. Struktura frontu wodnego Gdańska

Źródło: Opr. P. Lorens na bazie podkładu mapowego przygotowanego przez I. Burdę (ryc. 2 i 3).



Ryc. 3. Struktura frontu wodnego w obszarze Śródmieścia Gdańskiego. A – rejon dawnego dworca Kłodno; B – Wyspa Spichrzów i jej otoczenie; C – Wyspa Ołowianka i jej otoczenie; D – Polski Hak; E – Młode Miasto – rejon Brabanku i Gazowni; F – Młode Miasto – rejon Stoczni Cesarskiej, Drewnicy i Placu Solidarności

Biorąc pod uwagę tak zarysowaną strukturę frontu wodnego Gdańska można w niej wyróżnić wiele obszarów o odmiennej charakterystyce (patrz ryc. 2) 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-wiecznej wspomnieć należy przede wszystkim **Młode Miasto**, jako obszar przemysłowy, poddawany od połowy lat 90. procesom przekształceń [Lipiński, Lorens 2016]. Co istotne, jedynie te dwa rejony są obecnie przedmiotem szerzej zakrojonych działań ze strony zarówno władz miejskich, jak i obszarem zainteresowania deweloperów. Dlatego też w ramach prezentowanego opracowania skupiono się jedynie na tych fragmentach przestrzeni frontu wodnego Gdańska.

Dodać trzeba, że w obszarze frontu wodnego miasta wyróżnić należy jeszcze przynajmniej trzy kolejne obszary, w tym **Nowy Port** (wykształconą w XIX w. dzielnicę, stojącą obecnie w przededniu szeroko zakrojonych przekształceń będących konsekwencją wprowadzenia w życie planów realizacji tzw. Portu Centralnego na północ od Półwyspu Westerplatte), **Letnicę** oraz **Przeróbkę i Stogi** – co do których brak jest na razie przesłanek dotyczących ich przyszłości.

Analizując strukturę zarówno opisanego powyżej frontu wodnego Motławy, jak i Młodego Miasta, należy wyróżnić pięć podstawowych, wyodrębniających się obszarów: rejon **dawnego dworca Kłodno**, **Wyspę Spichrzów** i jej otoczenie, **Wyspę Ołowiankę** i jej otoczenie, **Młode Miasto – rejon Brabanku²** i **Gazowni** oraz **Młode Miasto³ – rejon Stoczni Cesarskiej, Drewnicy i Placu Solidarności**. Orientacyjne granice tych obszarów przedstawiono na ryc. 3.

Historię rozwoju i przekształceń oraz współczesne kształtowanie nowego programu zagospodarowania każdego z tych obszarów przedstawiono w dalszych częściach opracowania. Omówiono także współcześnie realizowane projekty i przedsięwzięcia inwestycyjne. Mają one zarówno charakter infrastrukturalny, jak i kubaturowy, a wpływ na kształt obszaru mają także działania podejmowane w innych fragmentach miasta czy wręcz poza jego granicami. Wymienić należy m.in. nowy układ komunikacyjny tzw. Trasy Sucharskiego (wraz z tunelem pod Martwą Wisłą) czy ciąg tzw. Obwodnicy Południowej Gdańska.

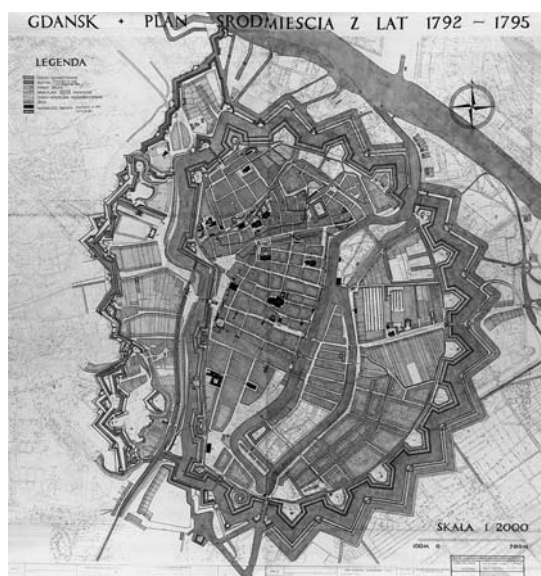
1. Front wodny Gdańska w kontekście przemian zachodzących do 1989 r.

Nakreślone we wstępie prezentowanego opracowania granice frontu wodnego Gdańska obejmują tereny urbanizowane od ponad tysiąclecia. Gdańsk, przeżywający swoje najświetniejsze lata w dobie Średniowiecza i Renesansu, żył głównie z handlu m.in. zbożem [Cieślak, Biernat 1975]. Dlatego też jego sercem pozostawał zawsze port na Motławie i związane z nim tereny zajęte przez spichlerze. W późniejszym okresie, na skutek otoczenia pierścieniem fortyfikacji nowożytnych uzyskało ono dość duże tereny pod zabudowę. Wtedy to też do dzielnic o średniowiecznym rodowodzie dołączyły nowe, takie jak Dolne Miasto, Długie i Nowe Ogrody (patrz ryc. 4).

Wykształcenie się silnego ośrodka portowego – a z czasem i przemysłowego – w obszarze Śródmieścia Gdańska skutkowało m.in. realizacją specyficznego typu zagospodarowania – zabudowy magazynowej i infrastruktury portowo-przemysłowej w postaci zespołu monumentalnych spichlerzy oraz nabrzeży o przemysłowym charakterze, wyposażonych w proste urządzenia przeładunkowe. Wskazać należy także na istotną rolę gdańskiego Żurawia – średniowiecznej bramy miejskiej (zamykającej ciąg ul. Szerokiej) będącej jednocześnie dźwigiem portowym, służącym zarówno do przeładunku towarów, jak i do stawiania masztów na jednostkach żaglowych. W kon-

² *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 2010].

³ Pojęciem *Młode Miasto* określa się część Śródmieścia Gdańska na północ od ul. Wałowej, w tym – tereny postoczniove, ale także dawnej gazowni miejskiej i innych zakładów przemysłowych oraz struktur miejskich.



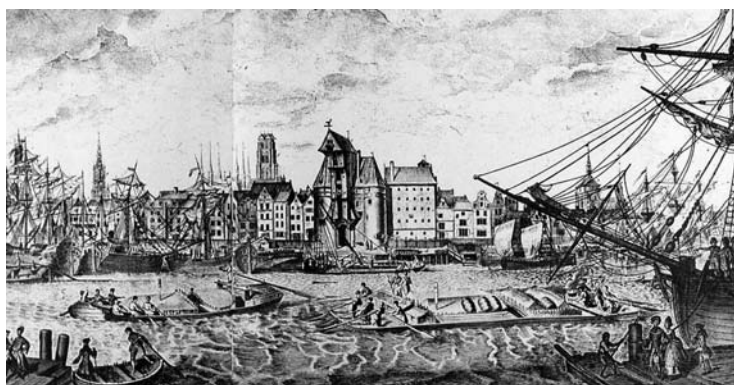
Ryc. 4. Obszar Śródmieścia Gdańska w granicach obwałowań nowożytnych. Stan na okres 1792-1795 r.

