



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim:

Możliwości wykorzystania potencjału frontu wodnego Młodego Miasta Gdańska

Tytuł pracy w języku angielskim:

Opportunities to use the potential of the waterfront in the Young City of Gdansk

STRESZCZENIE

Niniejsza praca poświęcona jest badaniu możliwości wykorzystania potencjału frontu wodnego Młodego Miasta na odcinku od planowanego tunelu pod Motławą do stoczniowych pochylni B1 i B3. Celem ustalenia uwarunkowań lokalnych został przeprowadzony szereg analiz urbanistycznych w skali ogólnomiejskiej, ponaddzielnicowej oraz dzielnicowej dla samego Młodego Miasta wraz z najbliższym otoczeniem. Analizy obejmowały swoim zakresem uwarunkowania komunikacyjne, funkcjonalne, środowiskowe, a także w najdokładniejszej skali kompozycyjne, historyczne i kulturowe. Zostało wykonane również pogłębione studium problemu na przykładach zachodnioeuropejskich, w tym z Niemiec, Danii, Holandii oraz Norwegii, na podstawie którego określono aktualne trendy projektowe.

Głównym założeniem projektu jest wielopłaszczyznowe zintegrowanie Młodego Miasta z sąsiadującymi strukturami urbanistycznymi - historycznym Śródmieściem, dzielnicami Aniołki i Wrzeszcz, oraz w miarę możliwości z terenami portowymi. Aby osiągnąć założony cel wprowadzono zharmonizowaną z otoczeniem zabudowę opartą o nowy układ komunikacyjny, rozwinęło istniejący system przestrzeni publicznych, a także wprowadzono nowy system terenów zielonych, kontynuujący historyczny układ zielonej osi Wielkiej Alei Lipowej wraz z przyległymi terenami parkowymi, poprzez przekształcony tzw. Żółty Wiadukt, nowe aleje Młodego Miasta, aż do nabrzeża Martwej Wisły i Motławy.

Sam obszar projektowy, obejmujący nabrzeża oraz tereny zlokalizowane pomiędzy nimi a ul. Nową Wąkową, podzielono na pięć jednostek strukturalnych o podobnej charakterystyce. Zaproponowano rozwiązania projektowe mające na celu poprawę dostępności pieszej nabrzeży, oddzielenie przestrzeni publicznych od półprywatnych wewnątrz kwartałów, wprowadzenie generatorów ruchu w postaci obiektów o funkcjach publicznych o znaczeniu metropolitalnym, a także wyeksponowanie nabrzeży na bliski kontakt z wodą. Dla samych akwenów wprowadzono nowe funkcje, poczynając od marin dla małych i dużych jednostek pływających, nowych przystanków tramwaju wodnego, nowej przystani Żeglugi Gdańskiej, po elementy związane z rekreacją, takie jak różnego rodzaju baseny pływackie, barki gastronomiczne, czy amfiteatr nadwodny z fontanną.

Słowa kluczowe: Młode Miasto w Gdańsku, miasto przemysłowe, miasto poportowe, miasto hanzeatyckie, przestrzenie poindustrialne, przestrzenie publiczne, waterfront

Dziedzina nauki i techniki, zgodnie z wymogami OECD: architektura i urbanistyka

ABSTRACT

The present study is devoted to investigating the possibility of exploiting the potential of the waterfronts of the Young City in Gdańsk between the planned tunnel under the Motława River and the B1 and B3 shipyard slipways. In order to establish local conditions, a number of urban planning analyses were carried out on a city-wide, over-district and district scale for the Young City itself and its immediate surroundings. The analyses covered communication, functional, environmental and, on the most detailed scale, compositional, historical and cultural conditions. A detailed study of the problem was also carried out using examples from Western Europe, including Germany, Denmark, the Netherlands and Norway, on the basis of which current design trends were identified.

The project's main premise is the multi-faceted integration of the Young City with the neighbouring urban structures - the historic City Centre, the districts of Aniolki and Wrzeszcz, and as far as possible with the harbour areas. In order to achieve this goal, buildings harmonised with the surroundings have been introduced, based on a new transport system, the existing system of public spaces has been developed, and a new system of green areas has been introduced, continuing the historical system of the green axis of the Great Linden Alley with adjacent park areas, through the transformed so-called "Yellow Viaduct", the new avenues of the Young City, up to the piers of the Dead Vistula and Motława rivers.

The project area itself, comprising the waterfronts and the areas located between them and Nowa Wąłowa Street, was divided into five structural units with similar characteristics. Design solutions were proposed to improve the pedestrian accessibility of the waterfronts, to separate the public spaces from the semi-private interiors of the quarters, to introduce traffic generators in the form of buildings with public functions of metropolitan importance, and to expose the quays to close contact with the water. New functions have been introduced for the waterfronts themselves, ranging from marinas for small and large vessels, new stops for the water tram, a new marina for the Żegluga Gdańska, to recreational elements such as various kinds of swimming pools, gastronomical barges or a waterside amphitheatre with a fountain.

Keywords: Young City of Gdańsk, post-industrial city, post-port city, Hanseatic city, post-industrial spaces, public spaces, waterfront

SPIIS TREŚCI

1. WSTĘP	7
1.1 Temat pracy	8
1.2 Cel i założenia pracy	9
2. METODOLOGIA	11
2.1 Etapowanie prac nad projektem	11
2.2 Dokumenty strategiczne przeanalizowane na potrzeby projektu	13
3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO	15
3.1 Ogólna charakterystyka obszaru objętego opracowaniem	15
3.2 Historia i najważniejsze wydarzenia	22
3.3 Model transformacji	27
3.4 Wybrane koncepcje zagospodarowania terenów Młodego Miasta	28
3.4.1 Koncepcje na Stocznię Cesarską	29
3.4.2 Tereny dawnej Stoczni Schichaua	37
3.4.3 Pozostałe, wybrane koncepcje na zabudowę Młodego Miasta	41
3.5 Inwestycje na Młodym Mieście	43
3.5.1 Youngi Gdańsk Upside Property	44
3.5.2 Żurawie YIT Gdańsk Sp. z o.o.	46
3.5.3 Zabudowa mieszkaniowa przy Europejskim Centrum Solidarności Echo Investment	48
3.5.4 Doki Eurostyl	49
3.5.5 Brabank Invest Komfort	53
3.5.6 Chlebova apartments	56
3.5.7 Nadmołławie Robyg	58
3.5.8 Fabryka wież wiatrowych na wyspie Ostrów	60
4. ANALIZA WYBRANYCH STUDIÓW PRZYPADKU	62
4.1 Hafencity w Hamburgu	62
4.2 Aarhus Øje w Aarhus	72
4.3 Wertquartier w Bremerhaven	86
4.4 Nieuwe Mass w Rotterdamie	111
4.5 Bjørvika w Oslo	121
4.6 Podsumowanie i wytyczne projektowe ze studium problemu	127
5. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO	130
5.1 Uwarunkowania komunikacyjne	130
5.1.1 Dostępność w skali ogólnomiejskiej	130
5.1.2 Dostępność w skali dzielnicowej	132
5.1.3 Dostępność piesza na terenie Młodego Miasta	135
5.2 Uwarunkowania funkcjonalne	136

5.2.1	Analiza funkcji zabudowy w skali ogólnomiejskiej	136
5.2.2	Analiza funkcji zabudowy w skali ponaddzielnicowej	138
5.2.3	Analiza funkcji zabudowy na terenie Młodego Miasta	141
5.3	Uwarunkowania środowiska przyrodniczego	143
5.3.1	Analiza zieleni i jej powiązań w skali ogólnomiejskiej	143
5.3.2	Analiza środowiska naturalnego w skali Młodego Miasta	148
5.4	Pozostałe uwarunkowania	151
5.4.1	Analiza kompozycji Młodego Miasta	151
5.4.2	Analiza uwarunkowań historycznych i kulturowych	153
5.4.3	Analiza przestrzeni publicznych Młodego Miasta	155
5.4.4	Analiza struktury własności i zamierzeń inwestycyjnych Młodego Miasta	157
5.5	Podsumowanie i wytyczne projektowe z analiz	158
6	WIZJA PROJEKTOWA	160
6.1	Idea	160
6.2	Model struktury przestrzennej	162
6.2.1	Podział na jednostki przestrzenne	162
6.2.2	Charakterystyka punktów skupiających	164
6.3	Masterplan - założenia w skali urbanistycznej	173
6.3.1	Rozwiązania w zakresie komunikacji	174
6.3.2	Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej	176
6.3.3	Rozwiązania w zakresie powiązań zielonych i wodnych	178
6.3.4	Rozwiązania w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych	181
6.3.5	Rozwiązania w zakresie kształtowania kompozycji i formy zabudowy	182
6.3.6	Rozwiązania w zakresie kształtowania wysokości zabudowy	184
6.3.7	Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża	188
6.4	Projekt wielofunkcyjnej barki	206
6.4.1	Idea	206
6.4.2	Opis projektu	207
6.4.3	Rysunki techniczne	209
6.4.4	Wizualizacje	214
7	PODSUMOWANIE	217
8	LITERATURA	218
9	SPIS RYCIN	222
10	SPIS FOTOGRAFII	230

1. WSTĘP

Frontem wodnym nazywamy w urbanistyce obszar zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie zbiornika wodnego, rzeki, jeziora czy też morza. Obszar ten stanowi strefę licznych interakcji będących zarówno konfliktami przestrzennymi i gospodarczymi, jak i również przedmiotu współpracy pomiędzy różnymi interesariuszami. Front wodny to przede wszystkim relacja pomiędzy miastem, a wodą. W literaturze obszar ten też nazywany jest interfejsem, obszarem stykowym zlokalizowanym pomiędzy strukturą miejską, a portem.^{1,2} Ciężko jest jednoznacznie określić granice waterfrontu, bowiem stanowi on przestrzeń niejednoznaczna, której obszar ulegał powiększeniu, pomniejszeniu czy przesunięciu w różnych okresach historycznych. Obszary portowe posiadają w swojej strukturze elementy takie jak: przyportowe przemysły, funkcje związane z obsługą portu, funkcje składowe, ale także funkcje mieszkaniowe, w tym rekreacyjne³. Współcześnie możemy zaobserwować utrwalający się trend zmierzający w kierunku rewitalizacji frontów wodnych.

Proces rewitalizacji waterfrontów dotyczy obszarów położonych w centrach miast, czyli miejsc gdzie zlokalizowany był port i gdzie tak naprawdę miasta miały swój początek. Częstokroć na obszarze waterfrontów możemy spotkać intensywną zabudowę o olbrzymim potencjale i wartości, która jednakże obniżona jest z uwagi na ograniczenie bądź zupełny zanik funkcji portowych. Na potencjał waterfrontów wpływają między innymi aspekty takie jak atrakcyjna lokalizacja, walory funkcjonalne czy kulturowe. W kontekście przekształceń waterfrontu Młodego Miasta należy poruszyć pojęcie rewitalizacji. Bezsprzecznie w przypadku Młodego Miasta możemy mówić o ożywieniu zanieczyszczonego obszaru poprzemysłowego z uwagi na fakt, że obecnie obszar objęty opracowaniem jest terenem w dużej mierze zdegradowanym, nie wykorzystującym swojego potencjału i wymagającym działań zmierzających do przywrócenia go do prawidłowego, pożytecznego funkcjonowania w korelacji z resztą miasta.

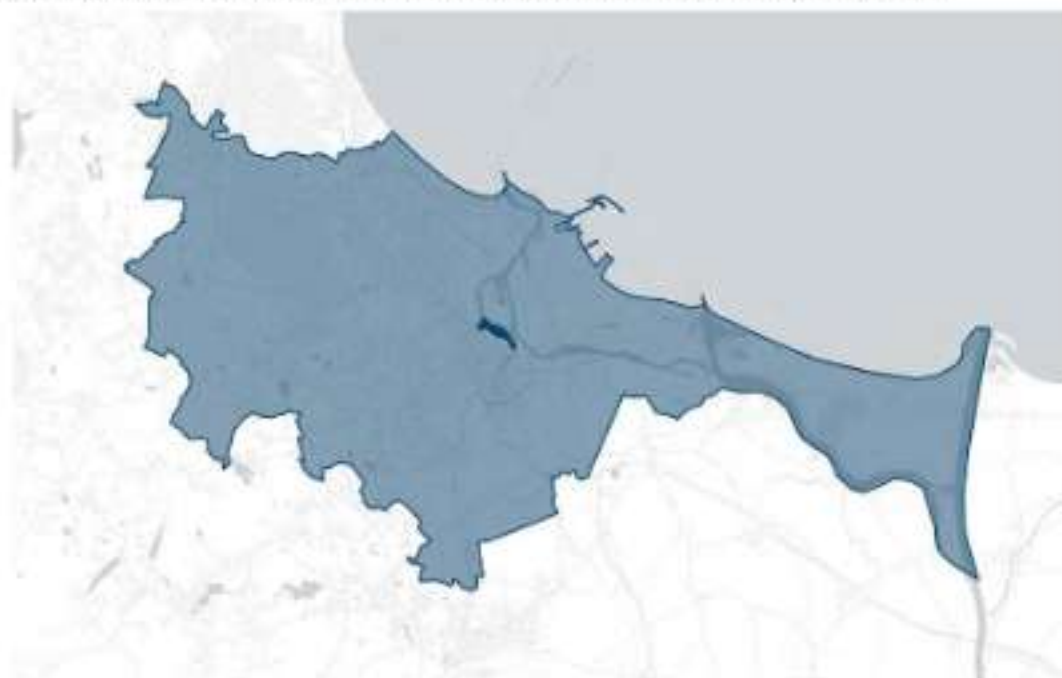
Rewitalizacja obszarów poprzemysłowych i poportowych, biorąc pod uwagę przykłady na całym świecie, o których zostały przedstawione w dalszej części niniejszej pracy, jest procesem zupełnie naturalnym w ich rozwoju. Rozwój ten może dokonywać się oczywiście według odmiennych modeli, dostosowanych do specyfiki każdego z frontów wodnych, niemniej jednak za każdym razem wiąże się z lokalizacją nowych programów miejskich, które w przeważającej mierze nie są związane

¹ A. Vallega, 1993, *Waterfront Redevelopment. A central Objective for Coastal management*. Bruttomesso, Venice. Available online 23 August 2001: https://www.researchgate.net/publication/229016387_Urban_waterfront_facing_integrated_coastal_management

² B. Hoyle, 1988, *Fields of Tension: Development Dynamics at the Port-City Interface*. Bruttomesso, Marsilio, Venice. Available online: 2001: https://www.researchgate.net/publication/233179079_Fields_of_Tension_Development_Dynamics_at_the_Port-City_Interface

³ B. Hudson 1996, *Cities on the Shore. The Urban Littoral Frontier*, Pinter, London. Available online: <https://www.proquest.com/docview/231476684?sourceType=Scholarly%20Journals>

z dawnymi funkcjami portowymi, kontynuując niekiedy wyselekcjonowane jego funkcje przejawiające się chociażby pojawianiem marin jachtowych czy też terminali dla żeglugi np. pasażerskiej.



Ryc. 1. Lokalizacja dzielnicy Młode Miasto na tle miasta Gdańska. (źródło: opracowanie własne)

1.1 Temat pracy

Dotychczasowe przekształcenia Młodego Miasta trudno opisać jako realizację konkretnego projektu rewitalizacji czy też zamierzenia gospodarcze. Pomimo znaczących działań konserwatorskich na tym obszarze nie możemy także mówić o terenie zamkniętym na potrzeby zachowania w formie muzeum przemysłu stoczniowego czy też obszaru o tematyce solidarnościowej. Nie sposób także przyjąć, że przekształcenia Młodego Miasta to realizacja wielkoskalowego projektu deweloperskiego. Zmiany zachodzące na obszarze Młodego Miasta tworzą swoistą układankę z powyższych komponentów. Gdy wsłuchamy się w podzielone zdania opinii publicznej oraz różnych grup interesariuszy będziemy mieli dwie zupełnie odmienne wizje Młodego Miasta. Z jednej strony wobec przekształceń Młodego Miasta oczekuje się podejścia silnie historycznego, który cały nacisk położy na działania konserwujące, a także utrwalające przemysł ciężki. Takie rozpatrzenie problematyki przekształceń Młodego Miasta w zasadzie przełoży się na ograniczenie rozwoju urbanistycznego i zaprzepaści możliwość integracji dzielnicy z miastem.

Druga koncepcja zakłada z kolei przeznaczenie sił i środków na budowanie dzielnicy zintegrowanej, nowoczesnej, przeznaczonej do pracy, nauki i wypoczynku. Oczywiście taka idea nie

zakłada pominięcia aspektów historycznych, te bowiem mają być zachowane jako istotny element świadczący o tożsamości tego miejsca. To właśnie ścierające się ze sobą idee spowodowały, że przekształcenia Młodego Miasta przebiegają w sposób spowolniony i wewnętrznie niespójny. Innym problemem, który znacząco rzutuje na realne możliwości przekształceń Młodego Miasta jest brak koordynacji procesu rozwoju wynikający z braku realnego podmiotu, który mógłby się podjąć realizacji takiego zadania. Ciężko bowiem samoczynnie wyważyć interes deweloperów, oczekiwania społeczne i adekwatną dla takiej lokalizacji potrzebę wykreowania przestrzeni publicznych o wysokiej jakości. W związku z powyższym największe kompetencje w tym zakresie mogą posiadać władze samorządowe, które tworząc właściwe regulacje oraz pilnując ich przestrzegania, mogą poprowadzić Młode Miasto w kierunku pożądanego modelu miejskiego. W tym celu właśnie temat Młodego Miasta powinien podlegać nieustannym dyskusjom, aby poszerzać świadomość problemu i wspierać samorządowców w dążeniach do jego rozwiązania. Warto mieć nadzieję, że niniejsze opracowanie w pewnym zakresie będzie stanowiło wzmocnienie tego kierunku i przyczyni się do kolejnych rozmów o wizji Młodego Miasta.

1.2 Cel i założenia pracy

Celem stawianym w pracy jest wykreowanie szeregu rozwiązań pozwalających na powiązanie miasta z terenami portowymi, a także stworzenie wzajemnych relacji pomiędzy tymi obszarami z poszanowaniem doświadczeń historycznych i kulturowego. Co więcej, istotą przekształceń Młodego Miasta jest skomponowanie takiej przestrzeni, która stanie się nowoczesnym ośrodkiem miejskim na miarę węzła w rdzeniu gdańskiego Centralnego Pasma Usługowego. Taki ośrodek będzie się wyróżniał swoim nadwodnym potencjałem oraz znaczącym dziedzictwem historycznym i kulturowym, którego motywem przewodnim będzie oczywiście Solidarność.

Ze względu na swoje położenie, projekt ma przybliżyć miasto do wody, nie tylko w aspekcie czysto krajobrazowym, lecz także komunikacyjnym i rekreacyjnym, między innymi poprzez rozbudowę sieci żeglugi nawodnej, w szczególności żeglugi pasażerskiej. Wobec dwóch różnych wizji kształtowania terenów Młodego Miasta, które przedstawiono w temacie pracy, oczywistym jest, że działania podejmowane na tym obszarze nie będą skupiały się na odbudowie funkcji przemysłowych, czy stoczniowych, lecz będą zmierzały w kierunku wykreowania nowego ośrodka miejskiego, będącego atrakcyjnym miejscem do życia, pracy i rozwoju, przy jednoczesnym dbaniu o doświadczenia historyczne i kulturowe. Wydobyć i podkreślić dziedzictwo kulturowe i historyczne będzie stanowiło podstawę w kształtowaniu tego projektu. Na te potrzeby przeanalizowano szereg opracowań w tym historycznych, aby znaleźć i spróbować wdrożyć jak najwięcej elementów, które pozwolą wzmocnić kompromis między poczuciem potrzeby zachowania istniejącego, a koniecznością przekształceń w nowoczesne i wewnętrznie spójne.

W ramach tego projektu wyznaczono kilka celów nadrzędnych. Zaproponowane rozwiązania mają zrealizować:

- Waterfront Młodego Miasta jako zwrócenie się Gdańska frontem do wody,
- Młode Miasto jako dzielnica aspirująca do miana węzła w Centralnym Paśmie Usługowym,
- Bulwary nadwodne jako przestrzeń otwarta, dostępna, a co ważniejsze stanowiąca część systemu przestrzeni publicznych miasta. Bulwary rozumiane jako strefa relaksu, odpoczynku, swobodnego dostępu do wody na całości swojej długości,
- Przestrzenie na styku z wodą będą publicznie dostępne, unikanie kreacji przestrzeni o charakterze prywatnym, zamkniętym,
- Szacunek i wydobycie historycznego dziedzictwa kulturowego. Działania w skali urbanistycznej, architektonicznej, w tym także detal architektoniczny,
- Architektura wyróżniająca przestrzeń nadwodną,
- Odpowiedni program funkcjonalny założenia: przedsięwzięcia komercyjne w centrum założenia, funkcja mieszkaniowa w oddaleniu, poza centrum,
- Wykreowanie atraktorów - magnesów publicznych w odpowiednim rytmie podkreślającym atrakcyjność założenia.

2. METODOLOGIA

2.1 Etapowanie prac nad projektem

Pracę nad projektem rozpoczęto od określenia tematyki oraz granic obszaru opracowania oraz wizji w terenie, na której sporządzono dokumentację fotograficzną oraz niezbędne notatki.