Opracowanie: ZAPA Gdańsk, S. Michel, S. Philip

Źródło: Archiwum własne P. Lorensa.

sekwencji wykształcony został w rejonie Motławy specyficzny typ krajobrazu miejskiego, którego istotnym uzupełnieniem była stała obecność dużej liczby jednostek pływających – w tym zarówno statków morskich, jak i śródlądowych barek czy tratw (patrz ryc. 5 i 6).

Jednak powstała wskutek rozbiorów nowa sytuacja polityczna i gospodarcza, wiążąca się m.in. z odcięciem miasta od naturalnego zaplecza, jakim była zlewnia Wisły – zaowocowała znaczną degradacją ekonomiczną i przestrzenną miasta



Ryc. 5. Krajobraz historycznego portu na Motławie

Źródło: [Jakrzewska-Śnieżko 1985].



Ryc. 6. Fragment portu na Motławie na przełomie XIX i XX w.

Źródło: Archiwum własne P. Lorensa.

[Cieślak, Biernat 1975]. Sytuacja ta miała się odmienić dopiero w drugiej połowie XIX w., kiedy to rząd ówczesnych Prus zdecydował o wdrożeniu polityki odnowy i „podźwignięcia” miast wschodniej części rodzącego się cesarstwa. Polityka ta przyczyniła się zarówno do podjęcia istotnych działań inwestycyjnych w mieście, jak i do polepszenia stanu jego gospodarki, przy czym należy dodać, że tempo rozwoju Gdańska nie było w stanie dorównać innym ważnym ośrodkom gospodarczym Niemiec⁴.

Wraz z podjęciem działań zmierzających do polepszenia stanu gospodarki miasta zmianie uległa jego rola. Miasto, zepchnięte dotychczas do roli jednego z większych garnizonów, zaczęło przeżywać swój renesans. Likwidacji uległy obwałowania, a na ich miejscu rozwinęły się nowoczesne układy komunikacji kolejowej i kołowej, połączone z reprezentacyjną zabudową śródmiejską. Jednocześnie dawne tereny portowe nad Motławą straciły swoje pierwotne znaczenie na rzecz położonych bliżej morza wybrzeży Martwej Wisły. Obszary zajęte dawniej przez fortyfikacje, zostały wykorzystane pod rozwój przemysłu, w tym m.in. stoczniewego [Massalski, Stankiewicz 1969]. W szczególności dotyczyło to obszaru Młodego Miasta, gdzie w połowie XIX w. założono pierwsze warsztaty okrętowe, z czasem przekształcone w zespół stoczni pruskiej marynarki wojennej. Obecnie relikty tego zespołu są znane pod nazwą Stoczni Cesarskiej [Lipiński, Lorens 2016]. Specyficzny układ jej zabudowy przetrwał działania wojenne (patrz ryc. 7), a zachowane do tej pory obiekty i urządzenia są objęte różnymi formami ochrony konserwatorskiej. Dotyczy to także tzw. dziedzictwa Solidarności [Lorens, Lewicki 2018].

⁴ Więcej o przekształceniach Śródmieścia Gdańska w drugiej połowie XIX w. m.in. w pracy [Lorens 1998].



Ryc. 7. Zdjęcie lotnicze zespołu Stoczni Cesarskiej z okresu międzywojennego
Źródło: [Barylewska-Szymańska *et al.* 2010].

Co interesujące, degradacja historycznego portu na Motławie przyniosła także pierwsze zmiany co do sposobu jego zagospodarowania. Przykładowo, tzw. Długie Pobrzeże już w XIX w. stało się promenadą spacerową chętnie wykorzystywaną przez mieszkańców Gdańska, a ul. Stągiewna zabudowana została charakterystyczną dla XIX-wiecznego miasta architekturą mieszkaniową w formie kamienic czynszowych (patrz ryc. 8).

Ponad pół wieku degradacji miasta do roli drugorzędnej ośrodka administracyjnego i garnizonowego spowodowało jednak, że mimo pewnych działań o charakterze modernizacyjnym, nie nastąpiły w jego strukturze poważniejsze zmiany. Sytuacja ta skłoniła wreszcie władze pruskie do podjęcia istotnych działań mających na celu rozwój miasta, a w szczególności jego Śródmieścia. Państwo posiadało na to



Ryc. 8. Zabudowa ul. Stągiewnej na przełomie XIX i XX w.
Źródło: [Tusk *et al.* 1996].

środki pochodzące z kontrybucji, płaconej przez Francję na skutek przegranej wojny 1870-1871 r. Jednak ten wysiłek modernizacyjny widoczny był przede wszystkim w zachodniej części historycznego centrum, w tym w obszarze tzw. zachodniego i północnego frontu Śródmieścia⁵.

W pierwszym okresie – do 1895 r. – w granicach Śródmieścia zlokalizowano wiele gmachów użyteczności publicznej, a także zakłady przemysłowe i kolejne obiekty koszarowe, przemysłowe, jak choćby Rzeźnię Miejską przy ul. Angielska Grobla. Również na sąsiadującym terenie Dolnego Miasta rozwijały się i powstawały nowe zakłady produkcyjne. Do najważniejszych zaliczyć należy fabryki chemiczne oraz przemysłu spożywczego. Obsługę komunikacyjną tych założeń zapewniała systematycznie rozwijana sieć bocznic kolejowych [Stankiewicz, Szermer 1959].

Zasadniczy przełom w rozwoju obszaru Śródmieścia nastąpił więc dopiero w 1895 r., kiedy to podjęto ostatecznie decyzję o niwelacji zachodniego pasa fortyfikacji. Decyzja ta wymuszona została postępującą ciasnotą i koniecznością znalezienia terenu pod kolejne inwestycje. Dodać należy, że podobne działania podejmowano wówczas w innych miastach niemieckich [Omilanowska 2018]. Także i wiele z miast położonych obecnie na ziemiach polskich stało się areną przedsięwzięć rozwojowych na skalę wcześniej niespotykaną, pozwalających na rozplanowanie nowoczesnych dzielnic śródmiejskich w postaci założeń pierścieniowych okalających historyczne centra [Bugalski 2018].

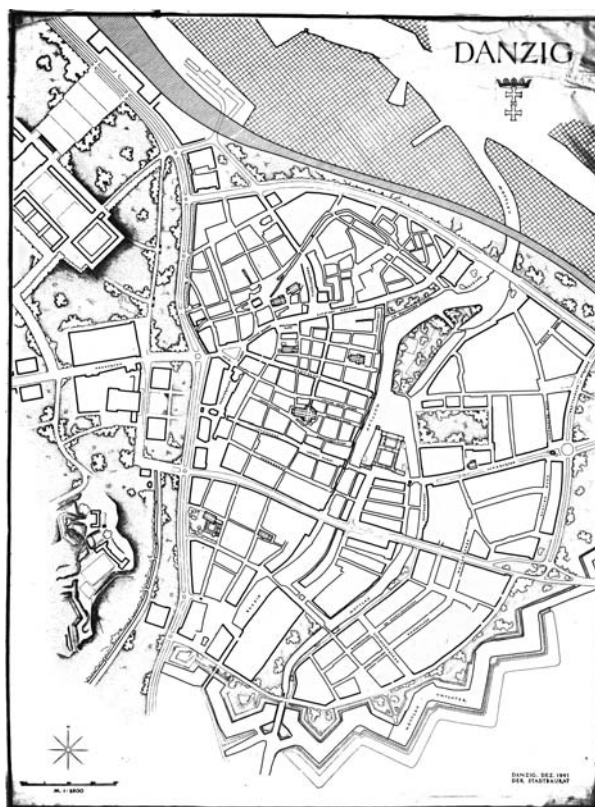
Okres 1878-1918 r. przyniósł więc Śródmieściu Gdańska istotne zmiany, choć obszar frontu wodnego dotknięty nimi został w relatywnie niewielkim zakresie. Na skutek korzystnej koniunktury politycznej i gospodarczej obszar praktycznie nie naruszony od czasów renesansu i baroku w ciągu niespełna 40 lat przekształcił się w nowoczesne założenie śródmiejskie, o dobrze rozwiniętej infrastrukturze komunikacyjnej, bogate w liczne funkcje decydujące o jego wielkomiejskim charakterze oraz – w części wschodniej i południowej (w tym na terenie frontu wodnego) – funkcje przemysłowe. Stan ten miał być utrzymany także w okresie międzywojennym, kiedy to przygotowany został tzw. Plan Wielkiego Gdańska – pierwszy nowoczesny dokument planistyczny w historii miasta [Althof 1935]. Skutkiem tej polityki było jednak wymieszanie funkcji mieszkaniowych i przemysłowych, czego jednym z przykładów stał się zespół zlokalizowany na obszarze dzisiejszego osiedla Brabank (patrz ryc. 9).

Już pod koniec lat 30., a więc jeszcze przed wybuchem wojny, kiedy to władze w mieście sprawowała NSDAP, rozpoczęto prace projektowe mające doprowadzić do znacznych przekształceń w obrębie Śródmieścia. Niewiele niestety wiadomo na ten temat – zachowały się jedynie wzmianki o planowanych nowych trasach i inwestycjach [Gamm 1960]. Zachowały się jednak schematy i ogólne koncepcje zabudowy i przebudowy poszczególnych partii miasta pochodzące już z pierwszych lat wojny. W ich ramach przewidywano wycofanie się przemysłu z Wyspy Spichrzów, Ołowian-

⁵ Więcej na ten temat w pracy [Lorens 1998]. Patrz także [Danzig und Seine Bauten 1908].



Ryc. 9. Zdjęcie lotnicze rejonu ujścia rz. Raduni do Motławy. Stan z okresu międzywojennego
Źródło: [Barylewska-Szymańska *et al.* 2010].



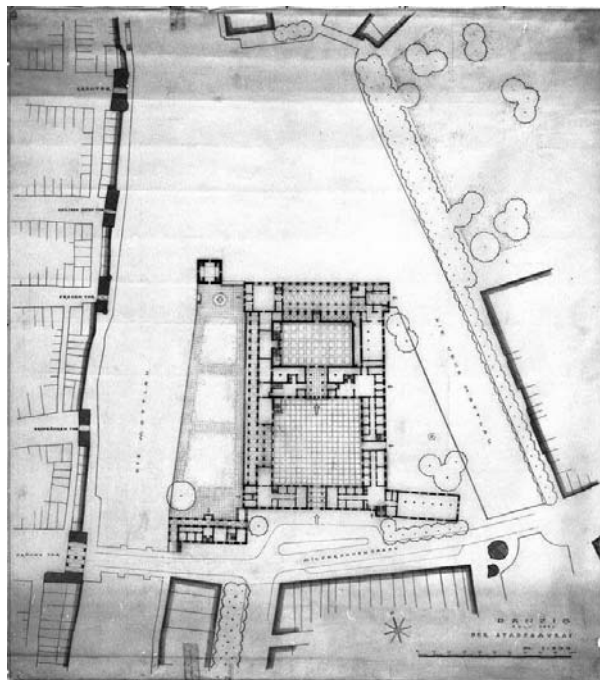
Ryc. 10. Jeden ze zbiorczych szkiców przebudowy obszaru Śródmieścia, datowany na 1941 r.
Źródło: Archiwum własne Autora (ryc. 10-13).



Ryc. 11. Założenie nowej osi wschód – zachód, w tym – z uwzględnieniem przebiecia Wyspy Spichrzów oraz realizacji nowych założeń w jej północnej części

ki i Rzeźni Miejskiej. Tym samym próbowano realizować modernistyczny postulat ścisłego rozdziału funkcji przemysłowych od śródmiejskich, przewidując zachowanie całego historycznego układu śródmiejskiego dla funkcji nieprzemysłowych.

Obejmowały one szczegółowe szkice rozwiązań poszczególnych kluczowych fragmentów przestrzeni. Plany te pozwalają ocenić skalę projektowanych przekształceń oraz stopień ich wpływu na strukturę całego miasta [Gruszkowski 1994].



Ryc. 12. Założenie nowego obiektu o funkcji publicznej na północnym krańcu Wyspy Spichrzów

Z opisanych powyżej zamierzeń, jak już wspomniano, zrealizowano bardzo niewiele.

Mimo planów przebudowy styku Śródmieścia ze stoczną również i na jej obszarze prowadzono liczne inwestycje, szczególnie pod koniec lat 30. i w trakcie wojny. Zachowało się na tym obszarze wiele hal produkcyjnych z tego czasu, w tym m.in. gigantyczny magazyn (5 kondygnacji) położony na końcu ul. Targowej. Starannie wykończona gładka ceglana elewacja z betonowymi wstawkami oraz żelbetowa konstrukcja pozwala przypuszczać, że powstał on krótko po wybuchu wojny. Nie ma go jednak na planie miasta z 1940 r. – oznacza to, że powstał później. Być może była to pierwsza realizacja z planowanej przebudowy stoczni – niestety, żadne przekazy na ten temat się nie zachowały [Lorens, Lewicki 2018]. Planowano także sanację fragmentów historycznego Śródmieścia. Zachował się rysunek pokazujący koncepcję przebudowy fragmentu Starego Miasta (okolice ul. Karpiej i Rycerskiej). Nie wiadomo niestety, czy i w jakim zakresie została ona zrealizowana.

Zniszczenia wojenne spowodowały bardzo duże uszczerbki w strukturze Śródmieścia, z której zachowały się jedynie niektóre elementy. Na skutek powojennej odbudowy pewnym obszarom Śródmieścia – jak np. Głównemu Miastu – przywrócono dawny wygląd, choć odbudowa ta budzi obecnie wiele dyskusji związanych z dążeniem projektantów do nadania obszarowi specyficznego charakteru [Lorens 2006]. Wiele terenów zostało jednak zabudowanych w sposób nie odpowiadający przedwojennej strukturze. Nowe znaczenie uzyskały także obszary, uważane dotychczas za peryferia [Lorens 1995].