W następnej kolejności przygotowano studium problemu dla terenów postoczniovych i przemysłowych. W tym celu przeanalizowano przekształcenia terenów postoczniovych dla dzielnicy Hamburga - Hafencity, dzielnicy Aarhus Øje w mieście Aarhus w Danii, dzielnicy Werftquartier w Bremerhaven w Niemczech, Nieuwe Maas w Rotterdamie oraz Bjervika w Oslo w Norwegii. W wyniku przeprowadzonego studium problemu opracowano listę wytycznych projektowych dla obszarów przemysłowych i postoczniovych.

W dalszej kolejności zapoznano się ze specyfiką istniejących oraz powstających inwestycji na obszarze Młodego Miasta.

Następnie przystąpiono do opracowywania analiz stanu obecnego. Analizy sporządzono w trzech skalach: ogólnomiejskiej, dzielnicowej oraz w skali obszaru opracowania.

Zastosowano trzy różne skale analityczne z następujących przyczyn:

- zastosowanie skali ogólnomiejskiej - miało za zadanie zbadać znaczenia obszaru objętego opracowaniem w skali miasta Gdańska. Dzielnica Młode Miasto wyróżnia się swoim charakterem oraz uwarunkowaniami, które należało przeanalizować właśnie w tej skali
- zastosowanie skali dzielnicowej - miało za zadanie wskazać uwarunkowania wiążące Młode Miasto z sąsiadującymi dzielnicami, co będzie miało istotne znaczenie chociażby w aspekcie powiązań komunikacyjnych, architektonicznych czy też środowiskowych
- zastosowanie skali obszaru opracowania było konieczne z uwagi na liczne uwarunkowania występujące w granicach obszaru

W ramach etapu analitycznego sporządzono analizy stanu istniejącego:

- 1.1. Uwarunkowania komunikacyjne
 - 1.1.1. Dostępność w skali metropolitalnej
 - 1.1.2. Dostępność w skali dzielnicowej
 - 1.1.3. Dostępność piesza na terenie Młodego Miasta
- 1.2. Uwarunkowania funkcjonalne
 - 1.2.1. Analiza funkcji zabudowy w skali metropolitalnej
 - 1.2.2. Analiza funkcji zabudowy w skali dzielnicowej
 - 1.2.3. Analiza funkcji zabudowy na terenie Młodego Miasta
- 1.3. Uwarunkowania środowiska naturalnego
 - 1.3.1. Zieleni i jej powiązania w skali metropolitalnej
 - 1.3.2. Zieleni i jej powiązania na terenie Młodego Miasta

1.4. Pozostałe uwarunkowania

1.4.1. Analiza kompozycji Młodego Miasta

1.4.2. Analiza uwarunkowań historycznych i kulturowych

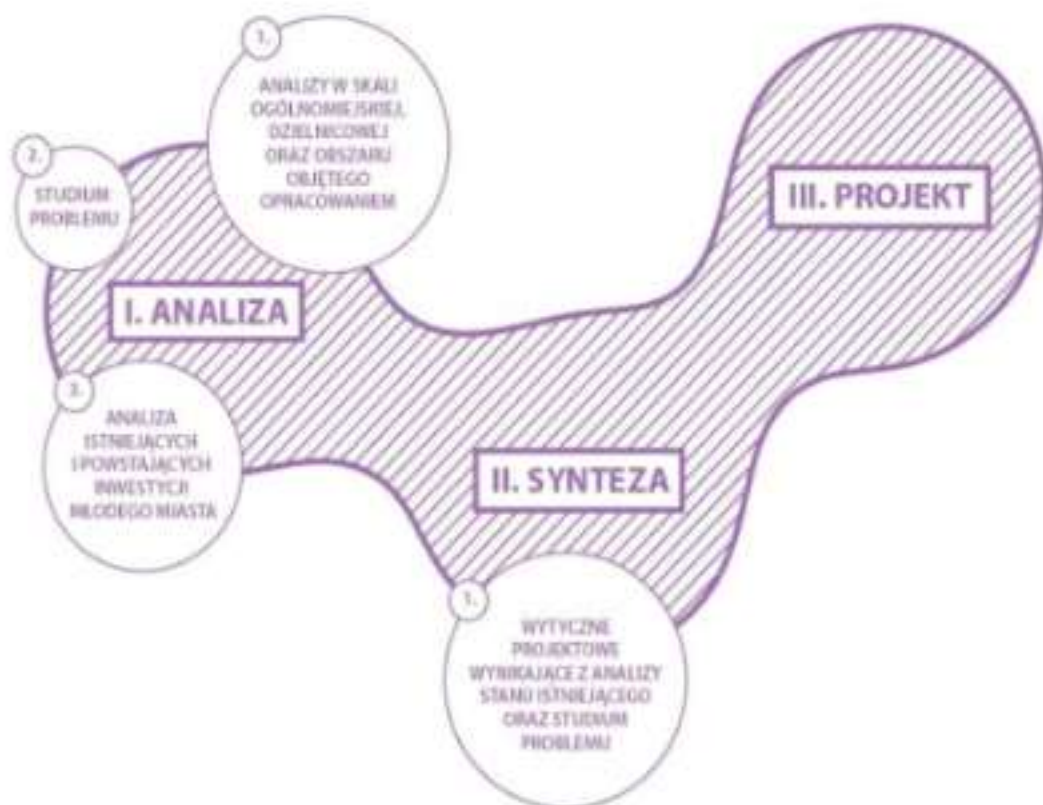
Efektem opracowanych analiz była ich synteza zawierająca się w wykazanie wytycznych projektowych dla obszaru objętego opracowaniem.

Po zakończeniu etapu analitycznego przystąpiono do opracowania docelowej koncepcji zagospodarowania obszaru objętego opracowaniem w skali 1:1000. Przygotowano także schematy rozwiązań obszaru pod względem rozwiązań w zakresie:

1. komunikacji
2. struktury funkcjonalnej
3. powiązań zielonych i wodnych
4. kształtowania przestrzeni publicznych
5. kształtowania kompozycji i form zabudowy
6. kształtowania wysokości zabudowy
7. przekrój przez projektowaną strukturę zabudowy (SYLWETA)

Jako detale projektowe w skali architektonicznej rozwinięto fragment nabrzeża znajdujący się bezpośrednio przy zabytkowych halach stoczniowych Stoczni Cesarskiej, wraz z przylegającym do niego portowym akwenem.

Podsumowanie oraz bibliografia zostały umieszczone w części opisowej projektu (Rozdział 6).



Ryc. 2. Etapowanie prac nad projektem. (źródło: opracowanie własne)

2.2 Dokumenty strategiczne przeanalizowane na potrzeby projektu

1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska
2. Uchwały:
 - Uchwała Nr LIII/1623/2002 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 września 2002 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego –Śródmieście – rejon ul. Grodzkiej w mieście Gdańsku.
 - Uchwała Nr XXVIII/903/04 Rady Miasta Gdańska z dnia 30 września 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności.
 - Uchwała Nr XXXI/990/04 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 listopada 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdańska – gazownia w rejonie ujścia Motławy.

- Uchwała Nr XXXI/990/04 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 listopada 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdańska – gazownia w rejonie ujścia Motławy.
- Uchwała Nr XXX/809/16 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 października 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Stare Miasto - Brabank w mieście Gdańsku.
- Uchwała Nr XXXIX/1085/17 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Młode Miasto – Gazownia II w mieście Gdańsku
- Uchwała Nr XXXIX/1015/21 Rady Miasta Gdańska z dnia 30 września 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Polski Hak – rejon ulicy tzw. Nowej Wałowej w mieście Gdańsku.
- Raporty konsultacyjne:
- "Nowa Wałowa – przyszłość ulicy"
- "Młode miasto – przyszłość dzielnicy"
- "Problemy konserwatorsko-planistyczne terenów postoczniovych w Gdańsku"
- "Bridging the divide"

3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO



Ryc. 3. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania. (źródło: <https://obliview.brg.gda.pl/>)

3.1 Ogólna charakterystyka obszaru objętego opracowaniem

Obszar Młodego Miasta w Gdańsku zlokalizowany jest pomiędzy Starym Miastem na południu, a terenami stoczniowo-portowymi na północy. Jego granice wyznaczają m.in. Kanał Radunii, Motława i Martwa Wiśła, dzięki czemu posiada on ogromny potencjał związany z waterfrontem. Niezagospodarowane dotychczas tereny przemysłowe w ostatnich latach przyciągają coraz więcej inwestorów, przez co w bardzo szybkim tempie powstają nowe założenia mieszkaniowe po obu stronach Motławy.

Od strony zachodniej Młode Miasto jest odizolowane od dzielnic Aniołki i Wrzeszcz przez linię kolejową, która stanowi istotną barierę w strukturze miasta. Jedyne połączenia piesze występują przy stacji SKM Gdańsk Stocznia oraz poprzez tzw. Żółty Wiadukt, który został wyłączony z ruchu kołowego przy okazji budowy pierwszego etapu ul. Nowej Wąkowej. Wraz z jej budową powstał nowy wiadukt samochodowy i estakada przechodząca w nasyp, które z kolei stały się barierą na obszarze Młodego Miasta.



Ryc. 4. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania. (źródło: <https://obliview.brg.gda.pl/>)

Tereny pomiędzy ujściem Kanalu Radunii do Motławy, a ujściem Motławy do Martwej Wisły, a także znajdujący się pomiędzy nimi półwysep Polski Hak są naturalnymi terenami rozwojowymi dla Śródmieścia Gdańska. Obie strony Motławy mają być połączone tunelem, którego przebieg już widać po liniach zabudowy nowopowstających inwestycji. Poza pojedynczymi zabytkowymi domami wielorodzinnymi, tereny w większości są niezabudowane i są stosunkowo łatwe do zainwestowania.



Fot. 1. Inwestycja Nadmotławie (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 2. Pozostałości dawnej Gazowni (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 3. Okolice Doku Cesarskiego, w tle Młeczny Piotr (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 4. Marina w Doku Cesarskim, w tle inwestycja Stocznia Cesarska (źródło: zdjęcie własne)



Ryc. 5. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania. (źródło: <https://obliwiew.brg.gda.pl/>)

Zespół dawnej Stoczni Cesarskiej, a także zabytkowe pochylnie i Dok Cesarski wraz z Mlecznym Piotrem stanowią bardzo silny kontekst historyczny i przestrzenny dla nowo projektowanej zabudowy. Realizacja planowanego II etapu ulicy Nowej Wałowej podzieli niezabudowany dotychczas teren na dwie części. Tereny w obrębie pochylni i Mlecznego Piotra są mocno eksponowane od strony wody, a ze względu na bliskość Kanalu Kaszubskiego są atrakcyjne jako potencjalna przystań dla żeglugi.



Fot. 6. Dawna Stocznia Cesarska (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 5. Inwestycja Doki (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 7. Widok na ul. Nową Wałową, na drugim planie inwestycja Żurawie (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 8. Widok na ul. Nową Wąlową, w tle inwestycja Doki (źródło: zdjęcie własne)



Ryc. 8. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania. (źródło: <https://obliview.brg.gda.pl/>)

Tereny dawnej Stoczni Schichaua pomimo zlokalizowania w bezpośrednim sąsiedztwie stacji SKM Gdańsk Stocznia oraz przystanków tramwajowych i autobusowych cechują się utrudnioną dostępnością. Są one oddzielone od zabytkowego zespołu zabudowy mieszkaniowej przy ul. Robotniczej ulicą Nową Wąlową, linia kolejowa zaś jest barierą oddzielającą główną arterię komunikacyjną miasta wraz z kompleksami zabytkowej zieleni Wielkiej Alei Lipowej, Placu Zebrań Ludowych i Góry Gradowej.



Fot. 10. Dawna Stocznia Schichaua (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 9. Inwestycja Żurawie (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 11. Okolice ul. Elektryków, w tle estakada ul. Nowej Wąlowej (źródło: zdjęcie własne)



Fot. 12. Marina w Doku Cesarskim, w tle inwestycja Stocznia Cesarska (źródło: zdjęcie własne)

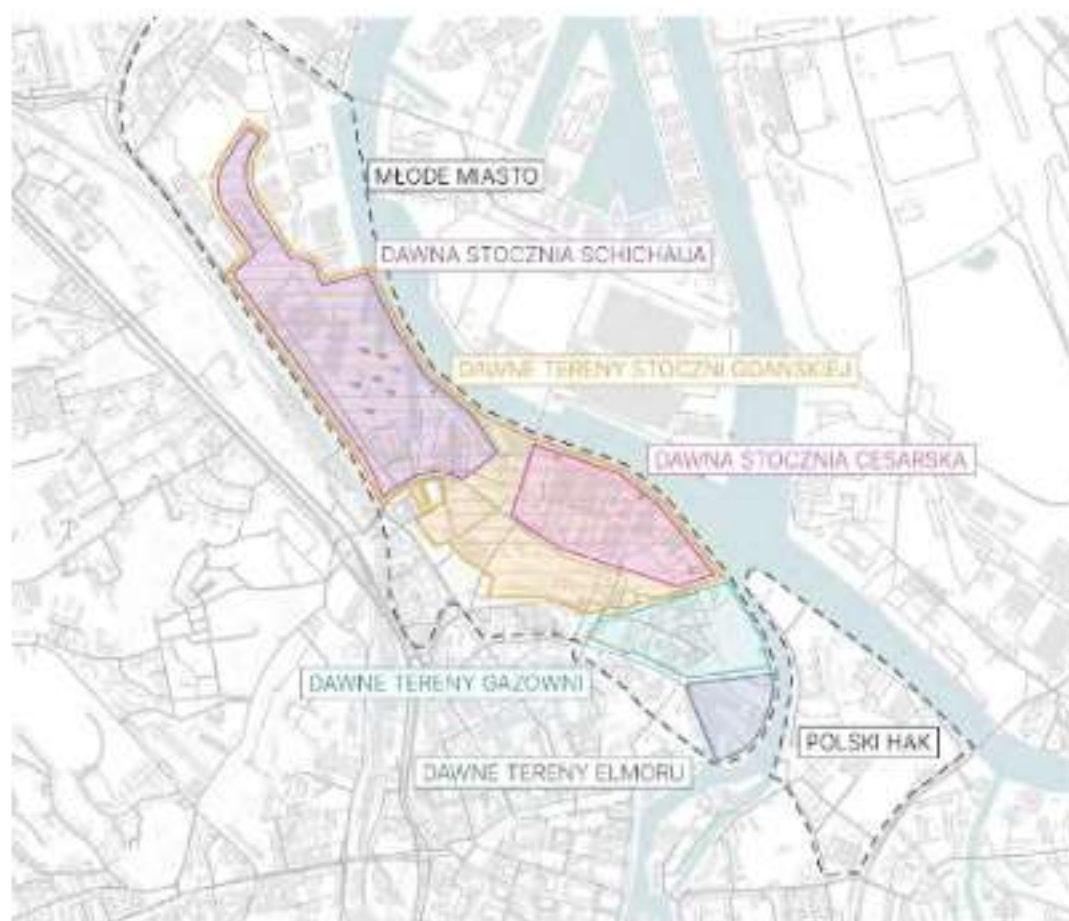
3.2 Historia i najważniejsze wydarzenia

Młode Miasto swoją nazwę i pierwsze prawa uzyskało w 1380 roku. 18 stycznia 1380 roku na mocy wydanego w Malborku przywileju, Lange Claus i Peter Sandowinow założyli na osuszonych terenach nadwiślańskich nowy gród nazwany Młode Miasto Gdańsk.

W Gdańskim zespole osadniczym występowały wówczas takie jednostki jak Stare i Młode Miasto, Osiek oraz Przedmieście. Gród założono na prawie chełmińskim. Z uwagi na funkcjonującą już wówczas jednostkę Młode Miasto należy przyjąć, że określenie Młode Miasto Gdańsk było przejściowe, nadane na czas ustalenia nazwy docelowej. Tak się jednak nie stało i określenie Młode Miasto już na stałe przylgnęło do tych obszarów. Pierwsze Młode Miasto było położone na północny-zachód od Starego Miasta. Obejmowało wówczas rejon dzisiejszych ulic: Malarzy, Robotniczej czy Jana z Kolna oraz oczywiście rzeki Martwa Wisła. Nie do końca znane są rozmiary funkcjonującego wówczas grodu. Szacuje się, że wówczas Młode Miasto zamieszkiwało do 4000 osób. Przywilej lokacyjny określał długość murów obronnych na 30 sznurów, co stanowi ok. 1297,5m (30 sznurów chełmińskich po 43,25m). Szacuje się, że powierzchnia terenu Młodego Miasta w obrębie murów wynosiła ok. 10 ha, co stanowiło powierzchnię dość typową dla miast w XIV wieku, w szczególności tych zakładanych na prawie chełmińskim, jak np. Warszawa. Młode Miasto przypominało wówczas rzymski obóz o kwadratowym planie z centralnie osadzonym, zabudowanym rynkiem z ratuszem i kramami, a także przestrzenią zdolną pomieścić ok. 300 parcel mieszkalnych.

Chociaż Młode Miasto zostało założone przez krzyżaków, nie ma tak naprawdę dowodów które wskazywałyby na pro-krzyżackość nowego miasta. Wskazuje na to chociażby konflikt

z zakonem z 1451 roku. Historyczne dokumenty wskazują na to, że Młode Miasto wraz z upływem czasu rozwijało się i stawało coraz bardziej samodzielne. Na niejasne korelacje z zakonem krzyżackim wskazuje także fakt, że pierwszy w Polsce klasztor Karmelitów powstał właśnie w granicach Młodego Miasta. Niestety rosnąca pozycja i znaczenie ekonomiczne Młodego Miasta przyczyniło się do jego upadku. Po wypędzeniu krzyżaków z Gdańska, Młode Miasto stało się solą w oku dla Prawego Miasta. W efekcie 8 stycznia 1455 roku Kazimierz Jagiellończyk zgodził się na likwidację Młodego Miasta - zostało niemalże całkowicie rozebrane, zaś sami mieszkańcy zostali przesiedleni do Prawego i Starego Miasta. Jako pretekst do likwidacji omawianego obszaru posłużyło jego niewielkie znaczenie obronne, a także potencjalne zagrożenie zaprószenia ognia w przypadku oblężenia i podpalenia. Ostatecznie 15 maja 1457 roku podczas wizyty króla w Gdańsku zatwierdzono wielki przywilej, który zjednoczył Prawe, Stare i Młode Miasto w jeden organizm. W praktyce oznaczało to, że Gdańsk zaczął się stopniowo przekształcać w jednolity organizm, w którym prym wiodło Prawe Miasto. Początkowo na obszarze Młodego Miasta funkcjonował zakaz zabudowy, który uchylono już w 1480 r. Pod koniec XV wieku na tym obszarze powstał szpital miejski, zaś głównym przeznaczeniem tego obszaru były składy drewna oraz wapienia. Rozbudowa fortyfikacji miasta Gdańska na przełomie lat 30 i 40 XVII wieku przyczyniła się do podzielenia Młodego Miasta. Teren funkcjonujących wówczas składów drewna wraz z okalającymi je łakami będzie w przyszłości obszarem stoczni: Królewskiej, Cesarskiej oraz Gdańskiej, zaś teren Wapiennego Szańca, aż do Cegielni, będzie w przyszłości terenem Stoczni Schichaua.



Ryc. 7. Historyczne granice na Młodym Mieście i Polskim Haku (źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.gdansk.pl/urzad-miejski/biuro-architekta-miasta/>)

Najważniejsze wydarzenia na poszczególnych jednostkach stoczni:

1. Stocznia Schichaua

W 1889 r. przemysłowiec - Ferdinand Schichau rozpoczął budowę stoczni w Gdańsku, która zajmowała się produkcją statków wojennych dla Rzeszy Niemieckiej. Budowa stoczni nie była prosta, ponieważ Schichau każdorazowo musiał uwzględniać szczegóły zagospodarowania tego obszaru z pruskimi władzami, gdyż te tereny wciąż były traktowane jako przedpole umocnień fortyfikacyjnych Gdańska. Część produkcyjna stoczni znajdowała się na półwyspie Drewnica, w miejscu obecnej siedziby SCG. W okresie pierwszej wojny światowej stocznia posiadała olbrzymi dźwig młotowy i była jedną z największych stoczni w Niemczech, a nawet całej Europy.

Z kolei w 1922 r. już w okresie Wolnego Miasta Gdańska w stoczni Schichaua zwodowano statek Columbus - największy ówczesnie statek niemieckiej bandery. Niestety z czasem stocznia

podupadała, przyczynił się do tego kryzys światowy oraz ograniczenia w produkcji wojennej. W okresie II Wojny Światowej stocznia produkowała łodzie podwodne, zaś w 1947 r. połączyła się w formalnie w jeden organizm jakim jest Stocznia Gdańska.