Procesy odbudowy przebiegały na podstawie wielu szkiców i planów urbanistycznych, z których wiele zostało jedynie w sferze koncepcji. Wymienić należy przede wszystkim opracowanie sygnowane przez W. Czarneckiego pt. *Gdańsk zabytkowy* (ryc. 13) z okresu tuż powojennego oraz schemat planu ogólnego historycznego Śródmieścia Gdańska z 1952 r. (ryc. 14) [Bugalski 2015]. Wszystkie te opracowania przybliżyły koncepcję odbudowy historycznego Śródmieścia i dostosowanie jego przestrzeni do nowych potrzeb. W efekcie wykreowana została specyficzna struktura zdominowana przez średniointensywną zabudowę mieszkaniową, z historycznym jądrem w postaci odbudowanego Głównego Miasta, osiedlami mieszkaniowymi o modernistycznym charakterze położonymi na północ i południe od tegoż (Stare Miasto i Stare Przedmieście), zespołem urzędów w rejonie Nowych Ogrodów oraz zdegradowanymi obszarami Wyspy Spichrzów i Dolnego Miasta, jedynie w niewielkim stopniu poddanych procesom odbudowy.

Szczególnie interesującym elementem struktury stała się Wyspa Spichrzów – niegdyś gospodarcze serce miasta, teraz pozostawiona w dużej mierze w ruinie – stanowiąca niejako granicę pomiędzy Gdańskiem odbudowanym a swoistą mieszanką historycznych struktur mieszkaniowych i przemysłowych oraz nielicznych współczesnych uzupełnień na wschodnim brzegu Nowej Motławy. Początkowo, według założeń ujętych w obu ww. planach, stać się ona miała swoistym przedłużeniem struktury



Ryc. 13. Gdańsk zabytkowy. Szkic plany odbudowy z okresu tuż powojennego

Głównego Miasta, z zarysowanym (przynajmniej w planie Czernego) założeniem przypominającym dawną strukturę zabudowy spichlerzowej. Jednak plany te nie zostały zrealizowane. Co interesujące, w dużej mierze na papierze pozostały też inne zawarte w ww. dokumentach idee, jak realizacja zielonych bulwarów na wybrzeżach Motławy.

Znaczne zmiany w zakresie polityki przestrzennej przyniósł dopiero koniec lat 60., kiedy to przygotowano nowy plan ogólny obszaru Śródmieścia (1962 r., ze znacznymi modyfikacjami w 1968 r.). W dokumencie tym odszukać można inspiracje funkcjonalizmem, a jego głównymi rysami są: rozwój nowych, imponujących swoim rozmachem założeń komunikacyjnych, realizacja nowych obiektów mieszkaniowych i administracyjnych punktowych, sukcesywne dążenie do przekształceń nielicznych relikwów zabudowy przedwojennej i integracja obszaru Śródmieścia. Co interesujące, zobrazowaniem decyzji planistycznych stała się makieta prezentująca architektoniczne rozwiązania w skali całego Śródmieścia (patrz ryc. 15). Na podstawie zachowanych zdjęć dostrzec można charakter planowanych przekształceń oraz niejako sztandarowe inwestycje: nowe układy komunikacyjne poprowadzone w śladzie dawnego założenia Ringu (czyli układ Wały Piastowskie – Wały Jagiellońskie – Grodzka – Okopowa) oraz układ obecnego Podwała Przedmiejskiego – Al. Armii Krajowej, rozcinający historyczną tkankę Śródmieścia. Te dwie realizacje – jako jedne z nielicznych w pełni wdrożonych rozwiązań planu – do dzisiaj wyznaczają charakter tych kluczowych obszarów Śródmieścia. Zakładano także odbudowę obszarów nadwodnych w modernistycznej



Ryc. 14. Schemat planu ogólnego historycznego śródmieścia Gdańska z 1952 roku;
 autorzy: Leszek Dąbrowski, Adam Kühnel i Witold Rakowski
 Źródło: [Dąbrowski *et al.* 1954].

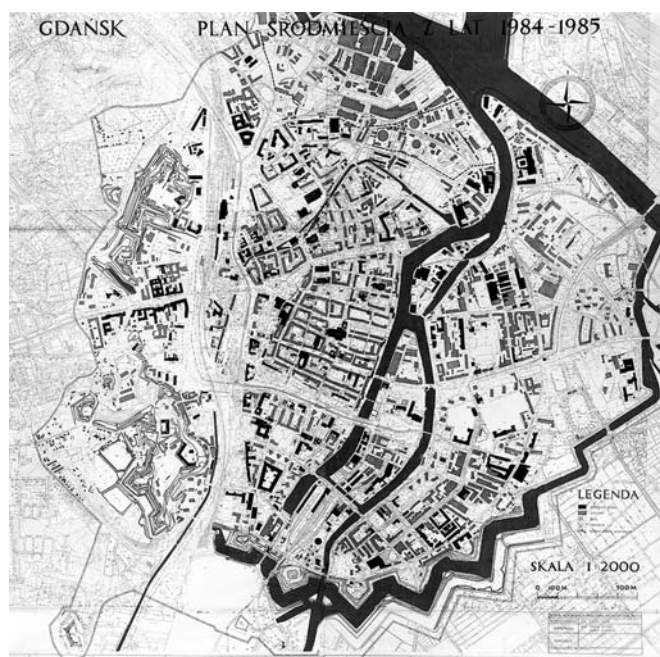
szacie, w tym realizację wielu obiektów o charakterze punktowym. Część z tych zamierzeń, jak choćby ww. zabudowę mieszkaniową, zrealizowano. Zamierzenia ujęte w planie z 1962 r. obejmowały także kreowanie wielkomiejskich założeń, jak choćby nowe centrum administracyjno-usługowe w rejonie ul. Heweliusza, przy czym swoistym ich zwieńczeniem miał być szereg dominant w rejonie Brabanku.

Jednak narastający kryzys ekonomiczny późnych lat 70. i 80. spowodował, że większość planowanych realizacji nigdy nie doszła do skutku lub też została podjęta w sposób fragmentaryczny. W efekcie pod koniec lat 80. Śródmieście Gdańska stało się swoistym kolażem form, założeń i układów pochodzących z różnych okresów odbudowy i planowania rozwoju, co przy zmieniających się dość diametralnie założeniach doprowadziło do pewnego chaosu w przestrzeni. Jednoczesne zaniedbania w zakresie zagospodarowywania obszarów pozostających w ruinie od czasów wojny – jak np. wspomniana wcześniej Wyspa Spichrzów – doprowadziły także do zakonserwowania w obszarze Śródmieścia olbrzymich rezerw terenowych – przeprowadzone na początku lat 90. szacunki wskazywały na to, że ok. 50% powierzchni prawie 800-hektarowego obszaru stać się mogło obszarem istotnych przekształceń. Dziedzictwo to jest także dobrze odzwierciedlone na planie obrazującym stan Śródmieścia w połowie lat 80., opracowanym w zespole ZAPA pod kier. St. Michela i St. Philipa (patrz ryc. 16).



Ryc. 15. Plan ogólny historycznego śródmieścia Gdańska z 1962 r. zdjęcie makiety historycznego śródmieścia Gdańska wizualizującej założenia planu ogólnego z 1962 r.

Źródło: Album przekazany przez Wiesława Gruszkowskiego archiwum Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddział Gdańsk.



Ryc. 16. Stan Śródmieścia w połowie lat 80. Opr. ZAPA St. Michel i St. Philip

Źródło: Archiwum własne Autora.