2. Stocznia Cesarska

W okresie pierwszej wojny światowej Stocznia Cesarska była centrum produkcyjno-remontowym okrętów Rzeszy Niemieckiej. Stocznia miała charakter raczej uzupełniający i lokalny, jedynie produkcja okrętów podwodnych zasługiwała tutaj na uwagę. Po wojnie obowiązywał zakaz produkcji wojskowej, zaś sama Stocznia Cesarska straciła swoją nazwę na rzecz Stoczni Gdańskiej, gdzie wykonywano głównie prace o charakterze gospodarczym. Na skutek porażki Cesarstwa Niemieckiego w okresie Wielkiej Wojny, Liga Narodów zdecydowała o przekazaniu Stoczni Gdańskiej w 50-letnią dzierżawę cywilnej spółce z o.o. Spółka posiadała nazwę The International Shipbuilding & Engineering Co Ltd, w skrócie Stocznia Gdańska.

W latach międzywojennych zespół budynków stoczniowych był już niemalże całkowicie ukształtowany. Budynki były długie, prostopadłe ustawione w stosunku do nabrzeża rzeki. Zgrupowane w dwa zespoły przedzielone komunikacją opartą z jednej strony o basen dokowy, z drugiej drogą zaś prowadzącą do Drewnicy i tamtejszych składów drewna. Gmach dyrekcji był lekko skrzywiony względem głównych osi, był on wówczas prostopadłe sytuowany do dawnego Rowu Heckera. Budynek Nowej Stołówki zlokalizowany był w miejscu Bastionu Lis, który wówczas był już zdefortyfikowany. Do dzisiaj ten układ siatki urbanistycznej jest punktem odniesienia dla przekształceń terenów stoczniowych.

W okresie II Wojny Światowej, Stocznia Gdańska ponownie pełniła funkcje produkcyjne na potrzeby niemieckiej maszyny wojennej. Na terenie stoczni pracowali wówczas więźniowie pobliskich obozów koncentracyjnych, m.in. Stutthof. W okresie II wojny rozpoczęły się intensywne inwestycje na terenie Stoczni. Wybudowano Stołówkę Stoczniową, budowano także wielki czterokondygnacyjny budynek magazynowo-produkcyjny, w którym produkowano i montowano elementy do U-bootów. Wówczas wybudowano także zespół budynków magazynowo-produkcyjnych na Drewnicy. Po północno-zachodniej stronie pochylni Stoczni Schichaua zbudowano także halę, którą po wojnie nazwano Trasernią i która używana jest do dziś. 30 marca 1945 r., po ciężkich walkach, do Gdańska wkroczyły wojska polskie oraz sowieckie.

3. Stocznia Klawitterów

Historia stoczni związana jest z rodziną Klawitterów. Działalność budownicza tej rodziny związana jest głównie z Brabankiem oraz Polskim Hakiem. Założycielem stoczni na Brabanku był Johann Wilhelm Klawitter. Do lat siedemdziesiątych XIX wieku stocznia produkowała głównie żaglowce. W 1840 r. rozpoczęło produkcję pierwszych parowców.

Na przełomie XIX i XX wieku na terenie Polskiego Haku wybudowano kilka znaczących obiektów takich jak odlewnia, elektrownia, zakład produkcji maszyn okrętowych. Jednakże po I Wojnie Światowej stocznia straciła zamówienia pochodzące głównie z niemieckiego wojska i zajęła się produkcją floty cywilnej. Przez wiele lat stocznia próbowała znaleźć zamówienia, także w związku Radzieckim, jednakże bez większego powodzenia. W 1931 roku rozpoczęło postępowanie upadłościowe, zakończone w 1932 r., czego efektem było zamknięcie stoczni.

Po II Wojnie Światowej, 19 października 1947 r. doszło do połączenia Stoczni Schichaua i Stoczni Gdańskiej w jeden organizm o nazwie Stocznia Gdańska. Do czasu nadania Stoczni imienia Lenina w kwietniu 1967 roku budowano statki dla rybołówstwa, rozbudowywano pochylnie, powstawały nowe blachownie i walcownie. W 1970 r. zakończono budowę bezkolizyjnego skrzyżowania na wiadukcie "Błędnik". W tym też roku rozpoczęły się zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym przed Bramą nr 2 - zaczęła tam również powstawać pętla tramwajowa.

14 grudnia 1970 r. przed budynkiem dyrekcji zaczęli zbierać się zdenerwowani robotnicy oburzeni zapowiadającymi podwyżkami, co poskutkowało powstaniem komitetu strajkowego. Wówczas rozpoczęły się pierwsze starcia z milicją, zaś dzień później, 15 grudnia przed komendą milicji śmierć poniósł pierwszy strajkujący. 16 grudnia do Gdańska wkroczyło wojsko i rozpoczęły się strajki okupacyjne. Podczas kolejnego dnia strajku stoczniovców doszło do kolejnych zgonów stoczniovców, kilkanaście osób było wówczas rannych. Wydarzenia te upamiętnia Pomnik Poległych Stoczniovców, którego pierwszy szkic wykonał Bogdan Pietruszka.

W 1980 r. doszło do kolejnego wydarzenia jakim były Strajki Sierpniowe, zakończone ostatecznie podpisaniem Porozumień Sierpniowych i powstaniem NSZZ "Solidarność". 7 sierpnia 1980 r. usunięto z pracy Annę Walentynowicz, co doprowadziło do wybuchu strajku w dniu 14 sierpnia. Wówczas to także pojawiła się postać Lecha Wałęsy. Strajk miał charakter okupacyjny. Nocą z 16 na 17 sierpnia ustalono listę 21 postulatów, które zostały przeniesione na Bramę nr 2 po ich wypisaniu na tablicach w dniu 18 sierpnia. Efektem negocjacji było podpisanie 31 sierpnia 1980 r. porozumień sierpniowych i powołanie NSZZ Solidarność.

Kolejna fala strajków przesądziła o podjęciu w październiku 1988 r. decyzji o likwidacji Stoczni Gdańskiej z dniem 1 grudnia 1988 r. Rozpoczęły się obrady "okrągłego stołu" między 6 lutym, a 4 kwietnia, które ostatecznie przyczyniły się do zmiany ustroju państwa i wybrania Lecha Wałęsy na Prezydenta Polski. Pomimo olbrzymich zasług Solidarności, Stocznia uległa stopniowemu sprywatyzowaniu. W 1996 r. na skutek rosnącego zadłużenia ogłoszono stan upadłości przedsiębiorstwa Stocznia Gdańska S.A. W celu ratowania obszaru Stoczni produkcję skupiono na wyspie Ostrów, zaś pozostałe tereny nadwiślne przeznaczono na budowę nowej dzielnicy - Młodego Miasta.

W latach 90-tych wydzielono teren Młodego Miasta z majątku Stoczni Gdańskiej. Na obszarze dzielnicy znajdują się obiekty i przestrzenie publiczne takie jak chociażby Plac Solidarności, Europejskie Centrum Solidarności, promenada spacerowa tzw. "Droga do Wolności",

a także stosunkowo nowe inwestycje mieszkaniowe takie jak Brabank, Chlebova czy też Stocznia Centrum Gdańsk z kompleksem klubów rozrywkowych - Ulica Elektryków, 100cznia.

3.3 Model transformacji

Transformacja terenów postoczniovych Młodego Miasta jest zagadnieniem nieustannie żywym, podnoszonym w szeregu opracowań, konkursów i badań. Już w latach 1994-1996 powstało "Studium rewitalizacji północnej części centrum Gdańska" wykonane pod przewodnictwem prof. Mieczysława Kochanowskiego. Zgodnie z założeniem dokumentu, Młode Miasto powinno przekształcić się w ośrodek portowo-dyspozycyjno-handlowo-usługowo-kulturalny. Wówczas istniała świadomość jak trudnym i złożonym procesem będzie to przekształcenie.

W roku 2000 powstała wizja planu generalnego pod przewodnictwem Dennisa Pieprza z Sasaki. Była to koncepcja przekształceń całego obszaru Młodego Miasta. To także w tym okresie pojawiły się pierwsze analizy konserwatorskie oceniające wartość historyczną istniejących tu obiektów. Wtedy także przeprowadzono pierwsze podziały geodezyjne. Opracowane koncepcje pozwoliły Synergii 99 na złożenie do Biura Rozwoju Miasta Gdańska wniosku o uchwalenie planów miejscowych na obszarze Młodego Miasta. Uchwalenie miejscowych planów stworzyło ramy dla inwestorów, którzy przygotowywali tereny pod inwestycje, także drogowe.

Zachodzące wówczas zmiany nie zawsze spotykały się z pozytywnym odbiorem wśród mieszkańców miasta. Liczne wyburzenia historycznej zabudowy budziły mieszane odczucia, chociaż często podyktowane były złym stanem technicznym budynków. Rosnący konflikt poskutkował interwencją Konserwatora Zabytków i rozpoczęciem procedury wpisu terenów postoczniovych do rejestru zabytków. Takie działanie znacząco wpłynęło na zamysły inwestorów.

W latach 2012- 2014 powstała ul. Nowa Wałowa, będąca główną arterią komunikacyjną Młodego Miasta. W 2015 roku zmieniono jej nazwę na ul. Księdza Jerzego Popiełuszki. W 2016 roku miała miejsce konferencja "Młode Miasto 2.0. Współczesne zagadnienia miejskiej transformacji" zorganizowaną przez TUP we współpracy z Politechniką Gdańską i Komitetem Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk. W marcu 2017 roku deweloperzy pochodzący z Belgii - Revive oraz Alides, nabyli ok. 16 ha terenów postoczniovych położonych w samym centrum Młodego Miasta. Niemalże natychmiast ogłoszono międzynarodowy konkurs na master plan. Wśród biorących udział pojawiły się także firmy specjalizujące się w przekształcaniach waterfrontów. W 2018 roku wyłoniono zwycięską koncepcję, której autorem była firma Henning Larsen Architects współpracująca z BBGK Architekci oraz A2P2. Ostatecznie wykreowana wizja nie doczekała się realizacji, głównie z uwagi na uwarunkowania konserwatorskie, które wymusiły poddanie masterplanu gruntownej rewizji. Warto bowiem wskazać, że nowe uwarunkowania konserwatorskie pojawiły się wraz z pierwszymi wersjami masterplanu. W swoim zasięgu objęły nie tylko Stocznie Cesarską, ale tak naprawdę wszystkie inwestycje na terenie Młodego Miasta. Rozpoczęło bowiem procedurę wpisu do rejestru zabytków obszaru Stocznii w granicach, które istniały do 1989 roku. Pomimo tego

na terenie Młodego Miasta stopniowo, po uzyskaniu aprobaty Konserwatora Zabytków, powstają kolejne inwestycje, z których najważniejsze omówiono w dalszej części niniejszego opracowania.

W 2018 roku miała miejsce także debata "Młode Miasto. Jestem na TAK!" zorganizowana przez inwestorów oraz mieszkańców. Także w tym samym roku odbyła się konferencja "Młode Miasto - wspólne dziedzictwo, wspólna przyszłość", zorganizowana przez PG oraz Pracodawców z Pomorza.

W 2019 roku odbyła się sesja wymiany wizji pod nazwą "Jakie Młode Miasto?" Została ona zorganizowana w ramach projektu Memory of Water. Przy jej organizacji współpracowało Nadbałtyckie Centrum Kultury. Wobec szeregu przytoczonych konsultacji warto wspomnieć o Radzie Interesariuszy Młodego Miasta, reaktywowanej w 2021 r. pod nazwą Rada Interesariuszy Młodego Miasta i Polskiego Haka. Jest to organ zajmujący się kreowaniem forum dyskusyjnego na temat Młodego Miasta i ma charakter doradczo-opiniotwórczy. Rada skupia w sobie mieszkańców, właścicieli, inwestorów, specjalistów, organizacje lokalne oraz lokalnych aktywistów, a także środowiska naukowe i twórcze. Jej charakter jest bardzo otwarty.

Na uwagę zasługuje także projekt Stocznia od Nowa. Była to inicjatywa polegająca na otwartym dialogu na temat wizji przekształceń Młodego Miasta, będąca częścią europejskiego programu Memory of Water. W efekcie powyższego powstały raporty: "Dialog w procesie, Gdańsk 2019-2020" oraz "Stocznia od Nowa. Marzenia do Spełnienia wersja 2020". Także Europejskie Centrum Solidarności podejmuje inicjatywy zmierzające do stworzenia jednolitej wizji Młodego Miasta. Jedną z nich jest chociażby projekt Zrozumieć Sierpień. W ramach projektu odbyły się debaty: "Stocznia. Miasto niedokończone. Co dalej? Rozmowy o przestrzeni i tożsamości" oraz "Miasto w Równowadze". Z kolei w 2021 roku od października do grudnia przeprowadzono proces konsultacyjny z inicjatywy Biura Architekta Miasta Gdańska, którego efektem jest raport z procesu konsultacyjnego "Młode Miasto. Przyszłość dzielnicy". Na uwagę zasługuje opracowanie powstałe w kwietniu 2023 r. Pod nazwą "Bridging the divide: Connecting the Young City and the Polish Hook areas", powstałe z inicjatywy Biura Architekta Miasta Gdańska, skupiające się wokół zagadnienia budowy tunelu pod Martwą Wisłą.

3.4 Wybrane koncepcje zagospodarowania terenów Młodego Miasta

W ciągu ostatnich dwóch dekad powstał szereg różnych koncepcji urbanistycznych, próbujących w mniejszym, lub większym stopniu całościowo rozwiązać strukturę funkcjonalno-przestrzenną Młodego Miasta, lub jego poszczególnych fragmentów. Jednym z kluczowych zagadnień towarzyszącym wszystkim projektom i dyskusjom na temat nowej zabudowy jest maksymalna wysokość obiektów.

Duża część opracowań przewidywała lokalizację obiektów wysokich, czy wręcz wysokościowych, m. in. w okolicach Mlecznego Piotra i basenów dokowych, a także na zamknięciach osi widokowych i w rejonie ul. Jana z Kolna i linii kolejowej. Nowe wytyczne Pomorskiego

Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w dużej mierze jednak kierunkują projekty w stronę niższej, jednak gęstszej zabudowy.

W poniższym zestawieniu przedstawiono najbardziej aktualne koncepcje zagospodarowania fragmentów Młodego Miasta sporządzone przez właścicieli największych terenów. Stocznia Cesarska Development (ówcześnie Re-Vive i Alides) zorganizowała międzynarodowy, dwuetapowy konkurs, Stocznia Centrum Gdańsk natomiast postanowiła powierzyć projekt masterplanu warszawskiej pracowni JEMS Architekti.

3.4.1 Koncepcje na Stocznę Cesarską

W 2018 r. ogłoszony został międzynarodowy konkurs na koncepcję zagospodarowania 16 hektarów w obrębie Stoczni Cesarskiej. Do pierwszego etapu zgłosiło się 16 biur, następnie wyłoniono z nich trzy, które zaproszono do przystąpienia do sporządzenia projektów konkursowych: Henning Larsen z Danii, MVRDV z Holandii i Studio Paola Viganò z Włoch. Uczestnicy mieli zaproponować sposób na ochronę i ekspozycję najcenniejszych budynków postoczniovych z równoczesnym przystosowaniem ich do nowych funkcji oraz lokalizację nowych obiektów o różnorodnym przeznaczeniu.⁴

Ostatecznie I miejsce zajęło biuro Henning Larsen, które swój projekt przygotowało we współpracy z pracowniami BBGK Architekti i A2P2 architecture & planning. „Projekt zakłada ochronę i ekspozycję najcenniejszych historycznych budynków postoczniovych z równoczesnym przystosowaniem ich do nowych funkcji oraz budowę nowych, atrakcyjnych obiektów o różnorodnym przeznaczeniu. Taki sposób zagospodarowania pozwoli podkreślić wyjątkową historię tego miejsca, uzupełniając ją o nową jakość przestrzenno-architektoniczną” - można przeczytać w opisie projektu.⁵

I miejsce: Henning Larsen + BBGK Architekti + A2P2 architecture & planning

Jednym z głównych założeń projektowym towarzyszącym powstawaniu koncepcji zagospodarowania terenów dawnej Stoczni Cesarskiej, a także okolic basenu i pochylni stoczniovych, było takie ukształtowanie nowej zabudowy, aby w jak największym stopniu zredukować negatywny wpływ północnych wiatrów, na które te tereny są wyeksponowane.

Jedną z analiz przygotowaną w trakcie opracowania koncepcji bada, w jaki sposób zmieni się będzie mikroklimat "wewnątrz" zabudowy w zależności od ustawienia budynków. Dzięki temu przewidywalny okres, w którym możliwe będzie korzystanie ze znajdujących się pod gołym niebem

⁴ <https://architektura.muratorplus.pl/projekty/masterplan-dla-stoczni-cesarskiej-w-gdansk-aa-gG8M-V1b6-LJHQ.html>

⁵ https://kultura.onet.pl/wiadomosci/tak-bedzie-wygladac-stocznia-cesarska-w-gdansk/89pnfs0?utm_source=pl.search.yahoo.com_viasg_kultura&utm_medium=referral&utm_campaign=leo_automatic&src=undefined&utm_v=2

atrakcji udało się urbanistom wydłużyć o siedem tygodni. To ważne, tym bardziej, że jedna z analiz, która była brana pod uwagę przez Henning Larsen mówi o tym, że zaledwie przez 27 proc. roku korzystanie z otwartych przestrzeni publicznych jest komfortowe.⁵

Wysokość nowoprojektowanej zabudowy w obrębie samej Stoczni Cesarskiej dopasowuje się do skali historycznych hal, natomiast rośnie na obrzeżach, przy basenach dokowych i pochylniach przy Mlecznym Piotrze, a także z drugiej strony na zakończeniu Drogi do Wolności, tworząc swojego rodzaju "Uśmiech Gdańska", jak nazywają nową panoramę Młodego Miasta autorzy zwycięskiego projektu. Wzdłuż ul. Nowej Wąlowej dominować ma zabudowa biurowa pełniąca funkcję buforową, chroniącą kompleks Stoczni Cesarskiej przed ruchliwą drogą.



Ryc. 8. Wizualizacja projektu H. Larsen (Źródło: <https://bbgk.pl/en/projects/all-projects/imperial-shipyard-gda-ski/>)

⁵ <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-Najpierw-plac-przy-budynku-Dyrekcji-n122224.html>



Ryc. 9. Masterplan projektu H. Larsen (źródło: <https://bbgk.pl/en/projects/all-projects/imperial-shipyard-gda-sk/>)



Ryc. 10. Wizualizacja projektu H. Larsen (źródło: <https://bbgk.pl/en/projects/all-projects/imperial-shipyard-gda-sk/>)

Wysokość nowoprojektowanej zabudowy w obrębie samej Stoczni Cesarskiej dopasowuje się do skali historycznych hal, natomiast rośnie na obrzeżach, przy basenach dokowych i pochylniach przy Mlecznym Piotrze, a także z drugiej strony na zakończeniu Drogi do Wolności, tworząc swojego rodzaju "Uśmiech Gdańska", jak nazywają nową panoramę Młodego Miasta autorzy zwycięskiego projektu. Wzdłuż ul. Nowej Wałowej dominować ma zabudowa biurowa pełniąca funkcję buforową, chroniącą kompleks Stoczni Cesarskiej przed ruchliwą drogą.

II miejsce: MVRDV + Studio Kwadrat

Według autorów pracy, która zajęła drugie miejsce w konkursie, na terenach dawnej Stoczni Gdańskiej można odnaleźć ślady różnych okresów historycznych, co stanowi niewątpliwie ogromną wartość przestrzeni. Zdecydowano się stworzyć taki system przestrzeni publicznych, którego różne fragmenty mają wykorzystywać nawiązania do poszczególnych okresów historycznych. Przemieszczaniu się głównymi przestrzeniami publicznymi, takimi jak place, ulice i nabrzeża, towarzyszyć ma wspomnienie historii w zupełnie nowym kontekście przestrzennym i estetycznym.



Ryc. 11. Wizualizacja projektu MVRDV (źródło: <https://www.mvrdv.com/projects/310/young-city-gdansk>)



Ryc. 12. Maszterplan projektu MVRDV (źródło: <https://www.mvrdv.com/projects/310/young-city-gdansk>)

Główna przestrzeń publiczna zaplanowana została nad basenem Stoczni Cesarskiej. W tym miejscu plac od strony zachodniej otoczony miałby być budynkami użyteczności publicznej, takimi jak rynek (hala targowa) i muzeum sztuki oraz w historycznym otoczeniu basenu stoczniowego. Po wschodniej stronie basenu zaplanowane zostały budynki mieszkalne, które powstać miałyby także w istniejących, poddanych renowacji, magazynach. Budynki te mogłyby z resztą zostać wykorzystane na różne sposoby, po to by nadać im nowe funkcje.⁷

Proponowana wysokość zabudowy kształtuje się, podobnie jak w zwycięskim projekcie, od niższej, dopasowanej do historycznej w obrębie Stoczni Cesarskiej, po wyższą na obrzeżach terenu, odróżnieniu od niego jednak, jest wyższa, intensywniejsza i znajduje się ogólnie więcej budynków wysokich, z maksymalnym osiagającym 108m. Według autorów opracowania możliwe jest takie ukształtowanie wysokiej zabudowy, aby uzyskać efekt nowoczesnej dzielnicy, jednocześnie spójnej z historycznym kontekstem.

⁷ <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Holenderska-wizja-zagospodarowania-Stoczni-Cesarskiej-n122126.html>



Ryc. 13. Wizualizacja projektu MVRDV (źródło: <https://www.mvrdv.com/projects/310/young-city-gdansk>)

III miejsce: Studio 018 + SWECO Belgium & SWECO Consulting Poland + ORIGIN architecture & engineering.