2. Front wodny Gdańska w kontekście współczesnych procesów rozwoju Śródmieścia miasta

Omówione powyżej procesy doprowadziły do powstania – jak już wspomniano – ogromnych rezerw terenowych w obszarze Śródmieścia. Co interesujące, postępująca w latach 90. transformacja ustrojowa początkowo nie prowadziła do rozwoju nowego zainwestowania 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 ze względu na niską rzędną gruntów nośnych) – czyniło inwestycje nieopłacalnymi. Podobnie zresztą rzecz miała się z pozostałymi obszarami Śródmieścia. Znaczną zmianę w tej kwestii zaobserwować można dopiero od początku drugiej dekady XXI w., 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, że Gdańsk odgrywał rolę miasta – gospodarza piłkarskich mistrzostw Europy Euro2012, dzięki czemu przyciągnął uwagę turystów z wielu krajów.

Konsekwencją tych procesów stało się znaczne przyspieszenie realizacji wielu inwestycji w obszarze Śródmieścia. Co interesujące, nowe inwestycje przyczyniające się do zmiany obrazu dzielnicy lokowane są na głównych osiach rozwoju, wyznaczonych przez największe skupiska obszarów wolnych lub podlegających transformacji. Wśród nich wymienić należy cztery najważniejsze:

- 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 ważnych inwestycji o charakterze śródmiejskim.
- Północny Front Śródmieścia – w tym obszar Młodego Miasta (czyli terenów postoczniowych i przemysłowych, położonych na nabrzeżu Martwej Wisły) oraz zespół Brabanku.
- Ciąg Podwala 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 ważnych inwestycji o charakterze centrotwórczym. W szczególności wymienić 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.
- Północną i południową część Wyspy Spichrzów – z nowymi inwestycjami mieszkaniowymi oraz hotelowymi.
- Rejon Targu Siennego i Rakowego – z realizacją Forum Gdańsk, stanowiącego obecnie główną koncentrację nowoczesnego handlu w obszarze dzielnicy.

Ponadto wskazać można na kolejne trzy „potencjalne” bieguny rozwoju, wciąż oczekujące na podjęcie działań inwestycyjnych. Wśród nich najważniejsze to:

- Rejon centralnej części Wyspy Spichrzów – rozdzielającej obszary realizowanych już zamierzeń.
- Rejon dawnego dworca kolejowego przy ul. Toruńskiej – czekający na realizację podobnej w charakterze do Brabanku inwestycji mieszkaniowo-usługowej o dużej skali.
- Rejon Długich Ogrodów i zakończenia ciągu Podwała Przedmiejskiego – stanowiący największą obecnie rezerwę terenową w obszarze Śródmieścia.



Ryc. 17. Główne korytarze i bieguny rozwoju w obszarze Śródmieścia Gdańska wraz z lokalizacją inwestycji o różnorodnym charakterze

Źródło: Opr. P. Lorens, I. Burda.

Wszystkie te obszary tworzą dość spójny układ korytarzy i biegunów rozwoju, których geometrie można prześledzić wraz z lokalizacją innych interwencji o podobnym charakterze (patrz ryc. 17).

W kontekście opracowania istotny jest front wodny Motławy oraz północny front Śródmieścia – w tym obszar Młodego Miasta. W szczególności wymienić należy wszystkie **lokalizacje nadmotławskie**, jak i Młode Miasto z kształtującymi się dopiero **programami zagospodarowania frontu wodnego Martwej Wisły**. Najważniejsze z nich zostały opisane w dalszej części pracy.

3. Kształtowanie się struktury zagospodarowania frontu wodnego Śródmieścia Gdańska

Na tle powyższego omówienia wskazać można wiele obszarów interwencji, o najciekawszym charakterze. W szczególności obejmują one większe obszary, poddawane procesom kompleksowego projektowania, planowania i następnie skoordynowanej realizacji. Zostały one wstępnie określone na ryc. 3 i obejmują kolejno:

- A – rejon dawnego dworca Kłodno.
- B – Wyspę Spichrzów i jej otoczenie.
- C – Wyspę Ołowiankę i jej otoczenie.
- D – Polski Hak.
- E – Młode Miasto – rejon Brabanku i Gazowni.
- F – Młode Miasto – rejon Stoczni Cesarskiej, Drewnicy i Placu Solidarności.

Co istotne, w kontekście realizowanych i planowanych inwestycji dostrzec można odmienne role każdego z tych obszarów.

Dwa z częściowo już zagospodarowanych obszarów stanowią swoiste „bramy do frontu wodnego Motławy” – dotyczy to rejonu **dawnego dworca Kłodno** oraz **rejonu Brabanku i Gazowni** (patrz: obszary A i E na ryc. 3). Jednocześnie ich nieco peryferyjne położenie w kontekście głównych elementów systemu przestrzeni publicznych miasta powoduje, że stanowią one naturalne koncentracje większych części programu mieszkaniowego. Dla obu tych obszarów inwestorzy dysponujący znacznymi porcjami terenów przygotowali kompleksowe plany ich zabudowy, które są sukcesywnie realizowane. Ich zapisy zostały także odzwierciedlone w regulacjach obowiązujących dla obu terenów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Z kolei **Wyspa Spichrzów** i **Wyspa Ołowianka** wraz z inwestycjami lokowanymi na obu brzegach zarówno Starej, jak i Nowej Motławy (patrz: obszary B i C na ryc. 3) – ze względu na większy udział funkcji komercyjnych (hotele, zabudowa biurowa, usługi różnego rodzaju) – stanowią rdzeń nowej struktury frontu wodnego Motławy. Oznacza to, że program mieszkaniowy lokowany w ich strukturze będzie mieć charakter *stricte* śródmiejski, z dużym udziałem mieszkań na wynajem oraz z okrojonymi do minimum przestrzeniami rekreacyjnymi czy prze-

znaczonymi dla najmłodszych. Bazą dla decyzji indywidualnych inwestorów stała się zarówno koncepcja przygotowana przez studio Stanisława Fischera (patrz ryc. 19), jak i projekty przygotowane indywidualnie przez poszczególnych inwestorów.

Odmienną rolę odgrywa **Młode Miasto**, w tym w szczególności – tereny postoczniove (patrz: obszar F na ryc. 3). Ze względu 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, Lorens 2016]. Co interesujące, funkcje te przewidywały już pierwsze studia dotyczące przyszłości tego obszaru [Kochanowska *et al.* 1996]. Dla obszaru tego opracowano także wiele planów i projektów, w tym – planów koordynacyjnych i *masterplanów* 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.

Zapewne odmienną, a co istotne jeszcze nie do końca sprecyzowaną rolę odgrywać **będzie ostatni z wskazanych na ryc. 3 obszarów – a mianowicie Polski Hak** (patrz: obszar D na ryc. 3). Dotychczas nie przygotowano spójnego programu zagospodarowania tego obszaru, niemniej jednak poszczególni właściciele terenów i inwestorzy rozpoczęli pierwsze prace mające na celu realizację inwestycji. Sądząc po informacjach prasowych, zabudowa tej części miasta będzie miała charakter *stricte* mieszkaniowy, lecz o znacznie niższej intensywności niż opisywane wcześniej inne fragmenty frontu wodnego Gdańska. Jedynym wyjątkiem stać się może dominanta architektoniczna (mówi się o budynku wysokim) ulokowana na samym cyplu Polskiego Haka. Jednak żadnych konkretnych zamiarów inwestycyjnych dotyczących tego obszaru jak dotąd nie ogłoszono.