Projekt, który zajął III ostatnie miejsce w konkursie stawia człowieka, jako najważniejszy element przestrzeni publicznej, warunkujący pamięć o historii. Nowi użytkownicy przestrzeni, poprzez obcowanie z historyczną, stoczniową tkanką w nowym, miejskim kontekście, mają stanowić o unikalnym charakterze tej przestrzeni. Promenada biegnąca historycznym nabrzeżem Stoczni Cesarskiej miałaby pełnić funkcję głównej przestrzeni publicznej, opowiadającej historie ludzi związanych z tym miejscem na przestrzeni lat.

Twórcy projektu zdefiniowali pojęcia, które mają zobrazować, w jakim kierunku podąża ich myślenie o przyszłości Stoczni Cesarskiej i Młodego Miasta:

- miejska tkanka miałaby zostać wypełniona elementami stoczniowego dziedzictwa;
- zieleni miałaby wypełnić tę przestrzeń, szczególnie silnie miałaby ona zaistnieć w przestrzeniach publicznych, wręcz miałaby dawać wspólną postawę, z której wyrastałyby budynki;
- całość miałaby nabrać spójnego miejskiego wyrazu, który swoimi detalami nawiązywałby do klimatu tego terenu.⁸

⁸ <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html>



Ryc. 14. Wizualizacja projektu Studio 108 (źródło: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html>)



Ryc. 15. Wizualizacja projektu Studio 108 (źródło: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html>)



Ryc. 16. Masterplan projektu Studio 108 (źródło: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html>)

3.4.2 Tereny dawnej Stoczni Schichaua

Koncepcja przekształceń terenów będących we własności spółki Stocznia Centrum Gdańsk została zlecona, bez trybu konkursowego, warszawskiej pracowni JEMS Architekci, mającej duże doświadczenie w realizacji projektów rewitalizacyjnych. Od kilku lat pracują oni nad projektem, dostosowując go do oczekiwań inwestora, wytycznych Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a także biorąc pod uwagę głos okolicznych mieszkańców, społeczników, czy przedstawicieli rad dzielnic, wyrażony podczas szeregu zorganizowanych warsztatów interdyscyplinarnych.

Według Krzysztofa Sobolewskiego, prezesa spółki Stocznia Centrum Gdańsk, kluczowe są cztery kwestie:

- Utrwalenie w układzie urbanistycznym DNA dawnej Stoczni Gdańskiej - zakładu pracy i miejsca narodzin ruchu społecznego Solidarność.
- Stworzenie warunków dla przyszłych użytkowników, w tym mieszkańców, do trwałego ożywienia dzielnicy. Stąd wielofunkcyjna, śródmiejska zabudowa i adaptacja zasad koncepcji tzw. 15 minutowego miasta.
- Harmonijne połączenie istniejącej zabudowy historycznej z nowymi budynkami.
- Zachowanie funkcji, z których teren Stoczni Centrum Gdańsk stał się znany od lat, czyli miejsca życia kulturalnego, odpoczynku i zabawy.⁹



Ryc. 17. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Koncepcja-dla-Mlodego-Miasta-miedzy-Popieluszki-a-Wazlem-Kliniczna-n122775.html>)

⁹ <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Tereny-postoczniove-Koncepcja-zmienia-sie-cacly-czas-n159390.html>



Ryc. 18. Plan zagospodarowania terenu: Wizualizacja projektu Jems Architekti (Źródło: <https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stoczniadrewnica.html>)

Główną ideą projektu jest stworzenie nowej, tętniącej życiem dzielnicy o charakterze śródmiejskim, na styku historycznego centrum miasta i terenów przemysłowych. Kontekst historyczny był bardzo ważnym elementem towarzyszącym architektom podczas tworzenia wizji nowej zabudowy, wpisującej się w charakter tego miejsca. Koncepcja zachowuje i podkreśla historyczny układ komunikacyjny stoczni, a także m.in. poprzez zachowanie i wyeksponowanie historycznych nazw ulic, np. Elektryków, Monterów, Rurarzy, Malarzy, Nilerów itp. podtrzymuje pamięć i wzmacnia tożsamość miejsca. Zdecydowano się też zachować elementy infrastruktury stoczniowej, jakimi są kładki technologiczne biegnące ponad ulicami.

W koncepcji przewidziano zachowanie istniejących na terenie artefaktów świadczących o przemysłowym-stoczniowym charakterze tego terenu: torowiska i żurawie stoczniowe, elementy infrastruktury stoczniowej – polery, knagi, konstrukcje wsporcze. Zieleni występuje w miejscach nieoczyszczonych, wypełniając przestrzenie między budynkami. Jest nawiązaniem do „przedogródków” zakładanych przez stoczniowców na terenie zakładu. Uzupełnieniem zieleni między budynkami

jest park zieleni industrialnej na Pirsie Wyposażeniowym i parkami na barkach zacumowanych przy nadbrzeżu. Na terenie Stoczni Drewnica przyjęto wysokość 30 metrów jako nieprzekraczalną dla projektowanej zabudowy. Poszczególne budynki zostały zaprojektowane z uwzględnieniem kompozycji urbanistycznej umożliwiając tym samym stworzenie harmonijnego współistnienia zabudowy historycznej i nowoprojektowanej.¹⁰



Rys. 19. Wizualizacja projektu Jems Architektori (źródło: <https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stoczniadrewnica.html>)



Rys. 20. Wizualizacja projektu Jems Architektori (źródło: <https://www.brojmasto.pl/dom/Tereny-stoczniowe-n166431.html>)

¹⁰ <https://jems.pl/projekty/urbanistyka/stoczniadrewnica.html>



Ryc. 21. Wizualizacja projektu Jems Architektki (źródło: <https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stoczniadrewnica.html>)



Ryc. 22. Wizualizacja projektu Jems Architektki (źródło: <https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stoczniadrewnica.html>)



Ryc. 23. Wizualizacja projektu Jems Architektki (źródło: <https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stoczniadrewnica.html>)

3.4.3 Pozostałe, wybrane koncepcje na zabudowę Młodego Miasta

Na przestrzeni lat powstało wiele koncepcji zagospodarowania dotyczących głównie okolic Stoczni Cesarskiej, nie zostały one jednak wdrożone do realizacji, co z perspektywy czasu wydaje się korzystne. Przez długi czas w miejscu dzisiejszego osiedla Doki planowany był wielkogabarytowy obiekt handlowy, który z całą pewnością pochłoniąłby cały potencjał miastotwórczy Młodego Miasta i wpłynąłby negatywnie na dalszy rozwój dzielnicy. Poniżej przedstawiono wybrane, niezrealizowane koncepcje na zabudowę Młodego Miasta



Rys. 24. Wizualizacja projektu Studio Paola Vigano (źródło: <https://www.studiopaolavigano.eu/project/gdansk-shipyards/>)

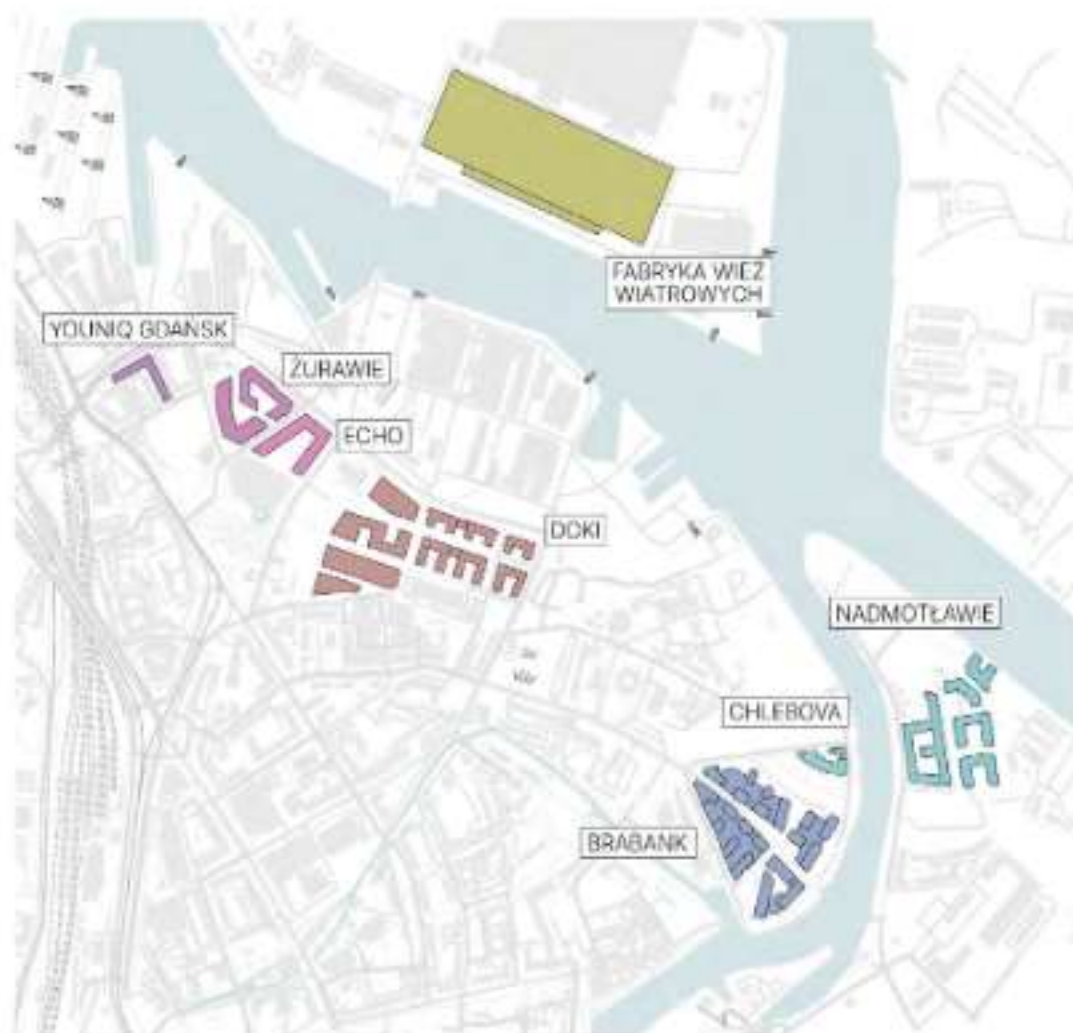


Ryc. 25. Wizualizacja projektu Hoskins Architects (źródło: <https://www.hoskinsarchitects.com/en/projects/young-city-masterplan>)



Ryc. 26. Archimodel (źródło: <http://www.archimodel.eu/portfolio/mlode-miasto-gdansk/>)

3.5 Inwestycje na Młodym Mieście



Ryc. 27. Lokalizacja inwestycji na Młodym Mieście w Gdańsku (źródło: opracowanie własne)

3.5.1 Youniq Gdańsk | Upside Property

Youniq Gdańsk to apartamentowiec na wynajem zrealizowany przez Upside Property. Obiekt jest bardzo dobrze skomunikowany, znajduje się w pobliżu linii autobusowych oraz tramwajowych, a także stacji SKM. Budynek oferuje przeszło 400 pokoi w 300 apartamentach, spośród których każde wyposażone jest w aneks kuchenny oraz łazienkę.



Fot. 13. Widok na boczną elewację budynku Youniq w Gdańsku (Źródło: https://www.housemarket.pl/inwestycje/102/upside_property_oddaje_pierwszy_w_polsce_koncept_apartamentow_na_wynajem_sieci_youniq.26083-40861.html#img)

Obiekt jest bardzo nowoczesny, oferuje wysoki standard oraz funkcjonalność, będąc dedykowany potrzebom młodych pracowników czy studentów. Poza apartamentami w obiekcie odnajdziemy także salę TV, klubową czy gier. Ponadto znajduje się tutaj sala co-workingowa, wspólna kuchnia, siłownia itp.

Youniq Gdańsk posiada industrialny design, który podkreślają murale obrazujące wydarzenia związane ze stocznią, znajdujące się w jego wnętrzu. Autorem poniższego muralu jest jeden z pionierów dzisiejszej sceny streetartowej, lokalny artysta, malarz o pseudonimie "Uwaga Inwazja", który od ponad 30 lat przedstawia w swoich pracach wiele ciekawych nawiązań do obiektów stoczniowych.



Fot. 14. Zdjęcie wnętrza w inwestycji YouniQ w Gdańsku.
(źródło: https://katalog.trojmiasto.pl/turystyka_i_noclegi/akademiki/gdansk/#gallery-4/)



Fot. 15. Zdjęcie z widokiem na elewację frontową od strony ul. Nowej Wałowej na inwestycję YouniQ Gdańsk. (źródło: https://www.housemarket.pl/inwestycje/102/upside_property_oddaje_pierwszy_w_polsce_koncept_apartamentow_na_wynajem_sieci_youniq26083-40861.html#img/)

3.5.2 Żurawie | YIT Gdańsk Sp. z o.o



Ryc. 26. Plan zagospodarowania terenu inwestycji Żurawie. (źródło: https://architektura.info/architektura/polska_i_swiat/nowa_inwestycja_kolo_ecs_w_gdansk/#google_vignette/)

Na działce o powierzchni ok. 1,55 ha, otoczonej przez ulice Nowomiejską, Popieluszkę i Jaracza, powstanie obiekt wielofunkcyjny "Żurawie". Inwestorem jest spółka YIT Gdańsk Sp. z o.o., zaś za projekt odpowiada czołowy fiński architekt Rainer Mahlamäki, autor m.in. Muzeum Historii Żydów Polskich POLIN w Warszawie. Zgodnie z wypowiedzią samego autora inspiracją dla architektury obiektu były elementy lokalnej architektury takie jak czerwona cegła, okna z framugami wykonanymi z drewna bądź metalu. Inwestycja ma łącznie ponad 40 500 m² powierzchni użytkowej, na której zlokalizowanych jest ok. 240 mieszkań i 156 lokali inwestycyjnych. Ponadto znajduje się tutaj także budynek biurowy o powierzchni najmu sięgającej 23 000 m², zaś w parterach zlokalizowane są lokale usługowe.

Inwestorowi, zgodnie z jego autorską koncepcją "More Life in Yards" zależało na stworzenie licznych przestrzeni publicznych i prywatnych, aby kompleks w jak najlepszy sposób zaspokajał potrzeby lokalnej społeczności. Biurowiec został zaprojektowany i wybudowany w oparciu o standardy certyfikatu BREEAM. Budowę rozpoczęło we wrześniu 2021, zakończono zaś we wrześniu 2024 r. Budynki posiadają kaskadowo wznoszące się kondygnacje: 8, 10 i 12 kondygnacji nadziemnych oraz jedną kondygnację podziemną.



Ryc. 29. Wizualizacja założenia Żurawie. (źródło: <https://www.yit.pl/gdansk/zurawie/>)



Ryc. 30. Wizualizacja założenia Żurawie. (źródło: <https://www.yit.pl/gdansk/zurawie/>)

3.5.3 Zabudowa mieszkaniowa przy Europejskim Centrum Solidarności | Echo Investment

W bezpośrednim sąsiedztwie Europejskiego Centrum Solidarności powstaje inwestycja dewelopera Echo Investment. Termin realizacji zakładany jest na 2025 rok. Choć początkowo na działce o powierzchni ok. 0,85 ha miał powstać biurowiec złożony z dwóch brył, ostatecznie podjęto decyzję o wybudowaniu w tym miejscu dwóch budynków zamieszkania zbiorowego o kubaturze powyżej 144752 m³. Zgodnie z projektem w parterach budynków odnajdziemy przestrzeń na szeroką gamę usług. Wpływ na zmianę pierwotnego założenia miały najpierw pierwsza, a później druga procedura obszarowego wpisu do rejestru zabytków, które dotyczyły m.in. działki objętej planowaną inwestycją. W praktyce oznaczało to, że wszelkie prace budowlane musiały zostać wstrzymane do czasu uprawnienia się wpisów do rejestru zabytków. Wraz z upływem czasu pojawiły się kolejne problemy, w tym pandemia COVID-19, która wywołała spore zmiany na rynku biurowym. Już w 2021 r. Inwestor zdecydował, że przy ECS biurowiec nie powstanie. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dopuszcza na terenie działki lokalizację budynku usługowego. Wówczas rozważano budowę hotelu bądź też budynku z mieszkaniami na wynajem.



Ryc. 31. Wizualizacja założenia Żurawie. (źródło: <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/51,35612,30027503.html#S.galeria-K.C-B.1-L.1.duzy/>)

Ostatecznie obserwacja rynku przesądziła o lokalizacji budynków zamieszkania zbiorowego. Za projekt architektoniczny odpowiada Grupa 5 Architekci. Budynki mają swoją formę architektoniczną nawiązywać do postindustrialnego charakteru Młodego Miasta, a także słocznioych hal i żurawi.

3.5.4 Doki | Eurostyl

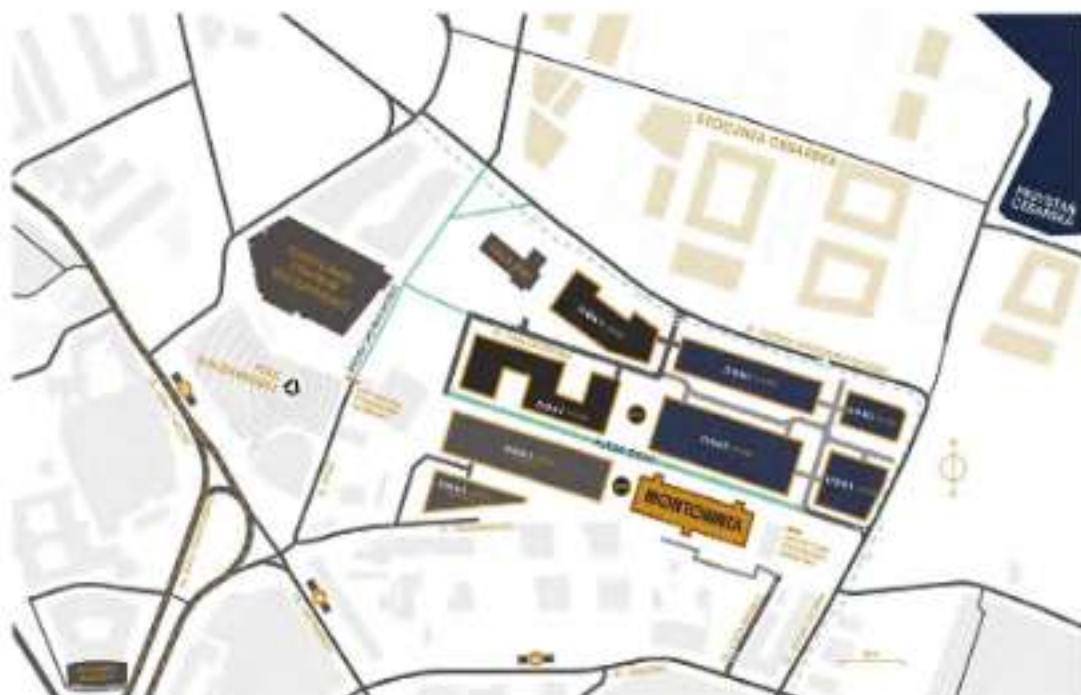


Ryc. 32. Wizualizacja na osiedle Doki (źródło: <https://www.eurostyl.com.pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/>)

Doki to inwestycja realizowana przez Euro Styl z Grupy Dom Development. Wielefunkcyjna inwestycja powstaje na terenach przemysłowych, w bliskim sąsiedztwie Europejskiego Centrum Solidarności, niemalże w samym sercu Młodego Miasta. Obejmuje teren między Europejskim Centrum Solidarności, ul. Ks. Popiełuszki, ul. Rybaków oraz ul. Gazowniczą. Autorem projektu jest pracownia architektoniczna FORT Targowski.

W ramach inwestycji powstało już ponad 650 lokali, uwzględniając przy tym ponad 110 loftów hotelowych Montowni. Większość spośród lokali stanowią lokale mieszkalne. W ramach projektu powstaje także zabudowa biurowa – Doki Office zlokalizowana w najbliższym sąsiedztwie ECS i Sali BHP.

Realizacja osiedla DOKI otrzymała już wiele prestiżowych nagród, m.in. w międzynarodowym konkursie European Property Awards, gdzie otrzymała tytuł najlepszej inwestycji mixed-use, zaś sama Montownia została uznana za najlepszą rewitalizację zabytku. Za nowatorskie rozwiązania architektoniczne oraz wkomponowanie sztuki w architekturę, realizacja została doceniona w konkursach Art of Architecture i Prime Property Prize.



Ryc. 33. Plan zagospodarowania terenu dla osiedla Doki. (źródło: <https://www.eurostyl.com.pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/>)

Inwestycja posiada typowy, miejski charakter, architektonicznie nawiązujący do przemysłowego krajobrazu, który ją otacza. Lokale handlowo-usługowe zlokalizowano w parterach, zaś na wysokości pierwszego piętra funkcjonują zielone patia. Niektóre lokale posiadają także prywatne ogródki domowe. Elewacje wykonane są z materiałów nawiązujących do ceglanej zabudowy stoczni, zaś charakter terenów przemysłowych oddają detale takie jak np. wjazdy do hal garażowych nawiązujące do kontenerów morskich, a także podziały okienne przywodzące na myśl okna hal stoczniowych. Kratownice porośnięte zielenią stanowią uzupełnienie architektury. Zabudowa, podobnie jak w przypadku Brabanku, powstaje w III etapach.