Jak wynika z powyższego opisu, w obszarze frontu wodnego Gdańska – w tym zarówno dawnego portu na Motławie, jak i w obszarze dzielnicy przemysłowo-stoczniowej rozwijającej się pod koniec XIX w. **w północnej części Śródmieścia miasta** – zlokalizowanych zostało lub jest obecnie w realizacji wiele inwestycji o różnorodnym charakterze, przy czym w odniesieniu do wielu z nich dominuje funkcja mieszkaniowa. Można wręcz zaryzykować twierdzenie, że ma ona charakter kluczowy w procesie zagospodarowywania dawnych terenów portowych Gdańska, a dzięki znacznemu wzrostowi zainteresowania mieszkaniem o śródmiejskiej, ciekawej lokalizacji obszar ten w ciągu ostatnich dziesięciu lat stał się jednym wielkim placem budowy.

Dobłą ilustracją tych tez jest przegląd najważniejszych inwestycji, planowanych i realizowanych w obszarze frontu wodnego Gdańska. Zamieszczono go w kolejnym rozdziale opracowania. Interesującym uzupełnieniem realizowanej zabudowy jest nowy w polskich realiach trend, związany z lokalizacją tzw. domów pływających.

4. Kluczowe projekty i przedsięwzięcia o dominującej funkcji mieszkaniowej

Zgodnie z podziałem obszaru frontu wodnego Śródmieścia Gdańska, przyjętego w części wstępnej opracowania (patrz: ryc. 3), prezentację najważniejszych inwestycji podzielono na poszczególne zespoły, przyporządkowane wyodrębnionym obszarom. Omówiono je w ramach kolejnych podrozdziałów.

4.1. Rejon dawnego dworca Kłodno

W obszarze położonym na południe od obecnej ul. Toruńskiej oraz od Kanału Motławy zrealizowany został, jak dotychczas, jeden zespół – tzw. Kamienice nad Motławą (PB Górski). Jednak znacznie większe znaczenie będzie miał przygotowywany do kompleksowej realizacji zespół zabudowy ulokowany na przedłużeniu ul. Chmielnej, którego zasadnicze zarysy zostały określone w pracy wyłonionej w przeprowadzonym przez inwestora (Invest Komfort) konkursie (ryc. 18). W obszarze tym powstanie kompleks o dominującej funkcji mieszkaniowej, wykorzystujący zarówno doskonale powiązanie komunikacyjne z resztą Gdańska (w tym – bliskie sąsiedztwo dworca SKM Gdańsk – Śródmieście), jak i interesującą nadwodną lokalizację. Co prawda ostateczny kształt rozwiązań architektonicznych projektowanej inwestycji



Ryc. 18. Projektowana zabudowa rejonu dawnego dworca Kłodno
Źródło: Materiały prasowe inwestora.

cji nie został jeszcze ujawniony, zakładać jednak należy, że – wraz z wymienionym wcześniej zespołem Kamienic nad Motławą – wytworzona zostanie struktura o śródmiejskim charakterze.

4.2. Wyspa Spichrzów i jej otoczenie

Jak dotychczas, najważniejszym obszarem realizacji inwestycji mieszkaniowych jest Wyspa Spichrzów. W celu koordynacji procesu rozwojowego, przygotowano kompleksowo nakreśloną wizję przekształceń, następnie zapisaną w formule planów miejscowych i – na tej bazie – realizowaną przez rozmaite podmioty (ryc. 19). Wymienić należy zarówno inwestorów prywatnych, jak i spółkę publiczno-prywatną, zawiązaną przez władze miasta dla realizacji zabudowy na północnym cyplu obszaru.

W południowej części obszaru szczególnie interesująca jest realizacja Aura Island (Mill-Yon Gdańsk), nawiązująca swoim charakterem do dawnej zabudowy spichrzowej (ryc. 20, fot. 3). Interesującą kontynuacją tej inwestycji jest zrealizowany na sąsiedniej działce kompleks Nowa Motława (Dek-Pol) wraz z towarzyszącym mu hotelem (ryc. 20, fot. 4). Z kolei od strony ul. Chmielnej zrealizowany został zespół Chmielna Park (Inpro), którego architektura ma nieco bardziej industrialny charakter (fot. 1). Co interesujące, od strony Starej Motławy również pojawiły się nowe inwestycje, jednak o punktowym charakterze, jak np. Waterlane Island (L&P Company), sąsiadujące z wciąż zrujnowanymi zespołami dawnych spichlerzy (fot. 2).

Natomiast w północnej części Wyspy Spichrzów – niezależnie od zrealizowanego jeszcze w latach 90. zespołu Stągiewna (arch. St. Michel) najważniejszymi in-



Ryc. 19. Koncepcja zagospodarowania Wyspy Spichrzów. Opr. Fischer Atelier
Źródło: Archiwum własne Autora.



Ryc. 20. Zdjęcie lotnicze południowej części Wyspy Spichrzów wraz z wizualizacją zespołu Riverfront Apartments. Materiały prasowe inwestora
Źródło: [www.trojmiasto.pl].

westycjami są Granaria (konsorcjum Immoibel i Multibud), realizowana w formule partnerstwa publiczno- prywatnego (fot. 6) i obejmująca zarówno część mieszkalną, jak i hotel, jak i prywatna inwestycja pod nazwą Deo Plaza (Spichlerz Ognisty Wóz Apartamenty 10 sp. z o.o.), nawiązująca formą do istniejących w tym miejscu do 1945 r. spichlerzy (fot. 5). Obie te inwestycje są obecnie na ukończeniu i należy się spodziewać, że w 2019 r. pierwsze ich elementy zostaną ukończone. Pozostałe fragmenty przedmiotowego obszaru zapewne zostaną zagospodarowane do końca 2025 r.



Fot. 1. Widok na fragment zespołu Chmielna Park (Inpro)
Fot. P. Lorens (fot. 1-5; 8-12).



Fot. 2. Widok na fragment zespołu Waterlane Island (L&P Company)

Interesująco kształtuje się także zagospodarowanie otoczenia Wyspy Spichrzów. W szczególności wymienić należy inwestycję Rezydencja Wintera (Ekolan) (fot. 7) oraz Riverfront Apartments (Opus Investment) w rejonie ul. Kamienna Grobla (patrz m.in. ryc. 20). Inwestycje te dopełniają strukturę Starego Przedmieścia i Dolnego Miasta – dzielnic okalających Wyspę Spichrzów. Dodać także należy, że niejako pionierską rolę odegrała **inwestycja Apartamenty Lastadia (Invest Komfort), zrealizowana także na nabrzeżu Starej Motławy w rejonie ul. Lastadia i Toruńskiej.**

Wszystkie te przedsięwzięcia mają charakter wzajemnie się dopełniający, mimo że niektóre obszary wciąż oczekują na decyzje co do swojej przyszłości. Takim terenem jest środkowa część Wyspy Spichrzów, w miejscu gdzie biegnie przebu-



Fot. 3. Widok na fragment zespołu Aura Island (Mill-Yon Gdańsk)



Fot. 4. Widok na fragment zespołu kompleksu Nowa Motława (Dek-Pol) wraz z towarzyszącym mu hotelem



Fot. 5. Zespół Deo Plaza (Spichlerz Ognisty Wóz Apartamenty 10 sp. z o.o.)



Fot. 6. Wizualizacja zespołu Granaria (konsorcjum Immoebel i Multibud). Materiały prasowe inwestora
Źródło: [www.trojmiasto.pl].



Fot. 7. Widok na zespół Rezydencji Wintara (Ekolan)
Źródło: [www.trojmiasto.pl].

dowywany obecnie ciąg ul. Podwałe Przedmiejskie. Mimo to – obserwując procesy przekształceń tego terenu – można stwierdzić, że realizowana jest to w miarę spójna, śródmiejska w swoim charakterze zabudowa.

4.3. Wyspa Ołowianka i jej otoczenie

Podobnie jak ma to miejsce w przypadku Wyspy Spichrzów, także w północnej części frontu wodnego Motławy podejmowanych jest wiele inwestycji o charakterze dopełniającym. W szczególności wymienić należy transformację Wyspy Ołowianki (przebudowa dawnej elektrociepłowni na nową siedzibę Filharmonii Bałtyckiej), ale także wiele nowych zespołów mieszkaniowych. W obszarze tym – a także w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w dzielnicy Długie Ogrody – realizowanych jest wiele ważnych przedsięwzięć, jednak tylko trzy z nich można uznać za dopełniające strukturę frontu wodnego. Wśród nich należy wymienić zespół Szafarnia (Pirelli Pekao Real Estate) zlokalizowany w północnej części ul. Szafarnia (fot. 8) oraz zespół WaterLane (Vitania Group) zrealizowany na południe od poprzednio wymienionego (fot. 9). Realizacje te – wraz z przebudową wielu obiektów, w tym historycznego spichlerza – pozwoliły na wykreowanie nowego wizerunku tej części frontu wodnego miasta. Swoistą kontynuacją tychże jest realizowany obecnie kompleks Riverview (Vastint), położony już w rejonie Kanału na Stępcie (ryc. 21). Zapewne inwestycje te staną się punktem wyjścia do podejmowanych kolejnych działań **w rejonie Polskiego Haka**. Przy tej okazji należy także wspomnieć o niewielkiej wprawdzie, ale istotnej inwestycji w rejonie Targu Rybnego (Immo Lux), stanowiącej częściowe dopełnienie jego pierzei (fot. 10).



Fot. 8. Widok na zespół Szafarnia
(Pirelli Pekao Real Estate)



Fot. 9. Widok na zespół WaterLane
(Vitania Group)



Fot. 10. Widok na zespół kamienic przy Targu Rybnym (Immo Lux)



Ryc. 21. Projektowana zabudowa zespołu Riverview (Vastint). Materiały prasowe inwestora
Źródło: [www.trojmiasto.pl].

4.4. Młode Miasto – rejon Brabanku i Gazowni

Od strony północnej zespół frontu wodnego Motławy dopełnia pierwszy z fragmentów kształtującej się nowej dzielnicy Śródmieścia – Młodego Miasta. W szczególności – ze względu na przedmiot prezentowanego opracowania – istotna jest realizacja zwana Brabankiem (Invest Komfort), której pierwszy etap został oddany do użytku w 2016 r. (ryc. 22, fot. 11). Całe zamierzenie jest jednak znacznie większe, a od strony północnej zostanie zapewne dopełnione kolejnymi realizacjami. Na uwagę zasługuje także fakt, że całość zamierzenia – podobnie jak miało to miejsce w przypadku rejonu dawnego dworca Kłодно – stanowić będzie swoisty zwornik założenia nadwodnego Gdańska. Towarzyszyć temu będzie także zagospodarowanie Polskiego Haka, którego kształt – jak już wcześniej wspomniano – nie jest znany.



Ryc. 22. Plan zagospodarowania terenu zespołu Brabank.
 Fragment pracy konkursowej – opr. arch. J. Droszcz, arch. B. Domsta z zespołem
 Źródło: Archiwum własne P. Lorensa (ryc. 22-25).



Fot. 11. Widok na zespół Brabank (Invest Komfort)

4.5. Młode Miasto – rejon Stoczni Cesarskiej, Drewnicy i Placu Solidarności

Kolejnym polem inwestycyjnym, o nieco odmiennym charakterze od wcześniej omówionych, jest obszar Młodego Miasta (rejon Stoczni Cesarskiej, Drewnicy i Placu Solidarności). Obejmuje ono ponad 70 ha terenów postoczniowych, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie zidentyfikować można kolejne 70-80 ha terenów przemysłowych i rozmaitych nieużytków miejskich, mogących stać się jednym z najważ-



Ryc. 23. Gdańsk Młode Miasto. Koncepcja organizacji przestrzeni.
 Opr. zespół pod kierunkiem prof. M. Kochanowskiego, 2000 r.



Ryc 24. Wizja ukształtowania Młodego Miasta – terenów postoczniowych z 2006 r.
Opr. P. Lorens, S. Ledwoń

niejszych 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 w. 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, Lorens 2016]. Wymienić jednak należy koncepcję zagospodarowania zarówno całej dzielnicy (ryc. 23), przygotowanej w 2000 r. przez



Ryc. 25. Współczesna wizja zagospodarowania Stoczni Cesarskiej
w strukturze Młodego Miasta w Gdańsku. Opr. Henning Larsen, 2017 r.

zespół pod kier. prof. M. Kochanowskiego, jak i studium zagospodarowania samych terenów postoczniowych (ryc. 24) przygotowane w r. 2006 pod kier. dr P. Lorensa. W ciągu ostatnich lat poszczególne tereny inwestycyjne znalazły swoich inwestorów, przygotowujących szeroko zakrojone programy inwestycyjne. W szczególności wymienić należy spółkę Stocznia Cesarska, na zlecenie której zespół biura projektowego Henning Larsen przygotował studium zabudowy (ryc. 25).

4.6. Mieszkanie na wodzie

Ostatnim wartym wspomnienia przedsięwzięciem jest idea realizacji „domów na wodzie”, a więc zbudowanych w formie jednostek pływających kotwiczonych na stałe lub tymczasowo do brzegów Motławy. Pionierską realizacją w tym względzie stała się inwestycja przygotowana w 2018 r., która znalazła swoją lokalizację w rejonie Dolnego Miasta (fot. 12). Z zapowiedzi inwestycyjnych można jednak wnioskować, że tego typu realizacje będą miały znacznie bardziej powszechny charakter.