Etap I został zrealizowany u zbiegu ul. Rybaki Górne i Popieluski. Składają się na niego dwa budynki połączone kładką.

Etap II powstał w najbliższym sąsiedztwie Montowni. Podobnie jak w przypadku etapu I, obejmował dwa budynki. Obiekty zostały posadowione na wspólnej hali garażowej oraz posiadają wspomniane już prywatne patio na pierwszym piętrze.



Ryc. 34. Plan zagospodarowania terenu osiedla Doki dla III etapu. (źródło: <https://www.eurostyl.com.pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living>)

Etap III, podobnie jak poprzednie dwa, składać się będzie z dwóch budynków. Zakłada się, że oba budynki będą gotowe do odbioru w III kwartale 2025 roku.



Ryc. 36. Wizualizacja osiedla Doki. (źródło: <https://www.eurostyl.com.pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living>)

3.5.5 Brabank | Invest Komfort



Ryc. 37. Wizualizacja osiedla Brabaniki. (źródło: <https://kwadrat-gdynia.pl/brabank/>)

Brabank to osiedle położone nad rzeką Motławą, poniżej ujścia kanału Raduni, zrealizowane przez trójmiejskiego dewelopera – firmę Invest Komfort. Projekt został wyłoniony w drodze konkursu, który wygrała pracownia architektoniczna Kwadrat, będąca także autorem m.in. sąsiadującego z Brabankiem, Muzeum II Wojny Światowej.

Brabank stanowi kompleks mieszkalno-usługowy nawiązujący w swojej formie do architektury industrialnej. Charakter zabudowy jest silnie geometryczny i modernistyczny. Wyjątkowe połączenie współczesnej architektury oraz szacunku do historii poskutkowało licznymi nagrodami w polskich oraz międzynarodowych konkursach, m.in. nagrodą „Best Residential Development Poland” w konkursie „International Property Awards”, tytułem najciekawszej inwestycji mieszkaniowej w plebiscycie Trójmiasto.pl w roku 2016, a także nagrodą Prezydenta Miasta Gdańska w kategorii najlepszej gdańskiej realizacji w latach 2016-2017.

Osiedle powstało w miejscu niegdyśszej stoczni remontowej, której specjalizacją było „bragowanie”, czyli naprawa kadłubów statków, stąd też pochodzi nazwa inwestycji. BraBank zlokalizowany jest na Starym Mieście, w rejonie ul. Wałowej oraz Stara Stocznia. W jego najbliższym otoczeniu znajduje się Wyspa Spichrzów – dostępna za pośrednictwem pieszej kładki, wspomniane już Muzeum II Wojny Światowej, a także historyczna zabudowa Śródmieścia z licznymi lokalami gastronomicznymi, obiektami kultury i rozrywki. Obok obcowania z wodą, jedną z kluczowych idei Brabanku jest obcowanie z kulturą.



Ryc. 38. Plan zagospodarowania terenu osiedla Brabanki. (źródło: <https://brabank.pl/>)

W pierwszym etapie powstały budynki oznaczone literami A, B i C. Obiekty posiadają lokale handlowo-usługowe zlokalizowane na parterze oraz pięć kolejnych kondygnacji mieszkaniowych, dostępnych z poziomu hal garażowych. Kondygnację handlowo-usługową od pierwszej kondygnacji mieszkalnej oddzielają filary. Pustka powstała na drugiej kondygnacji służy za przestrzeń prywatną mieszkańców. Obiekty zrealizowane w ramach pierwszego etapu charakteryzują się wysokim prestiżem, unikatowym widokiem na Motławę, zaś wejście do obiektów odbywa się przez reprezentacyjny hol z recepcją.



Fot. 16. Zdjęcie z tarasu osiedla Brabank z widokiem na Muzeum II Wojny Światowej
(źródło: <https://kwadrat-gdynia.pl/brabank/>)

Drugi etap stanowią cztery budynki, których realizację rozpoczęto w pierwszym kwartale 2019 roku. W ramach tego etapu powstało 140 mieszkań oraz 20 lokali handlowo-usługowych. Jego kontynuację w formie trzeciego etapu stanowią trzy kolejne budynki, na które składa się 130 mieszkań i 20 lokali handlowo-usługowych. Elementami wyróżniającymi apartamenty zlokalizowane na osiedlu są powiększone okna oraz przeszklone balkony i tarasy w części dziennej, a także ponadstandardowa wysokość pomieszczeń. Dominuje kolorystyka czerni, brązu oraz mosiądzu, która współgra z białym marmurem z Carrary. Na najwyższych kondygnacjach zlokalizowane są ekskluzywne dwukondygnacyjne penthouse'y z zupełnie przeszklonymi salonami. Ponadto mieszkania na najwyższych kondygnacjach posiadają powiększone tarasy z uwagi na cofniętą kondygnację. Osiedle posiada także strefę fitness, salę do jogi, masażu, saunarium czy Spa.

zaś w części mieszkalnej nad lokalami handlowo-usługowymi znajduje się prywatny taras z kompozycją różnorodnej zieleni, co podkreśla indywidualny charakter inwestycji.

3.5.6 Chlebova apartments



Ryc. 39. Plan zagospodarowania apartamentów Chlebova. (Źródło:

<https://www.trojmiasto.pl/dom/Brabank-Chlebova-Aura-40-Bastion-Walowa-Inwestycje-w-Srod miesciu-n132665.html>)

Zakończona w 2021 r. Chlebova to inwestycja powstała w miejscu drugiej Fabryki Chleba w Gdańsku, czemu oczywiście zawdzięcza swoją nazwę. Inwestorem i generalnym wykonawcą był trójmiejski deweloper NDI, zaś za projekt odpowiada sopocka pracownia architektoniczna Roark Studio. Założeniem nadrzędnym dla inwestycji było stworzenie inkluzywnej, dostępnej przestrzeni miejskiej, a także obiektu, który dobrze integruje się z otoczeniem. W założeniu obiekt miał być pewnego rodzaju kotwicą, która przyciągnie mieszkańców łącząc w sobie ciekawy program funkcjonalny oraz nadzwyczajną lokalizację nad rzeką Motława. Umieszczenie budynku jest bardzo atrakcyjne, z jednej strony budynek znajduje się w pierwszej linii zabudowy nad Motławą, z drugiej zaś lokalizacja jest nieco ustronna, stanowi pewną granicę między Starym i Młodym Miastem. Wzdłuż ul. Wiosny Ludów będzie biegł w przyszłości historyczny trakt spacerowy, który połączy dawny Gdańsk z zabudową na terenach postoczniovych, co tylko podkreśla wyjątkowość tej lokalizacji.

Architektura budynku ma charakter współczesny, nowoczesny z zastosowaniem materiałów szlachetnych, nawiązujących do otaczającego krajobrazu. Wzdłuż południowej fasady budynku projektanci we współpracy z miastem zaprojektowali ogólnodostępny plac miejski o zróżnicowanym programie sportowo-rekreacyjnym, który otrzymał nazwę Skweru Gdańskich Wolontariuszy. Obiekt został niejako dostawiony do istniejącej tu kamienicy, jednakże zdecydowano się na zabudowę o wyższej wysokości. Chlebova posiada 7 kondygnacji nadziemnych oraz dwie kondygnacje podziemne. Budynek wizualnie podzielono na dwa segmenty z różnorodnymi materiałami. Taki efekt przyczynił się m.in. do tego, że pomimo swojej skali obiekt nie wydaje się przytłaczający. Na elewacjach odnajdujemy wiele przeszkleń, balkonów czy loggii. Obie elewacje różnią się materiałami bazowymi oraz typem zastosowanych balustrad. Materiałami użytymi do realizacji elewacji są m.in. płytki z klinkieru, blacha tytanowo-cynkowa, balustrady szklane oraz stalowe, a także płyty włóknowo-cementowe. Narożnik południowo-wschodni posiada tarasy z widokiem na wodę, zaś użytym materiałem elewacyjnym jest tutaj głównie cegła. Zachodni narożnik stanowi pewnego rodzaju klin, który oddziela od siebie gwarne przestrzeń terenów rekreacyjnych oraz cichą uliczkę prowadzącą nad rzekę. Od strony wewnętrznej zaprojektowano kameralne podwórkó – kontrastowe dla gwarnej przestrzeni po drugiej stronie obiektu. Ta kameralna przestrzeń pozostaje otwarta na widok zarówno mieszkańców apartamentowca, jak i również przyległej kamienicy.



Ryc. 40. Wizualizacja budynku Chlebova Apartments. (źródło: <http://chlebova.pl/>)

Obiekt zawiera w sobie przeszło 160 apartamentów. Podobnie jak w przypadku innych inwestycji, lokale handlowo-usługowe zlokalizowane są w parterze. Częstokroć lokale te posiadają antresole sięgające pierwszej kondygnacji. Najwyższa kondygnacja posiada imponujący taras widokowy, z którego można podziwiać panoramę Gdańska. Warto wspomnieć, że wnętrza inwestycji zostały wzbogacone o artefakty ze zburzonego obiektu Fabryki Chleba. Ten zabieg podkreślił

historyczny charakter tego miejsca. Uzyskane w ten sposób pamiątki znajdują się w hallu wejściowym, zostały także wyeksponowane na korytarzach, w salach biznesowych itp.

3.5.7 Nadmołławie | Robyg



Ryc. 41. Plan zagospodarowania terenu inwestycji Nadmołławie. (źródło: <https://gdansk.robys.pl/inwestycja/nadmoławie-estate>)

Inwestycja Nadmołławie zlokalizowana jest na Polskim Haku, nieopodal przystani jachtowej oraz wyspy Ołowianka. Ekskluzywna inwestycja podzielona jest na dwie części: Nadmołławie Apartments – dedykowane osobom poszukującym miejsca do zamieszkania oraz Nadmołławie estate – dedykowane głównie osobom zainteresowanym nabyciem nieruchomości pod wynajem. Inwestycja jest dość dobrze skomunikowana. Dojazd do obwodnicy zajmuje ok. 15 minut, stosunkowo blisko jest także do obszarów rekreacyjnych, jak chociażby do plaży w Brzeźnie czy Stogach, a także Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. W najbliższym sąsiedztwie znajdują się także szkoła, przedszkole, przychodnie, kina, markety, siłownie czy galeria handlowa.

Warto zauważyć, że projekt znalazł się w finale europejskiego konkursu Baumit Life Challenge 2024 w kategorii Multi family. Inwestycja została także uhonorowana miejscem w rankingu TOP 5 najlepszych osiedli w Polsce, sporządzonym przez magazyn Newsweek. Ponadto doceniono fasadę obiektu w ramach konkursu Fasada Roku 2023.

Wśród atutów inwestycji możemy wymienić: dostęp do linii brzegowej oraz Mariny na Stępcie, dbałość o panoramę widoku na rzekę Motławę, taras widokowy oraz patio dostępne dla mieszkańców, strefy fitness, liczne place zabaw dla najmłodszych, reprezentatywne lobby z portierem, wysoką jakość wykończenia części wspólnych oraz liczne osobne wejścia do budynku zapewniające prywatność, ponadnormatywną wysokość apartamentów, szereg rozwiązań energooszczędnych.



Ryc. 42. Wizualizacja inwestycji Nadmotławie. (Źródło: <https://gdansk.robyp.pl/inwestycja/nadmotlawie-estate>)

Pierwsze budynki powstałe w ramach inwestycji zostały oddane do użytku w 2020 r., zaś zakończenie całej inwestycji planowane jest na koniec 2026 roku. Autorem projektu jest pracownia Schleifer Milczanowski SIM Architekci. Zgodnie z wypowiedziami samych projektantów inspiracją dla zespołu były dwa motywy: pierwszy – gdańskie dziedzictwo odnoszące się głównie do historycznej zabudowy miasta opartej na hanzeatyckim typie budynków z czerwonej cegły oraz drugi – charakter portowy na który składają się dźwigi, silosy czy statki. W kształtowaniu architektury projektantom zależało na wyeksponowaniu widoku i jak najszerzym otwarciu frontu budynku na rzekę. Takie podejście przełożyło się na innowacyjną pierzeję frontową z mostem przewieszonym, który służy mieszkańcom do obserwowania panoramy Motławy. Zastosowanie takiej formy kładki jest nietypowym rozwiązaniem przestrzeni wspólnej, otwartej, nadającej architekturze unikatowy charakter. Kładka wyposażona jest w elementy małej architektury, a także otwory doświetlające drzewa znajdujące się poziom niżej i pozwalające na swobodny wzrost koron tych drzew. Podobnie jak w przypadku innych inwestycji, lokale handlowo-usługowe znajdują się w parterach budynków.

W kwestii doboru materiałów kierowano się ciągiem myślowym zgodnie z którym port kojarzy się ze stalą, ta zaś z rdzą. Ten sposób myślenia przełożył się na zastosowanie cortenu czy pordzewiałej blachy, która ma przywołać na myśl kadłuby statków. Na pierwszym piętrze

budynku zlokalizowano naturalnie urządzone patio nastawione głównie na wykonywanie różnorodnych aktywności rekreacyjnych. Na patio zagospodarowano ok. 2700 m² zieleni, znajduje się tutaj także siłownia oraz place zabaw. Architektura dopełniają detale o charakterze industrialnym, takie jak np. panele z już wcześniej wspomnianej blachy corten'owej czy antracytowe tralki. Fronty budynków zdobią zaś mineralne płytki klinkierowe w kolorach czerwonym bądź szarym.

3.5.8 Fabryka wież wiatrowych na wyspie Ostrów



Ryc. 43. Wizualizacja fabryki wież wiatrowych. (źródło: <https://radiogdansk.pl/wiadomosci/region/trojmiasto/2023/08/31/w-gdansk-powstanie-fabryka-wiez-offshore-to-wsparcie-ekologii-i-rynku-pracy/>)

Na wyspie Ostrów, na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej, powstała fabryka wież wiatrowych. Hala magazynowo-produkcyjna składa się z hali głównej oraz dwóch hal pobocznych. Główna hala ma wymiary 136x377m i wysokość 35,5m. Choć powyższa inwestycja nie mieści się w granicach obszaru opracowania, to znaczne gabaryty powstałego obiektu będą oddziaływać na sylwetę Młodego Miasta, zaś funkcjonalnie ten obiekt wpisze się w przemysłowy charakter wyspy Ostrów. Zgodnie z założeniami fabryka będzie w stanie wyprodukować ok. 150 wież rocznie, co w znaczący sposób przyczyni się do wzmocnienia funkcji przemysłowych w tej części Gdańska. Inwestycja jest wspólnym przedsięwzięciem Agencji Rozwoju Przemysłu S.A, a także hiszpańskiej spółki GRI Renewable Industries, S.L. oraz spółki Baltic Towers sp. z o.o. Hala do produkcji wież ma produkować turbiny wiatrowe o mocy powyżej 15MW, co przyczyni się do znacznego rozwoju sektora energetyki wiatrowej na terenie Polski.



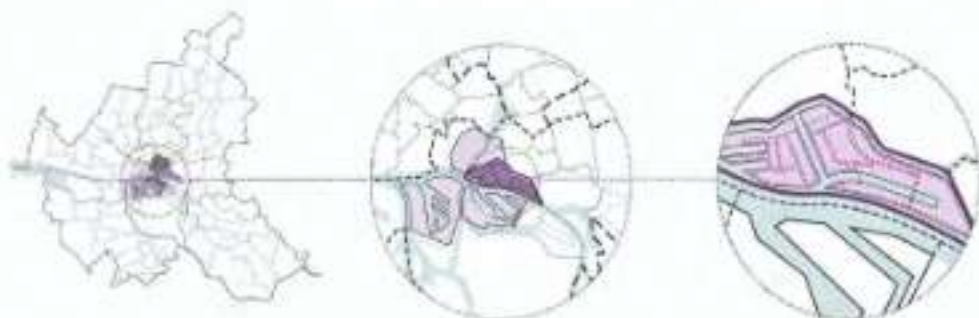
Ryc. 44. Plan zagospodarowania nowo powstałej fabryki na wyspie Ostrów. (Źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/200-mln-euro-na-fabryke-wiez-wiatrowych-w-gdansk-74007#ig=1&slide=1>)

4. ANALIZA WYBRANYCH STUDIÓW PRZYPADKU

4.1 Hafencity w Hamburgu

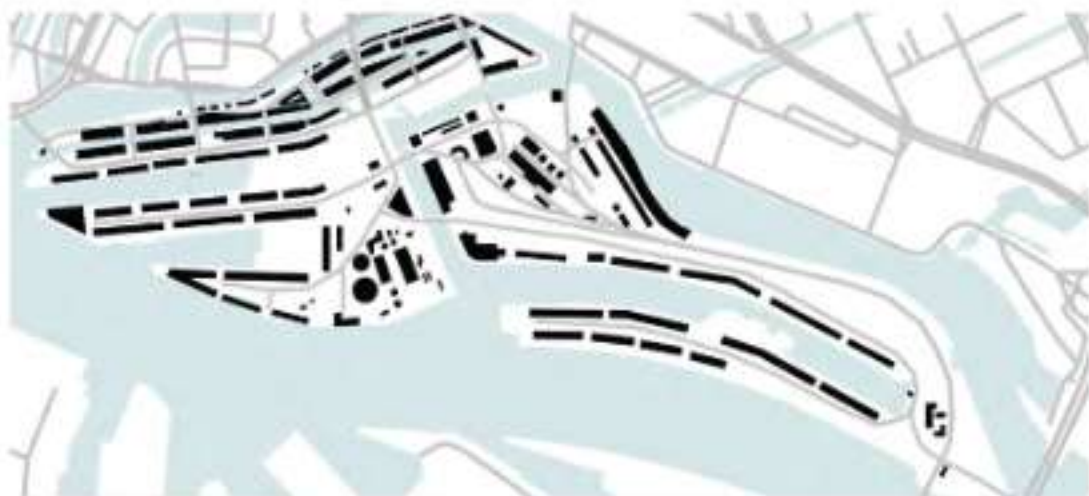
Hafencity to nazwa dzielnicy niemieckiego miasta Hamburg, obejmująca śródmiejski obszar dawnego portu (Ryc. nr 36). Hamburg od zawsze ściśle związany był z portem. Już jako osada wykorzystywał bliskość Łaby jako europejskiego szlaku handlowego, a na znaczący rozwój miasta wpływ miało zwolnienie z cła, które nastąpiło w XII wieku. Wraz ze wzrostem wielkości przeładunków w mieście powstawały kolejne, nowe baseny portowe. Taki rozwój miasta przełożył się na powstawanie charakterystycznej struktury zbiorników wodnych, które tworzą obecne HafenCity.

Zmiany w polityce dotyczącej zwolnienia z cel pod koniec XIX wieku, przyczyniły się do zmiany charakteru obszaru, na którym obecnie znajduje się Hafencity. Funkcjonujące dotychczas domy kupieckie zostały zastąpione przez liczne wiaty magazynowe. Tak wyglądał obszar dzisiejszego Hafencity do wybuchu II Wojny Światowej, ponieważ wówczas duże obszary portu zostały zniszczone na skutek bombardowań. W trakcie powojennej odbudowy stało się jasne, że część portu, która dotychczas tworzyła Hafencity nie spełnia wymagań stawianych nowoczesnym statkom – baseny portowe były zbyt płytkie oraz zdecydowanie zbyt małe. Właściwy rozwój Hafencity rozpoczął się zatem po przeniesieniu portu na południowy brzeg Łaby, czyli od 1997 r.



Ryc. 45. Lokalizacja dzielnicy HafenCity na tle miasta Hamburg (źródło: opracowanie własne)

Istotą rozwoju HafenCity była adaptacja, zarówno w kontekście do zmian klimatycznych, jak i również w odniesieniu do istniejącego potencjału jakim jest bliskość wody, która przyczyni się do wzmocnienia morskiej tożsamości oraz szeroko pojmowanej atrakcyjności zarówno dzielnicy, jak i miasta. Widać tutaj zatem klarowne odniesienie do sytuacji Młodego Miasta, które charakteryzuje się zbliżonym potencjałem rozwojowym.

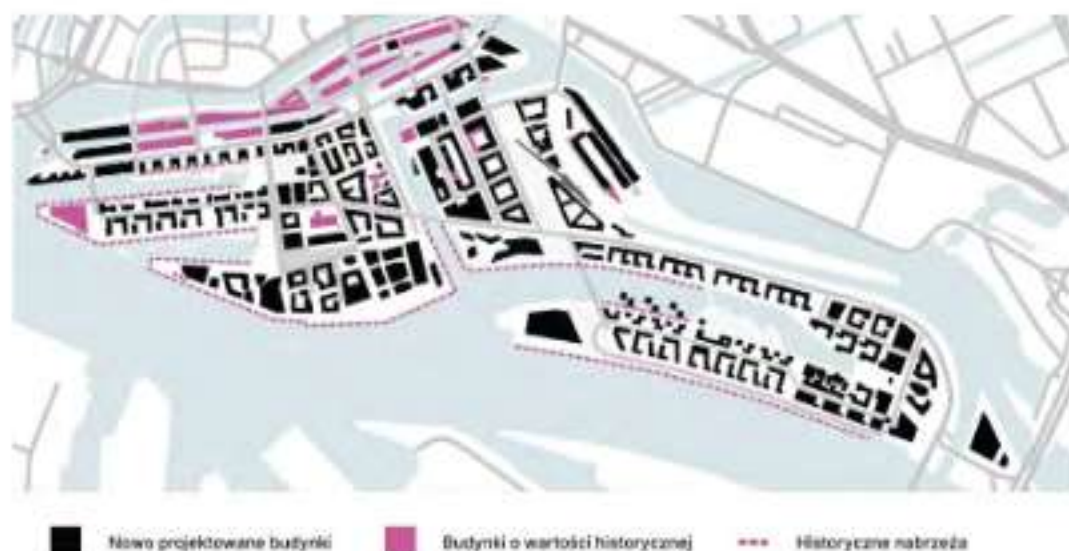


Ryc. 48. Plan HafenCity w 1990 roku (opracowanie własne na podstawie:
<https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)

W procesie przekształceń warto zwrócić uwagę na utrzymujący się, charakterystyczny zarys dawnych basenów portowych HafenCity. Baseny te uległy częściowym przekształceniom, jednak zachowały swój pierwotny charakter i dziś wykorzystywane są m.in. do celów rekreacyjnych. Tożsamość poportowego charakteru podtrzymują m.in. liczne dźwigi portowe pozostawione nieopodal pomostów. W strukturze HafenCity znajdują się także liczne obiekty zabytkowe, w szczególności magazyny.

Warto zwrócić uwagę na zachowanie liniowych elementów składowych tworzących przestrzeń HafenCity. Historyczny układ zabudowy charakteryzował się swoją liniowością, którą zachowano nie poprzez zastosowanie takich samych proporcji poszczególnych brył, których ogólny charakter możemy przyrównać do pasków, lecz raczej poprzez umieszczenie mniejszych brył w tej samej linii. Ten charakter jest szczególnie uwidoczniiony wzdłuż basenów portowych. (Ryc. 27,28)

Plan generalny HafenCity zakłada realizację dziesięciu dzielnic (Ryc. 29) o nieco odmiennym charakterze. Warto zwrócić uwagę na sposób myślenia w kształtowaniu tej przestrzeni – projekt HafenCity już w swoim założeniu miał ulegać przekształceniom i rozwojowi, stanowić odpowiedź na zmieniające się w miarę upływu czasu warunki.



Ryc. 47. Projekt planu HafenCity w 2030 roku (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f918-44d3-b19c-5e5e03edf015>)



Ryc. 48. Podział na dzielnice Hafencity (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70549bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)

W Hafencity możemy wyróżnić dwie dzielnice o charakterze biznesowo-handlowym: Übersee i Elbbrücken. Kwartale zabudowy mają funkcje mieszane, głównie mieszkaniowo-usługowe, uzupełnione przez obiekty m.in. kultury czy rekreacji. HafenCity reprezentuje nowy model miasta, w którym większy nacisk kładzie się na kreację miejsc pracy, zamieszkania, edukacji, kultury, wypoczynku czy turystyki. Stanowi to kontrast do większości centrów dużych miast, zdominowanych przez biura i sklepy. HafenCity odróżnia także koncepcja urbanistyczna – ogólnie wykreowany projekt kładący nacisk na ekologiczne zrównoważenie, mix społeczny oparty na wysokiej jakości przestrzeniach publicznych, dostępności, równowadze gospodarczej. (Ryc. 30)



Ryc. 40. Analiza funkcji zabudowy Hafencity (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)

W kontekście atrakcyjności tych terenów, można by spodziewać się, że HafenCity będzie stanowiło swoistą enklawę elity, jednakże i pod tym względem HafenCity wydaje się być pionierem, dążąc do posiadania mieszkańców o zróżnicowanym poziomie zamożności. Rząd podejmuje działania mające na celu budowę apartamentów dedykowanych dla zwykłych obywateli klasy średniej, a także wprowadza ograniczenia cenowe dla wynajmowanych mieszkań. Nie brakuje tutaj także mieszkań spółdzielczych. Na konkurencyjne warunki mogą liczyć także rodziny z dziećmi oraz osoby, które deklarują brak konieczności użytkowania samochodu.

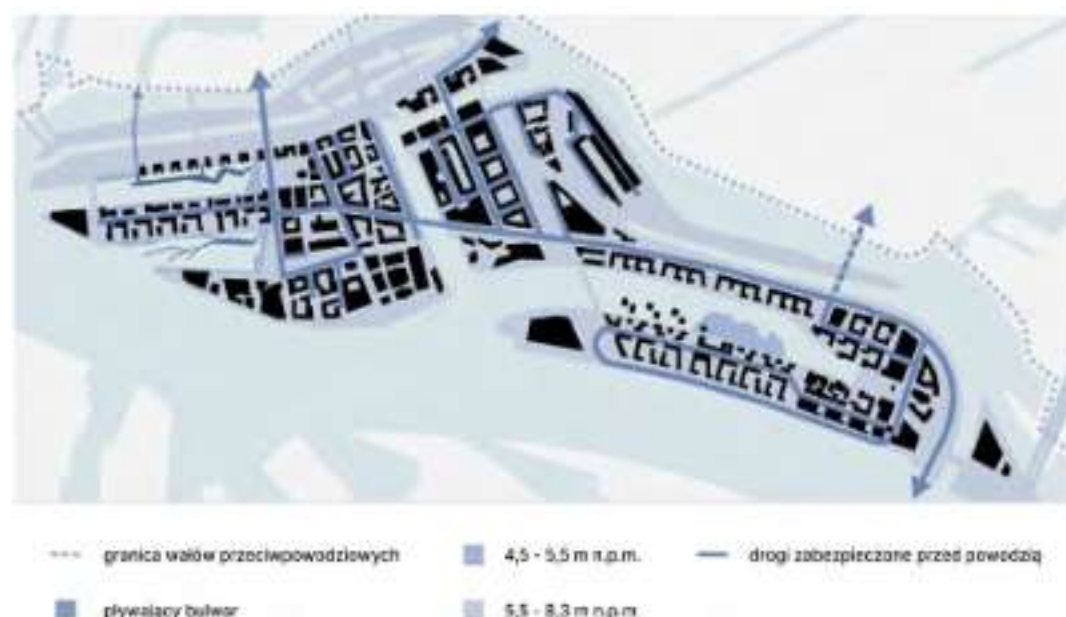
W kwestii mobilności HafenCity stawia przede wszystkim na atrakcyjność dla pieszych i rowerzystów. Taki charakter postulowany jest zarówno przez mieszkańców, jak i rząd i możemy tutaj odnaleźć odniesienie do oczekiwanego charakteru komunikacji w Młodym Mieście, gdzie mieszkańcy wyraźnie wskazują na potrzebę wzrostu atrakcyjności komunikacji pieszo-rowerowej, przedkładając ją nad komunikacją samochodową.

HafenCity posiada szereg barier przestrzennych np. baseny portowe, w związku z czym potrzebne było stworzenie połączeń podziemnych. W związku z powyższym na terenie HafenCity

powstały 3 przystanki metra. Ponadto funkcjonuje tutaj odpowiednik Szybkiej Kolei Miejskiej, liczne połączenia autobusowe oraz kilka przystanków promów. Polityka mobilności kładzie także duży nacisk na korzystanie z wynajmowanych samochodów elektrycznych, dzięki czemu redukcji ulega liczba potrzebnych miejsc postojowych.



Ryc. 50. Analiza drogowa i transportu publicznego Hafencity (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)



Ryc. 51. Schemat wysokości i dróg przeciwpowodziowych w HafenCity (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)

HafenCity znajduje się na obszarze, który nie jest już chroniony przez wały, w związku z czym musi mierzyć się ze zmieniającym się poziomem wody rzeki Łaby. Ten fakt stanowił z jednej strony potencjał – widok z miasta na wodę nie jest przesłaniany przez wał, z drugiej strony był wyzwaniem projektowym. W związku z powyższym obszar HafenCity został podwyższony. W podziemiach budynków zlokalizowane są garaże przeciwpowodziowe, zaś w parterach lokalizowane są usługi wyposażone w przegrody przeciwpowodziowe, takie jak drzwi czy ściany. Podniesienie terenu zastosowano niemalże na całym obszarze, za wyjątkiem terenów zabudowy historycznej. Część dróg dostosowano do warunków potencjalnej powodzi. Na uwagę zasługuje także fakt, że obszar promenady pozostał na dotychczasowym poziomie ze względu na konieczność zachowania ścisłego kontaktu ludzi z wodą.

Przestrzeń publiczna w HafenCity, podobnie jak na obszarze Młodego Miasta, odgrywa ogromną rolę (Ryc. 33). Funkcjonujące tu przestrzenie publiczne to głównie place i parki zorientowane w taki sposób, aby zapewnić naturalny przepływ komunikacyjny w kierunku wody. Nie brakuje tu także platform pływających, jak np. platforma w Sandtorhafen, która zapewnia bezpieczną przestrzeń korelacji między mieszkańcami, a wodą.

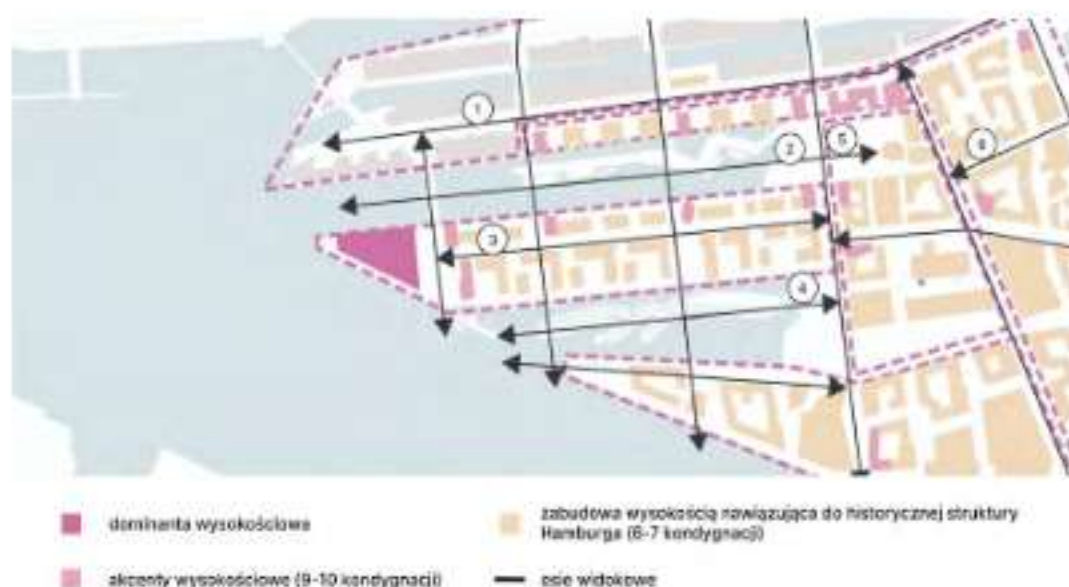
Funkcjonujące przestrzenie publiczne stanowią pewną formę oddechu pomiędzy dzielnicami, będąc zarówno ich łącznikami jak i elementami podkreślającymi ich wyodrębnienie w przestrzeni. Różnorodność dzielnic była jednym z istotnych zagadnień w HafenCity. Każda z dzielnic ma posiadać własną tożsamość, która objawia się między innymi wykorzystaniem różnych materiałów i tekstur.

Ten efekt udało się uzyskać poprzez zaangażowanie w projekt wielu architektów, z których każdy wprowadził własną interpretację tej przestrzeni, nadając jej indywidualny, unikatowy charakter.

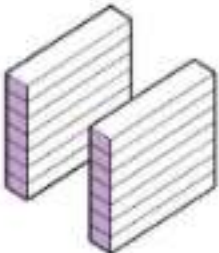
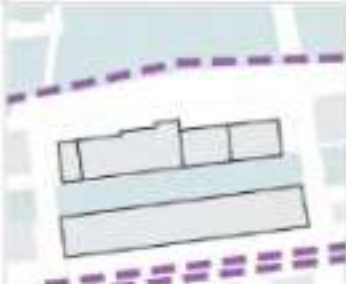
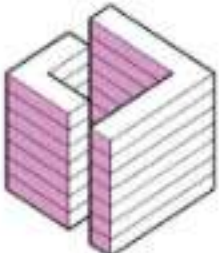


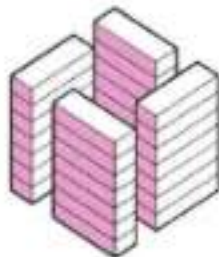
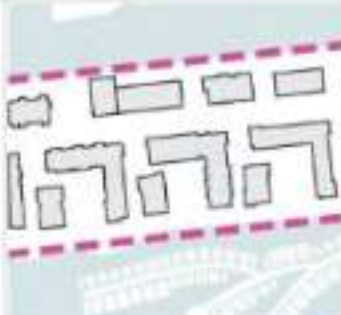
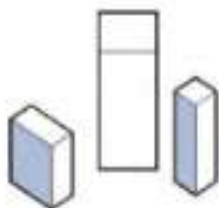
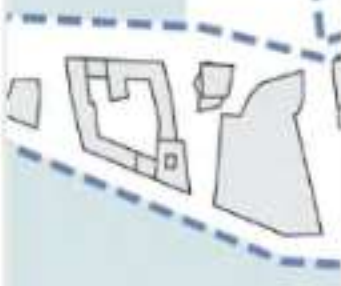
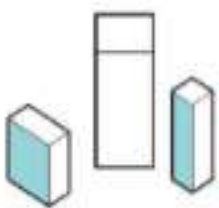
Ryc. 52. Analiza przestrzeni publicznych w Hafenoity (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b18c-5e5e03edf015>)

Na uwagę zasługuje sposób kształtowania struktury zabudowy. Struktura urbanistyczna w dużej mierze skłania się do koncepcji bloku z wewnętrznym dziedzińcem, którego stopień otwartości uzależniony jest od otaczającej przestrzeni i jej potencjału. Poszczególne dzielnice stanowią więc wariacje podstawowej formy architektonicznej (Ryc.35). Tym sposobem zabudowa obszarów nadbrzeżnych ma charakter otwarty lub półotwarty zorientowany na wodę, zaś pozostałe dzielnice są bardziej zorientowane na przestrzeń publiczną ulic i mają charakter bardziej zamknięty, tworząc wewnętrzne przestrzenie publiczne.



Ryc. 53. Schemat kompozycji Hafencity z numeracją wybranych form zabudowy (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)

Lokalizacja	Schemat formy zabudowy	Widok z góry
1. Speicherstadt 		
2. Sandtorkai 		

Lokalizacja	Schemat formy zabudowy	Widok z góry
3. Dalmannkai 		
4. Strandkai 		
5. Grasbrook 		
6. Magdeburg 		

Ryc. 54. Schemat form zabudowy na wybranych obszarach Hafenoity z Ryc. 63 (opracowanie własne na podstawie: <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015>)

Oparcie struktury urbanistycznej na modelu bloku z mniej lub bardziej otwartym dziedzińcem stanowi nawiązanie do historycznej, gęstej zabudowy Hamburga. HafenCity bowiem ma stanowić dodatek do miasta, jego żywe przedłużenie, wpisujące się w skalę miasta. W związku z powyższym wysokość, kubatura, forma i kształt budynków wtapiają się w zabudowę śródmieścia Hamburga, zamiast stanowić formę dominantę w skali miasta. Większość budynków osiąga zatem wysokość 7-8 pięter. Wyjątek stanowią budynki wieńczące osie widokowe, bądź posiadające potencjał panoramiczny. Stanowią one także swoiste punkty orientacyjne przez co pozwalają uczynić odbiór miasta dla mieszkańców

4.2 Aarhus Øje w Aarhus

Aarhus to drugie co do wielkości miasto w Danii, nazywane przez niektórych stolicą Jutlandii. Na potrzeby niniejszego projektu przyjrzymy się obszarowi Aarhus Ø uznawanego wśród lokalnych mediów za obszar kontrowersyjny, wzbudzający liczne dyskusje społeczne. Dyskusje toczą się głównie wokół niewystarczającej ilości terenów zielonych, w szczególności terenów sprzyjających aktywnemu spędzaniu wolnego czasu, zbyt dużej gęstości zabudowy, czy braku mieszania funkcji w budynkach.



Ryc. 55. Lokalizacja dzielnicy Aarhus Øje. (źródło: opracowanie własne)

Aarhus Ø to nowo wybudowany obszar w Aarhus, położony w dawnym porcie miasta, a dokładniej na terenie dawnego portu „Pirs 4”. Obszar ten przechodzi przemianę, przekształcając się z portu wyraźnie kontenerowego w nowoczesną dzielnicę mieszkaniową, wzbogaconą o funkcje biznesowe czy kulturowe. Przekształcenia tego obszaru rozpoczęły się w 1997 roku, gdy Rada Miasta Aarhus podjęła decyzję o rozbudowie portu w kierunku południowym, co pozwoliło na uwolnienie starszych obszarów, położonych bliżej miasta, dając im szansę na przekształcenie na nowe obszary zabudowy służącej mieszkańcom. W 1999 r. gmina Aarhus zorganizowała konkurs na zagospodarowanie tej części miasta, a ostateczny plan dla tego obszaru przyjęto w 2003 r.

Wizja przekształceń oparta jest o ideę odtworzenia połączenia między miastem, a zatoką Aarhus, którą oddzielają dawne obszary portowe. Innym, istotnym elementem jest połączenie rekreacyjnej promenady przebiegającej wzdłuż pierwotnej linii brzegowej miasta. Aarhus Ø jest najmłodszą dzielnicą miasta, która znana jest z kultowych projektów architektonicznych, znajdują się tutaj m.in. „The Iceberg” – wielokrotnie nagradzany budynek autorstwa CEBRA i JDS Architects, który stał się ikoną krajobrazu miasta, czy też Aarhus autorstwa BIG Architects.

Dzielnica nadal jest w fazie rozwoju, a jej budowę rozpoczęto w 2008 r. Z uwagi na potencjalną ilość przyszłych mieszkańców, założono, że struktura zabudowy dzielnicy powinna być gęsta. Ponadto znamienita lokalizacja – bliskość centrum, portu i wody stanowi naturalny atraktor, przyciągający mieszkańców. Jednocześnie te same aspekty powodują, że Aarhus zagrożony jest zdominowaniem przez mieszkańców z wysokiej klasy społecznej. Gmina planuje jednak podjąć działania różnicujące mieszkańców pod względem klasy społecznej, przekazując ok. 25% mieszkań jako lokale komunalne. Aarhus Ø nastawiony jest także na studentów, w związku z czym posiada mieszkania wyraźnie dedykowane młodym ludziom, zachęcając ich do zamieszkania w dzielnicy.

W materiałach planistycznych dla Aarhus Ø nakreślono wizję, zgodnie z którą dzielnica ma być centrum odwiedzanym przez resztę mieszkańców miasta, z życiem publicznym którego nie ograniczają pory dnia ani pory roku. Dzielnica ma maksymalnie wykorzystywać potencjał wodny, tworząc przestrzeń tętniącą życiem, wyposażoną w zróżnicowaną ofertę miejską.

Wspomniane materiały planistyczne w znaczący sposób wpłynęły na to jak ostatecznie wygląda dzielnica.



Ryc. 56. Podział wewnętrzny dzielnicy Aarhus Ø (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0falma0021587485705762)

W pierwotnej koncepcji z 1999 r. autorstwa Knuda Fladelanda i Peera Teglgarda Jeppensena (Ryc.38), dzielnica miała swoją gęstością zabudowy oraz strukturą nawiązywać do istniejącego miasta. Takie założenie doprowadziło do opracowania „Planu generalnego dla obszarów podmiejskich portów” z wysokością maksymalną do 12m. Jednakże już rok później zmieniła się polityka dotycząca budynków wysokościowych gminy Aarhus, zgodnie z którą na obszarze Aarhus Ø dopuszczono ich budowę. Różnicowanie wysokości budynków zmieniało się w czasie, z początkowych 4-9 pięter, z pojedynczymi blokami o wysokości 16-19 pięter, obiektami o maksymalnej wysokości 60 m w okolicach Basenu 7 oraz 110 metrów na północno-wschodnim narożniku. Obecnie najwyższy zaplanowany budynek ma ponad 146 metrów wysokości, a otaczająca go zabudowa znacząco zwiększyła swoją wysokość z planowych sześciu pięter do nawet dwunastu.

Problemy dzielnicy związane są także z planowanymi mieszkaniami – początkowo materiały planistyczne nie uwzględniały kwestii warunków życia i zdrowia publicznego. Wymagano jedynie, aby przestrzeń miejska w stosunku do każdego budynku wynosiła 10% pow. mieszkalnej oraz 5% użytkowej. Z czasem wskaźnik ten wzrósł do 40%, a jako uzasadnienie wskazano atrakcyjną lokalizację dzielnicy, jej atuty rekreacyjne oraz potrzebę zagospodarowania większych przestrzeni miejskich.



Ryc. 57. Koncepcja Aarhus z 1999 roku (opracowanie własne na podstawie: https://kbidk-sub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDIK_AUB/a7me0/alma9921567485705762)

Wskazuje to na rosnącą świadomość władz miasta, niestety nowe standardy nie miały zastosowania jeszcze na długo przed tym, gdy realizowano zagospodarowanie Basenu 7 i wewnętrznej części dzielnicy.