Fot. 12. Pierwszy w Gdańsku nowoczesny „dom na wodzie” zacumowany przy nabrzeżu Nowej Motławy

Podsumowanie

Przedstawiona w opracowaniu ewolucja struktury zagospodarowania frontu wodnego Śródmieścia Gdańska pozwala na stwierdzenie, że w historii swojego rozwoju obszar ten przeżywał niebywałe wręcz okresy wzrostu i przemian. Pierwszy z nich wiązał się z funkcjonowaniem średniowiecznego jeszcze w swojej genezie portu, którego kontynuacją stała się realizacja zespołu przemysłu stoczniowego w obszarze północnej części dzielnicy. Kolejne etapy to zniszczenia wojenne, planowana (i nigdy nie zrealizowana w zamierzonym kształcie) powojenna odbudowa obszaru oraz *boom* in-

westycyjny ostatniego dziesięciolecia. Właśnie współcześnie zachodząca transformacja Śródmieścia ma kluczowe znaczenie dla przyszłości obszaru, choć wyniki podejmowanych w jej ramach interwencji nie są w pełni przewidywalne w związku z niedoborami w zakresie koordynacji urbanistycznej podejmowanych przedsięwzięć.

Wymienione w opracowaniu inwestycje i projekty rzecz jasna nie wyczerpują listy wszystkich podejmowanych inwestycji. Wspomnieć należy także o wielu innych, drobniejszych interwencjach, obejmujących skalę jednego czy paru obiektów. Pełna ich lista wraz z analizą oddziaływania dopiero wymaga opracowania. Niemniej jednak należy podkreślić, że front wodny miasta w ciągu ostatnich dwudziestu lat stał się jednym wielkim placem budowy. Dodać należy, że finalny kształt jego struktury urbanistycznej nie jest do końca ani znany, ani przewidywalny. Co prawda, koordynacja planistyczna pozwala na spełnienie podstawowej funkcji zapewniania spójności przestrzennej, ale zdecydowanie brak jest dwóch elementów:

- Koordynacji urbanistyczno-architektonicznej – czego skutkiem jest kakofonia form architektonicznych nowej zabudowy i swoista dominacja konserwatora zabytków w dyskursie o kształcie przestrzeni (co jednak w żadnym razie nie prowadzi do ujednolicenia formy).
- Koordynacji strategicznej – czego skutkiem jest niejasna sieć relacji funkcjonalnych pomiędzy poszczególnymi obszarami, z których każdy stanowić może swoistą „wyspę rozwoju”, podczas gdy powinien stanowić fragment „śródmiejskiej sieci powiązań”.

Każde z tych zagadnień jest podejmowane jako osobny problem planistyczny czy projektowy przez miejską pracownię urbanistyczną – Biuro Rozwoju Gdańska. Do wypracowania w pełni spójnej polityki przestrzennej jest niestety jeszcze daleko, a na razie procesy inwestycyjne – zgodnie z logiką „niewidzialnej, liberalnej ręki rynku” – przyczyniają się do realizacji czasami dość przypadkowych inwestycji. Szczególnym przypadkiem może być tzw. Bastion Wałowa – zespół czterech punktowców mieszkalnych, zrealizowanych z wykorzystaniem swoistej luki planistycznej na styku Starego i Młodego Miasta.

Literatura

- Althof H., 1935, *Danzig. Town Planning*, [w:] *Town Planning and Housing throughout the World*, B. Schwan (red.). Verlag Ernst Wasmuth G.M.B.H., Berlin.
- Barylewska-Szymańska E., Bauer E., Szymański W., Urban T. (red.), 2010, *Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego ze zbiorów Instytutu Herdera w Marburgu*. Via Nova, Wrocław.
- Bugalski Ł., 2015, *Model mobilności a struktura urbanistyczna historycznego Śródmieścia Gdańska*. „Człowiek i Środowisko”, 39 (2), IGPIK, Warszawa.
- Bugalski Ł., 2018, *Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski*. (opr. niepubl), Gdańsk.

- Cieślak E., Biernat Cz., 1975, *Historia Gdańska*. Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Danzig und Seine Bauten*, praca zb., Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, 1908, Berlin.
- Dąbrowski L., Kühnel A., Rakowski W., 1954, *Plan Śródmieścia Gdańska*, [w:] *Konkurs na projekt urbanistyczno-architektoniczny fragmentu Śródmieścia Gdańsk*, S. Lier. Architektura, 7-8(1954), 197.
- Gamm R., 1960, *Swastyka nad Gdańskiem*. Warszawa.
- Gruszkowski W., 1994, *Mało znana karta z dziejów urbanistyki gdańskiej*. Pismo Politechniki Gdańskiej, nr 9/94, Gdańsk.
- Hoyle B., Pinder D., 1988, *Development Dynamics of the Port – City Interface*, [w:] *Revitalizing the Waterfront*, B. Hoyle, D. Pinder, M. Husain (red.). International Dimension of Dockland Redevelopment, Belhaven Press, London.
- Jakrzewska-Śnieżko Z., 1985, *Gdańsk w dawnych rycinach*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Gdańsk.
- Kochanowska D., Kochanowski M., Lorens P., 1996, *Studium rewitalizacji północnej części śródmieścia Gdańska*. Urbanistyka, Międzyuczelniane zeszyty naukowe, Rok 2, Wyd. Akapit – DTP, Warszawa.
- Kochanowski M., 1999, *Miasto i port. Relacje historyczne i współczesne jako problem strategii rozwoju miasta*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, J. Kołodziejcki, T. Parteka (red.). Biuletyn KPZK PAN, z.186, Warszawa.
- Lipiński J., Lorens P., 2016, *Młode Miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*. Monoplan, Warszawa.
- Lorens P., 1995, *Restrukturyzacja przestrzeni Śródmieścia Gdańska – możliwości i ograniczenia*. Informator, nr 6 – Pomorze Wschodnie – Prusy, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego, Gdańsk.
- Lorens P., 1998, *Przekształcenia obszaru Śródmieścia Gdańska w latach 1793-1945*, [w:] *Gdańsk pomnik historii*. Teka gdańska 3, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Dziedzictwa Kulturowego, Gdańsk.
- Lorens P., 2006, *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*. Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2013, *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*. Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin.
- Lorens P., Lewicki J., 2018, *Młode Miasto Gdańsk. Zasady kształtowania przestrzeni dawnej Stoczni Gdańskiej w kontekście wartości zabytkowej i wytycznych konserwatorskich*. Monoplan, Warszawa.
- Masłowski A., 2010, *Brabank w Gdańsku: O zupełnie niebrabanckim Brabanku*. [<http://ibedeker.pl/obiekty/o-zupelnie-niebrabanckim-brabanku/>, dostęp 20.12.2018].
- Massalski R., Stankiewicz J., 1969, *Rozwój urbanistyczny i architektoniczny Gdańska*, [w:] *Gdańsk – jego dzieje i kultura*, F. Mamuszka (red.). Warszawa.
- Omilanowska M., 2018, *Budowanie nad Bałtykiem. Studia z architektury i sztuki Gdańska, Pomorza i Żmudzi*. Fundacja Terytoria Książki, Gdańsk.
- Stankiewicz J., Szermer B., 1959, *Gdańsk – rozwój architektoniczny i urbanistyczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*. Wyd. Arkady, Warszawa.
- Tusk D., Duda W., Fortuna G., Nawrocki K., 1996, *Był sobie Gdańsk*. Fundacja „Dar Gdańska”, Gdańsk.