Rozwój wewnętrznego Aarhus $\oslash$ koncentruje się wokół tworzenia tkanki miejskiej o mieszanej funkcji, przestrzeni prospołecznych oraz aktywizacji dzielnicy. Plan rozwoju wewnętrznego dzielnicy uwzględnia więc znaczenie przestrzeni publicznych oraz funkcji, jakie wpływają na jakość życia mieszkańców, wymagając od deweloperów kreatywnego wkładu w tworzenie przestrzeni.



Ryc. 58. Schemat funkcji zabudowy Aarhus Ø-je. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Podsumowując, jednym z najbardziej spójnych stwierdzeń zawartych w dokumentach planistycznych dla dzielnicy było połączenie rekreacyjne na osi północ-południe oraz zapewnienie atrakcyjnej widoczności wody z różnych miejsc. Taka idea była obecna już od roku 1999, jednakże dopiero przy realizacji "Basenu 7" po raz pierwszy wprowadzono rozwiązania umożliwiające mieszkańcom poruszanie się po wodzie. Wcześniejszym inwestycjom zwykle brakowało odgórnej

koncepcji i klarownych wytycznych, które miały charakter zbyt ogólny, dopiero szczegółowe podejście do sposobu kreowania przestrzeni zaowocowało lepszymi rozwiązaniami.

"Basen 7" był pierwszym projektem, w którym skupiono się na życiu publicznym oraz korelacji między zabudową, a przestrzenią publiczną zlokalizowaną między budynkami. Projekt stanowił podstawę dla obszaru wokół kąpieliska portowego z licznymi restauracjami, barami itp. zlokalizowanymi głównie w starych kontenerach. Taka zmiana sposobu myślenia była także efektem zaangażowania mieszkańców, poprzez udział w licznych warsztatach projektowych. Widać tutaj wpływ pracowni architektonicznej Gehl Architects, którzy podejmują działania mające na celu rezerwacji stref brzegowych dla przestrzeni miejskich oraz zmianę w sposobie myślenia deweloperów. Trzeba mieć na uwadze fakt, że dotychczas deweloperzy skupiali się na kreowaniu przestrzeni wewnątrz zabudowy, zabudowując działki budowlane aż po ich granice i nie przejmując się kształtowaniem przestrzeni na zewnątrz zabudowy, a nie tylko w jej wnętrzu. Problem źle kształtowanej przestrzeni publicznej zmotywował władze gminy Aarhus do zmiany swojego podejścia w kwestii współpracy z deweloperami. Deweloperzy mają tworzyć przestrzenie dla lokalnych społeczności. Jeżeli nie są skłonni współpracować z architektami i urbanistami, wymaga się od nich zatrudnienia zewnętrznego konsultanta, który będzie w stanie taką współpracę podjąć. Taka sytuacja miała miejsce m.in. przy realizacji inwestycji na terenie Basenu 7. Inwestor „Kilden i Mortensen” współpracował z „instytutem dla (X)”, będącym platformą edukacyjno-kulturalno-biznesową, powstałą z inicjatywy obywatelskiej.

Przekształcenia dzielnicy finansowane są ze sprzedaży prawa do zabudowy działki budowlanej (zapewne jest to formuła zbliżona do Partnerstwa Publiczno Prywatnego). Z jednej strony wydaje się to bardzo korzystne, ponieważ gmina jest w stanie realizować bardzo kosztowne projekty, z drugiej strony jednak pieniądź odgrywa ogromną rolę i ma znaczące przełożenie na jakość tych projektów, a co za tym idzie stanowi zagrożenie dla jakości przestrzeni publicznych. Deweloper inwestując w prawo do budowy działki w dzielnicy, oczekuje jak najszybszego zwrotu środków zainwestowanych, a przestrzenie publiczne nie przynoszą takich zysków od pierwszego dnia swojego funkcjonowania. Aarhus stoi zatem przed poważnym problemem jakim jest wykorzystanie potencjału do tworzenia interesujących przestrzeni publicznych, przy jednocześnie ograniczonym budżecie inwestycyjnym. Ekonomia odgrywa ogromną rolę w rozwoju dzielnicy. Kiedy rośnie potrzeba realizacji inwestycji o charakterze szkolnym, kulturowym, czy też kształtowania większych przestrzeni publicznych, maleją dochody. Gdy z równania finansowego wyjmiemy kolejne działki budowlane, jedynym rozwiązaniem, aby równoważyć bilans dochodów, jest zabudowa wyższa i cechująca się większą gęstością zabudowy. Ekonomiczne aspekty w dużej mierze wpłynęły na to, że w poszczególnych projektach deweloperzy bardziej skupiają się na liczbie mieszkańców, jaką może pomieścić zabudowa, a nie na jakości przestrzeni publicznej, jaką będzie otaczała ten budynek.

W dialogu społecznym funkcjonuje kilka podmiotów i są to: społeczność lokalna, deweloperzy, Rada dzielnicy oraz Gmina Aarhus. Administracja miejska dzieli się na Departament

Usług Technicznych i Środowiskowych, gdzie pracują architekci, urbaniści i deweloperzy oraz Rada Miejska składająca się głównie z polityków. Wpływ podmiotów na projekt jest różny i zależy od interesów poszczególnej grupy. Wśród mieszkańców zaangażowanie jest bardzo zróżnicowane – właściciele domów z pewnością są bardziej zainteresowani rozwojem dzielnicy w sposób zrównoważony niż np. najemcy. Wspólna Rada Dzielnicy pełni rolę rzecznika prasowego oraz pośrednika w dialogu między społecznością lokalną, a Gminą. Deweloperów można sklasyfikować jako osobny podmiot. Inwestorzy nie mogą kupić działki budowlanej, mogą jedynie złożyć wniosek budowlany i uzyskać prawo do zabudowania konkretnej działki. Rosnące zainteresowanie zabudową dzielnicy wśród deweloperów jest zjawiskiem jak najbardziej korzystnym, ponieważ wzajemna konkurencja między deweloperami sprawia, że Gmina może wzmacniać swoje zadania oraz zwiększać kontrolę nad projektem. Decydując o tym kto otrzyma prawo do zabudowy, Rada Miejska zatwierdza każdy projekt deweloperski, bez względu na to czy dotyczy on pojedynczej działki, czy też całego obszaru. To także Rada Miejska decyduje kto ma uzyskać prawo do zabudowy działki. W teorii można by założyć, że współpraca między podmiotami jest jak najbardziej klarowna. W praktyce jednak panuje przekonanie, że ostateczne słowo w procesie decyzyjnym należy do Rady Miejskiej, której decyzje są zbyt silnie ukierunkowane politycznie. Gmina zbyt późno włącza Radę Dzielnicy w projekty, przez co sama społeczność lokalna, także pojawia się na zbyt późnym etapie. Mieszkańcy odnoszą wrażenie, jakby ich głosy nie były słyszalne, lub gdyby słuchano ich tylko wtedy, gdy sugestie są korzystne dla planów Rady Miasta. Potencjał tkwiący w Departamencie Usług Technicznych i Środowiskowych, jest więc zbyt rzadko wykorzystywany. Rada Dzielnicy odczuwa zbyt duże zaangażowanie w teorię, a zbyt małe w praktykę. Z trudem podejmuje działania mające na celu włączenie mieszkańców w rozwój dzielnicy, jednakże uzyskane dotychczas efekty są niewystarczające.

O problemach mieszkańców możemy przeczytać na platformach internetowych, czy grupach tematycznych. Poruszonymi kwestiami są problemy z ruchem drogowym, zaśmiecenie dzielnicy, chaotycznie prowadzone prace budowlane itp. Mieszkańcy często oznaczają w swoich postach członków Rady Miasta i w ten sposób próbują propagować problemy wśród polityków.

Podsumowując Gmina mogłaby w większym stopniu angażować zarówno Wspólną Radę, jak i lokalnych mieszkańców. W wielu miejscach publicznych można by dokonać interwencji, mając na uwadze jak najmniejszą ingerencję w zysk. Ponadto należałoby propagować pogląd zgodnie z którym rosnąca jakość przestrzeni publicznej, przekłada się na wartość działek budowlanych, a co za tym idzie zwiększa zyski ze sprzedaży mieszkań w otoczeniu takich przestrzeni. Oczywiście wszystkie te aspekty muszą się równoważyć i współgrać ze sobą.

W aspekcie krajobrazu miejskiego warto wskazać, że dzielnica znacząco różni się od reszty miasta. Występują tu budynki o zróżnicowanym kształcie, materiałach i wysokości. Dzielnica stanowi wodny front miasta oraz jego nową, turystyczną wizytówkę. Wskutek tego niektóre budynki w dzielnicy możemy określić mianem "starchitecture" – budynki te uwzględniają jedynie własną

działkę budowlaną, nie dbając o kontekst czy charakter historyczny miasta. Wysokość budynków w dzielnicy jest także oszałamiająca. Główne budynki mają 10 i więcej pięter. Średnią wysokością jest 12 pięter. Na wyjątkowość znajdującą się tutaj architektury wskazuje fakt, że wiele budynków posiada swoje indywidualne nazwy. Taka znaczna różnica wysokości sprawia, że budynki w dzielnicy zasłaniają widok na wodę z historycznego centrum miasta.



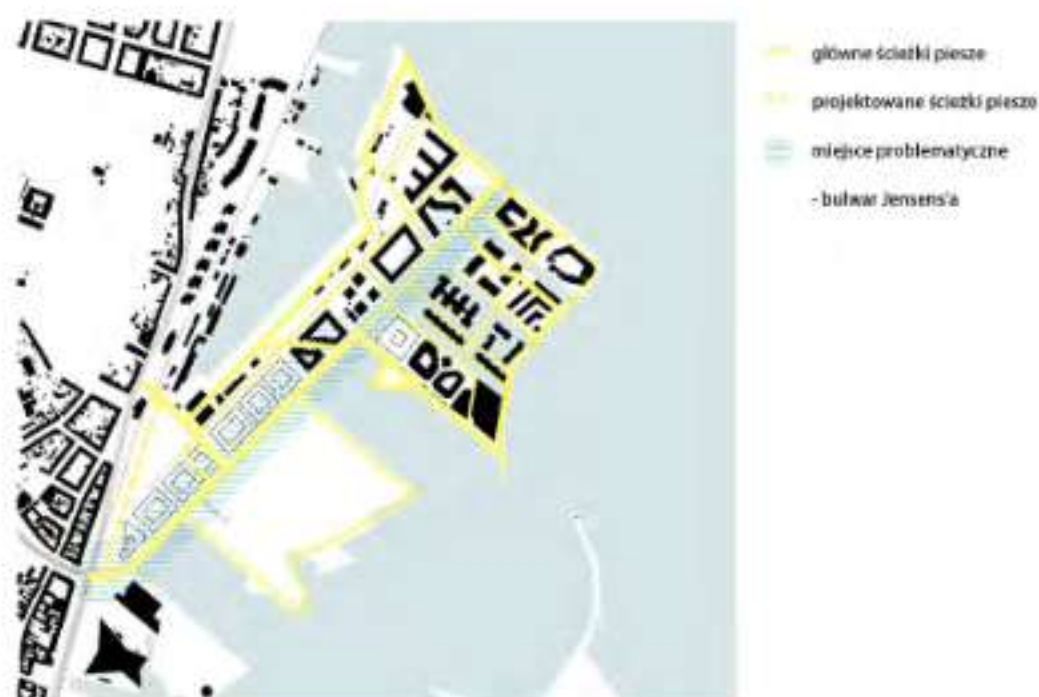
Ryc. 59. Analiza przestrzeni publicznych Aarhus Ø (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0/alma9921567485705762)

Z uwagi na charakter niniejszego projektu warto przyjrzeć się przestrzeniom publicznym w dzielnicy. Przestrzenie publiczne w dzielnicy różnią się skalą. Definiuje je charakterystyka otoczenia, tj. m.in. wysokość otaczających ją budynków, ich gęstość, użyte materiały czy funkcjonujący układ.

Przestrzenie publiczne można podzielić na 3 główne fronty:

1. Wysokie pierzeje przecinające się z gruntem – przestrzenie publiczne odbierane jako ślepe uliczki. Fronty zabudowy wydają się zbyt wysokie i wąskie, a brak wystarczającego oddechu w strefie buforowej, przyczynia się do niekorzystnego odbioru przestrzeni. Ponadto fronty te często nie oferują żadnych atrakcji, nie zapraszają do swojego wnętrza, przez co nikt z nich nie korzysta. Wyraźne odcięcie między przestrzenią publiczną, a miejscem styku budynku z gruntem.

2. Złagodzone przecięcie występujące w miejscach, w których wysokie pierzeje stykają się z parkingami dla rowerów, rabatami czy innymi przestrzeniami, które dystansują właściwą przestrzeń publiczną od budynku. Daje to pewien oddech i sprawia, że przestrzeń wydaje się większa i bardziej przyjazna. Nieco płynniej jesteśmy w stanie wskazać, co jest przestrzenią uliczną, przestrzenią budynku, a co przestrzenią publiczną.
3. Aktywność tworząca ludzką skalę – fronty ze sklepami, usługami, częstokroć wychodzącymi na świeże powietrze oraz obszary parków publicznych, sprawiają, że przestrzeń nabiera ludzkiej skali. Taki oddech sprawia, że wysoka zabudowa nie przytłacza, a jakość przestrzeni publicznej znacząco wzrasta. Przejście między przestrzenią uliczną, budynkiem, a przestrzenią publiczną jest płynne i naturalne.



Ryc. 60. Analiza ciągów pieszych Aarhus Daje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Życie publiczne w dzielnicy jest ściśle powiązane z tym, jak mieszkańcy odbierają przestrzeń publiczną. Bulwar Bernhardta Jensena wykorzystywany jest przez mieszkańców jako przestrzeń tranzytowa, z kolei wypoczynku poszukują wzdłuż promenady przy Basenie 7 oraz Marinie. Przestrzenie publiczne między osiedlami są raczej słabo wykorzystywane, z uwagi na wspomniane wcześniej uczucie zamknięcia, wysoką, przytłaczającą zabudowę oraz słabe nasłonecznienie. Życie miejskie koncentruje się wokół tej części dzielnicy, która jest zabudowa. Północna linia nabrzeża jest

użytkowana przez niewielką liczbę, lecz nadal stanowi istotną przestrzeń rekreacyjną. Życie publiczne toczy się głównie wzdłuż promenady oraz pierzei z właściwie dobraną skalą przestrzeni miejskiej.

Piesi w głównej mierze poruszają się bulwarem Berhardt Jensens, który ma charakter tranzytowy i w najszybszy sposób umożliwia dotarcie do północnej części dzielnicy (ryc. 41). Inną, często uczęszczaną przestrzenią przez pieszych jest rejon Basenu 7 oraz promenada, z uwagi na swoją atrakcyjność. Niewielu ludzi przechadza się pomiędzy budynkami. Utrudnieniami w komunikacji pieszych są liczne budowle i objazdy. Park na obszarze O-linjen jest ukryty i z tego powodu dość rzadko używany, raczej głównie ze względu na objazdy budowlane.

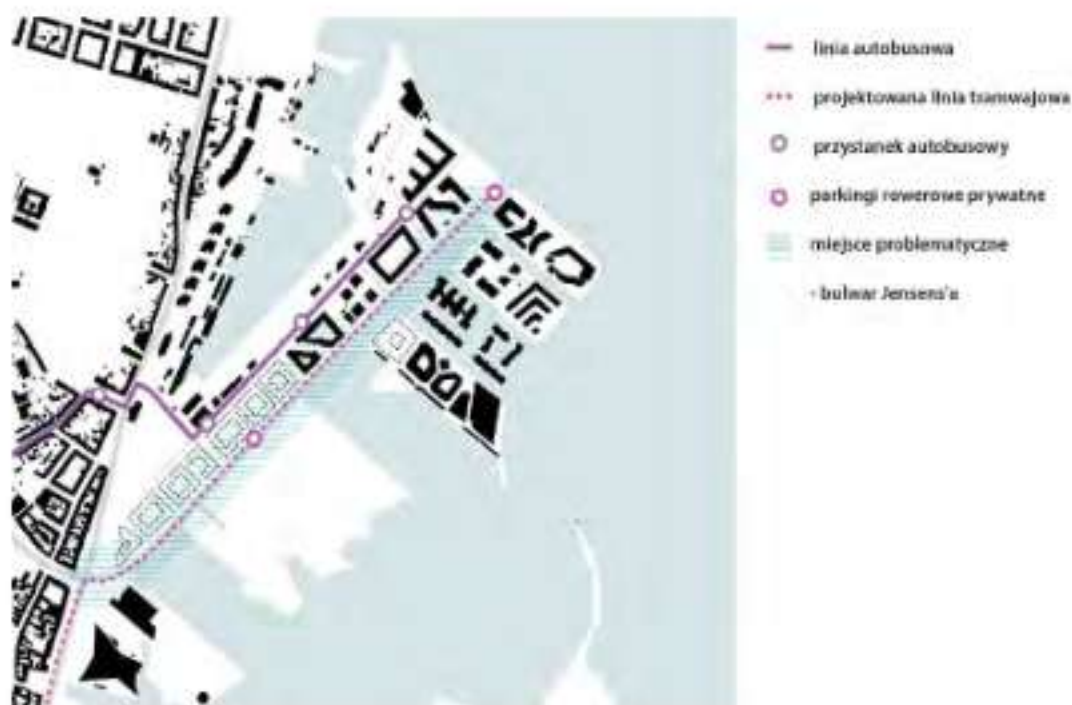


Ryc. 81. Analiza ciągów rowerowych Aarhus Daje. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485706762)

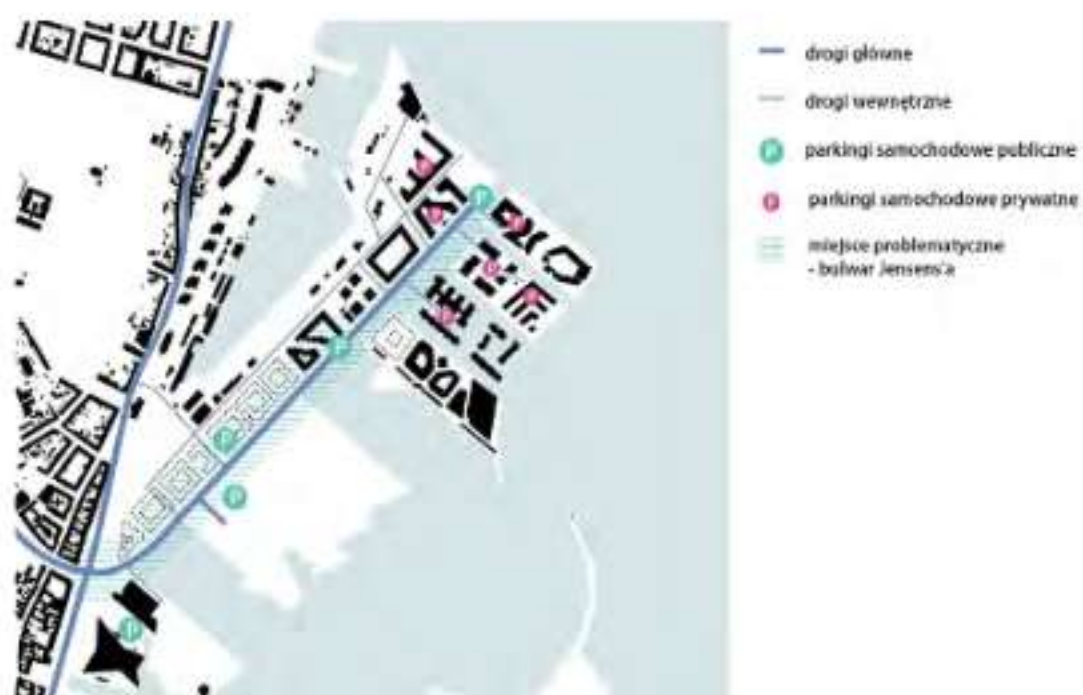
Poważnym problemem dla rowerzystów jest niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych. Pierwszeństwo mają jedynie przy dużych drogach bulwaru Bernhardt Jensens i Hjørtholmsvej. Na terenie dzielnicy znajduje się tylko kilka publicznych parkingów rowerowych. Poważnym problemem dla rowerzystów jest niewystarczająca ilość ścieżek rowerowych. Pierwszeństwo mają jedynie przy dużych drogach bulwaru Bernhardt Jensens i Hjørtholmsvej. Ponadto na terenie dzielnicy znajduje się tylko kilka publicznych parkingów rowerowych. Na brak wystarczającej ilości parkingów rowerowych wskazują pojedyncze rowery zaparkowane wzdłuż dróg. Trasa rowerowa na terenie dzielnicy jest zatem mało atrakcyjna i wymaga dalszego rozwoju.

Transport publiczny także nie jest właściwie rozwiązany. Komunikacja dzielnicy z centrum miasta nie jest zbyt dobra. Do dzielnicy kursuje tylko jedna linia autobusowa, która w dodatku funkcjonuje jako trasa alternatywna z 3 przystankami i autobusami kursującymi co pół godziny. W przyszłości gmina planuje poprawić skomunikowanie z dzielnicą uruchamiając kolej miejską.

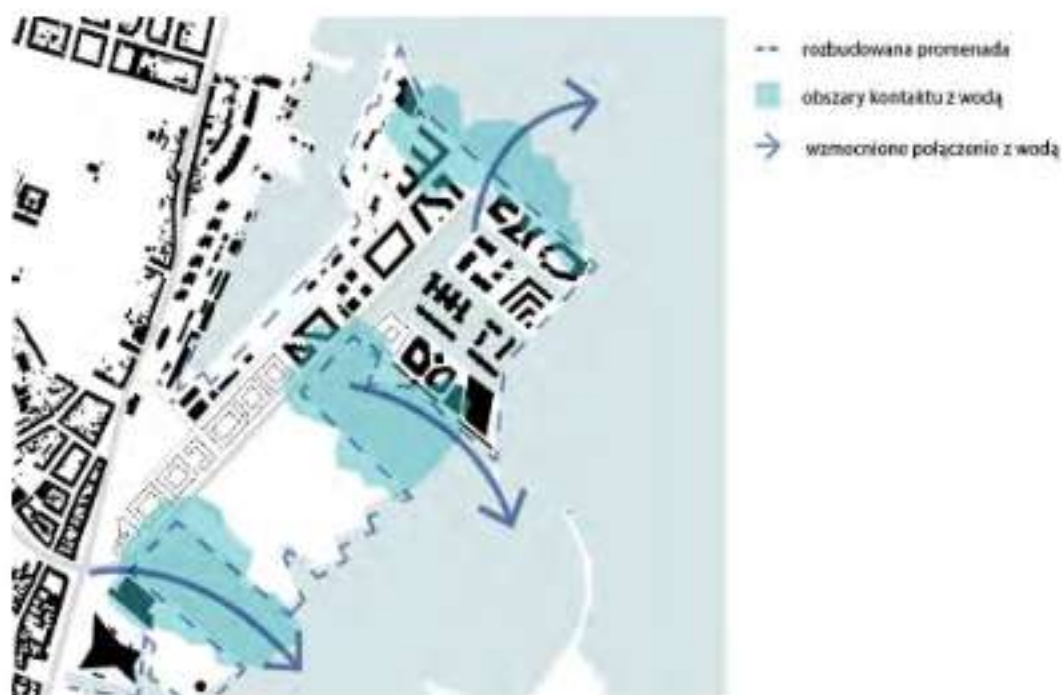
Pojazdy jadące do dzielnicy poruszają się wzdłuż bulwaru Bernhardt Jensens, będącym głównym układem komunikacyjnym dzielnicy. Droga jest stosunkowo szeroka i przeznaczona do dużego ruchu z uwagi na to, że w przeszłości była dawną przystanią promową i pełniła funkcje związane z obsługą portu. Układ komunikacyjny dzielnicy jest prosty i zakładał przejazd pojazdów bez przeszkód. Parking prywatny zaplanowano jako podziemny, ponadto na wyspie funkcjonuje kilka parkingów dla odwiedzających.



Ryc. 62. Analiza transportu publicznego Aarhus Dzień. (opracowanie własne na podstawie: https://kbrdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567435705762)



Ryc. 63. Analiza układu drogowego Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOOK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

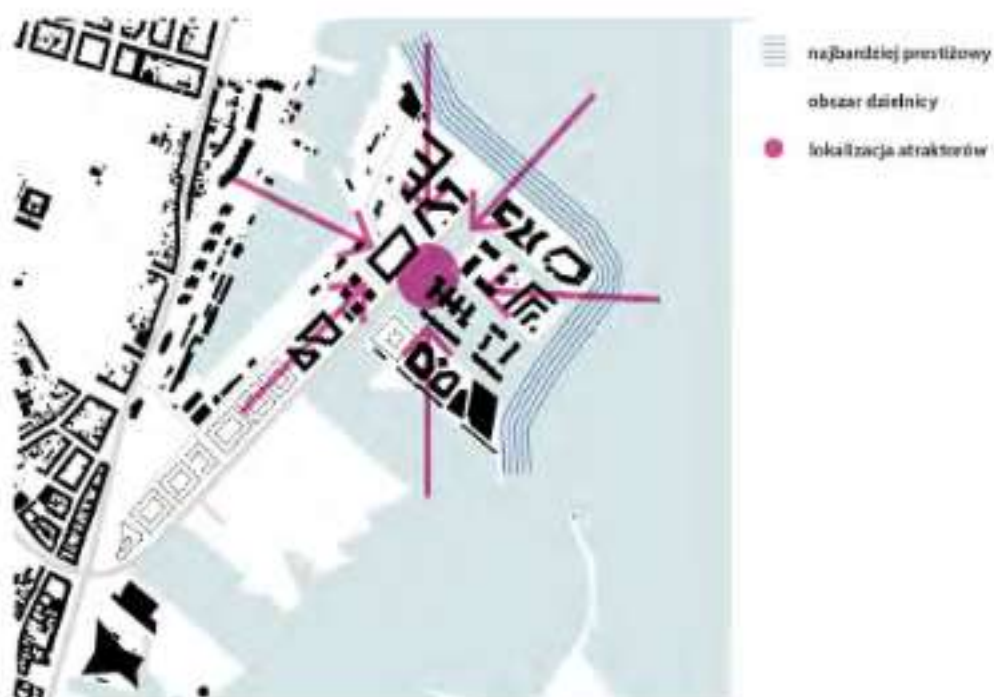


Ryc. 64. Analiza wodnych powiązań Aarhus Ø (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0falma9921567485705762)

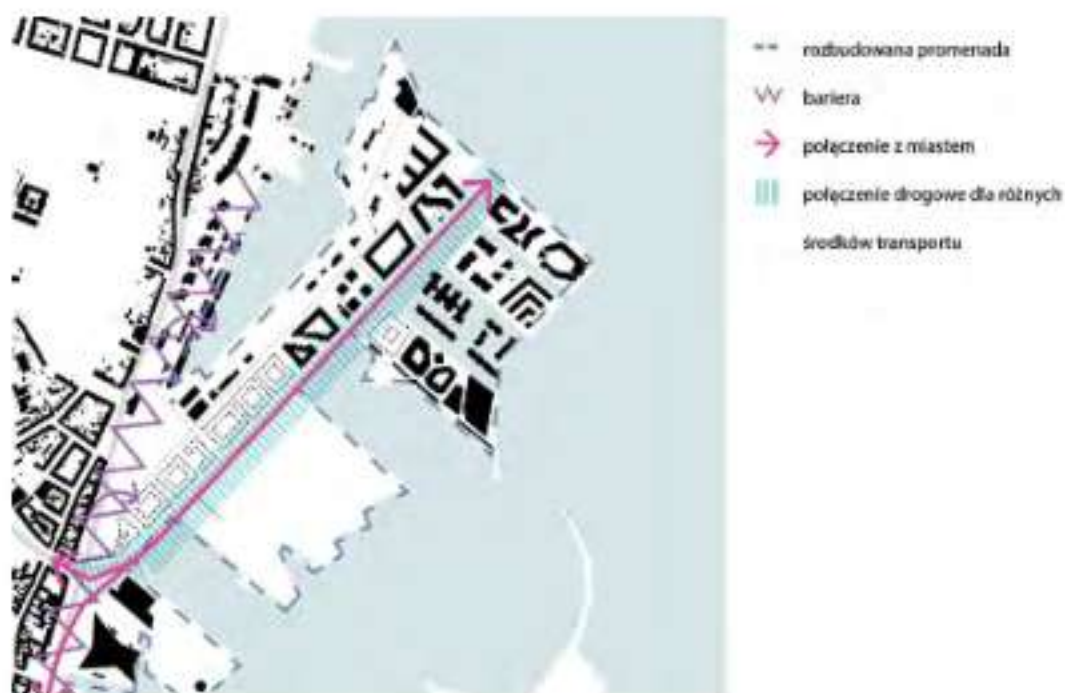
Woda w dzielnicy jest jej największym potencjałem i jednocześnie stanowi element wyróżniający dzielnicę na tle całego miasta. Podobnie, jak w przypadku projektu na Młodym Mieście, aby wydobyć niebieski potencjał, należy wzmocnić połączenie z wodą, wydłużyć nadwodną promenadę oraz poszukiwać miejsc, w których możliwy będzie kontakt z wodą na nabrzeżu.

Spektakularne obiekty budowlane w dzielnicy stanowią jednocześnie o jej potencjale, jak i zagrożenie, o czym pisano już w niniejszym opracowaniu. Niemniej jednak niezaprzeczalnie architektura star jest silnym atraktorem przyciągającym gości, co przekłada się na wizytówkowy charakter dzielnicy. Architektura takiej klasy może przyczynić się do wypromowania dzielnicy w skali międzynarodowej, a właściwy rozwój dzielnicy może sprawić, że stanie się ona wodną bramą wejściową do miasta Aarhus.

Dzielnica ma potencjał wykorzystać bliskość miasta Aarhus, o ile uda się pokonać bariery przestrzenne. Należy zapewnić połączenia komunikacyjne z miastem oraz wydłużyć promenadę.



Ryc. 05. Analiza potencjału architektonicznego dzielnicy Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)



Ryc. 66. Analiza barier przestrzennych w dzielnicy Aarhus Ø (opracowanie własne na podstawie: https://kbrk-sub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

4.3 Werftquartier w Bremerhaven

Bremerhaven to miasto położone w Niemczech, leżące u ujścia rzeki Wezery do Morza Północnego. Jest to największe miasto w Niemczech leżące nad Morzem Północnym. Atrakcyjne położenie sprawiło, że miasto już od chwili założenia jest centrum handlowym. Jednakże z uwagi na rozbudowę portów oraz funkcji przemysłowej, dostęp do wody stawał się coraz bardziej ograniczony, co miało miejsce szczególnie w ubiegłym wieku. Ostatnie dziesięciolecia charakteryzują się jednak przekształceniami strukturalnymi idącymi w kierunku miasta usług i edukacji w miejsce dotychczasowego miasta przemysłowego. Wyrazem tych przemian jest kształtowany na nowo obszar dawnej dzielnicy stoczniowej miasta Werftquartier, która w przyszłości ma stać się atrakcją o charakterze regionalnym, cechującym się wysoką jakością przestrzeni zarówno do życia, jak i do pracy.



Ryc. 67. Masterplan dla dzielnicy Wertquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kjdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

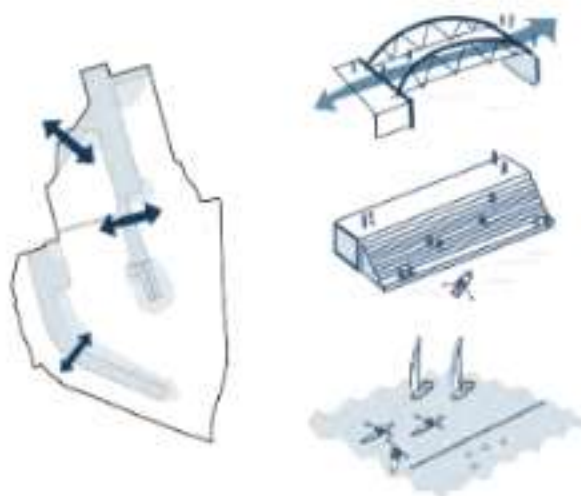
Okręg stoczniowy obejmuje obszar o powierzchni ok. 73 hektarów. Zagospodarowanie takiego obszaru wymaga wykreowania elastycznej koncepcji przestrzennej przy jednoczesnym dbaniu o utrzymanie i wzmocnienie tożsamości obszaru, jego walorów oraz charakterystyki. Elementami składowymi świadczącymi o wyjątkowej tożsamości tej dzielnicy są: bliskość wody (poziom niebieski), zieleni (poziom zielony) oraz „miejskość” – struktura budowlana (poziom czerwony – Ryc. 2). Wszystkie te elementy składają się na ogromny potencjał rozwoju nowej, zróżnicowanej i kreatywnej dzielnicy miejskiej i przywodzą na myśl skojarzenia z sytuacją przestrzenną Młodego

Miasta. Każdy z tych elementów posiada swoją charakterystykę, zaś razem tworzą podstawy do planu generalnego dla dzielnicy.



Ryc. 68. Poziomy konstrukcji Werftkwartier w Bremerhaven. (opracowanie własne na podstawie: https://kjdk-sub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921557485705752)

Obecnie nabrzeża wykorzystywane są głównie do celów przemysłowo-badawczych. Poziom niebieski (Ryc. 50) zakłada budowę infrastruktury umożliwiającej wewnętrzne scalenie oraz zewnętrzne połączenie dzielnicy. Przekłada się to m.in. na budowę nowych kładek dla pieszych i rowerów.



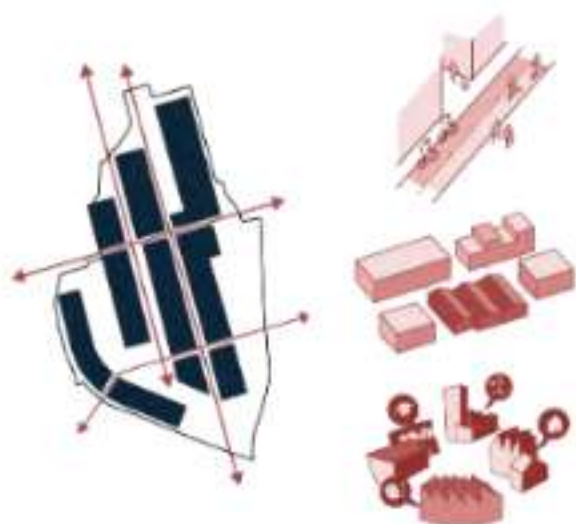
Ryc. 69. Powiązania wodne Werftkwartier w Bremerhaven. (Źródło: <http://bit.ly/3D1S7X5>)

Istotnym aspektem związanym z wodą jest zapewnienie jej dostępności i wykorzystanie potencjału, co przejawiać się ma rozwojem promenady nadbrzeżnej z dostępem mieszkańców do wody. Istotnym hasłem jest także uzdatnienie portu z uwzględnieniem żeglugi komercyjnej.



Ryc. 70. Powiązania zielone Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0/alma9921567485705762)

Poziom zielony (Ryc. 51) ma być realizowany poprzez zieleni społeczną, rozumianą nie tylko jako ogólnodostępne place zielone, ale także jako lokalizację funkcji społecznych w pasmach otwartych przestrzeni zielonych. To także zieleni tworząca sieć. Zielone wypusty tworzą jednolitą strukturę, która wiąże dzielnice siecią terenów rekreacyjnych przebiegających pomiędzy różnymi obszarami miejskimi. Zieleni to także różnorodność, zarówno pod względem charakteru danego terenu otwartego, jak i występujących odmian gatunkowych.



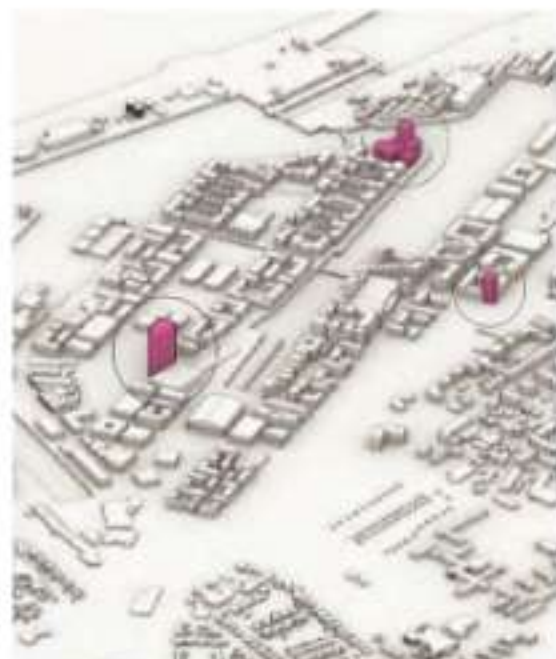
Ryc. 71. Powiązania przestrzenne Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kbrk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0faalma9921587485705762)

Szeroko pojmowana miejskość zakłada koncepcję mobilności opartą na krótkich dystansach i dostępności, a także przyjazności dla różnych uczestników ruchu – zarówno zmotoryzowanych, jak i pieszych. Struktura zabudowy stawia na przeplatanie się nowej zabudowy z tkanką historyczną, bez szkody dla tej drugiej. Funkcjonowanie historycznych obiektów oraz ochrona ich ekspozycji, są niemniej ważne niż budowa nowych obiektów. Poszczególne fragmenty dzielnicy posiadają swój indywidualny, odmienny charakter, a ich wydobycie i podtrzymanie są priorytetem w kształtowaniu tożsamości miejsca.

Jednym z istotnych zagadnień dla dzielnic postoczniovych, jest ich właściwe powiązanie z otaczającą ją tkanką. W tym przypadku istotne jest połączenie z sąsiadującą dzielnicą Geestmünde. Osie wschód-zachód mają przyczynić się do przybliżenia dzielnicy Geestmünde do wody, co jednocześnie przybliży dzielnicę stoczniovą do miasta. Osie tworzone są przez liczne punkty orientacyjne, atrakcyjne przestrzenie publiczne, ścieżki piesze i rowerowe. Połączenia północ-południe są z kolei ważnym elementem koncepcji urbanistycznej. Połączenie z centrum miasta, a także z istotnymi miejscami turystycznymi, jak Havenwelten i dalsza część dzielnicy stoczniovej, zdefiniują integrację z tkanką miejską miasta.



Ryc. 72. Wysokości planowanej zabudowy (opracowanie własne na podstawie: (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762))



Ryc. 73. Dominanty wysokościowe Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Sylwetka miasta jest dość jednorodna, z wyjątkiem pojedynczych wieżowców. W związku z powyższym wysokości nowych budynków powinny nawiązywać do zabudowy już istniejącej, tak aby nowa zabudowa stanowiła logiczne uzupełnienie stanu istniejącego.

Oczywiście nie oznacza to, że nie należy realizować pojedynczych punktów orientacyjnych, np. wysokich punktów nawiązujących do istniejących wieżowców. Wysokie miejsca mogą stanowić wejścia do dzielnicy, jednakże ich wysokość nie powinna wynosić więcej niż 50 metrów.

Istotnym elementem dzielnicy stoczniowej są istniejące budynki zabytkowe, które podlegają konserwacji, odnowieniu, a niekiedy zmianie dotychczasowej funkcji (Ryc. 9). Innymi słowy istniejąca historyczna zabudowa ulega adaptacji do potrzeb nowych przestrzeni, jednocześnie stanowiąc ogromny potencjał do rozwoju dzielnicy stoczniowej. Przemysłowe dziedzictwo jest bowiem istotnym elementem tożsamości tego miejsca. Historyczne budynki zgrupowane z otwartymi przestrzeniami publicznymi stanowią swoiste atraktory oraz porządkują hierarchię urbanistyczną.

W dzielnicy wiążą się ze sobą historyczne obiekty architektoniczne ze współczesną interpretacją tożsamości portowej. Dzięki temu umacniana jest tożsamość dzielnicy, zaś mieszkańcy i goście mogą poznać morsko-przemysłową historię tej dzielnicy. Werftquartier w swoim zamyśle ma promować poczucie wspólnoty w sąsiedztwie, z tego też powodu duży nacisk kładzie się na rozwój poddzielnic posiadających własne atraktory, swoiste katalizatory społeczne i kulturalne. Trzonem dla tych katalizatorów są budynki istniejące, dzięki czemu jeszcze lepiej chroniony jest pierwotny charakter dzielnicy.



Ryc. 74. Zabudowa o wartości historycznej Werftquartier w Bremerhaven. (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0falma9921567485705762)



Ryc. 75. Katalizatory i przestrzeń otwarta Werftquartier w Bremerhaven. (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOK_AUB/a7me0falma9921567485705762)

Obszar nowej dzielnicy można podzielić na 6 poddzielnic, z których każda czerpie swoją tożsamość z śladów istniejącej, historycznej zabudowy. Każda z poddzielnic rozwija się niezależnie w oparciu o lokalny charakter, jednocześnie napędzając ogólną dynamikę rozwoju tego obszaru.

Historyczny budynek stanowi katalizator, którego pierwotna funkcja została przekształcona na działalność społeczną o nowej, wyjątkowej jakości. Wśród takich obiektów możemy wyróżnić budynek dawnej, imponującej hali o stalowej konstrukcji, położonej w zachodniej części obszaru nowej dzielnicy, gdzie zlokalizowana zostanie szkoła i supermarket. Innym przykładem są fabryki lodu, które zostały odrestaurowane nadając im nowe funkcje rekreacyjne. Spektakulamy Helgen ma ulec przekształceniu w muzeum ze środków prywatnego inwestora. Nowa funkcja ma sprawić, że będzie stanowić wizytówkę atrakcyjną zarówno dla mieszkańców, jak i gości. Ponadto, z uwagi na swoją wysokość Helgen będzie wyjątkowym punktem widokowym z otwarcie na panoramę miasta Bremerhaven. Także zbiorniki paliwa na południowo-zachodnim skraju terenu otrzymają nową funkcję – będą miejscem artystyczno-kulinarnym. Zlokalizowane zostaną tutaj warsztaty i galerie. Stara stocznia zlokalizowana na czele portu stocznioowego jest z kolei przystosowana do wykorzystania w celach sportowych z możliwością komercyjnej rozbudowy. Zdecydowaną zaletą jest tutaj bliskość przyległego basenu portowego, dzięki czemu istnieje potencjał na rozwój sportów wodnych.

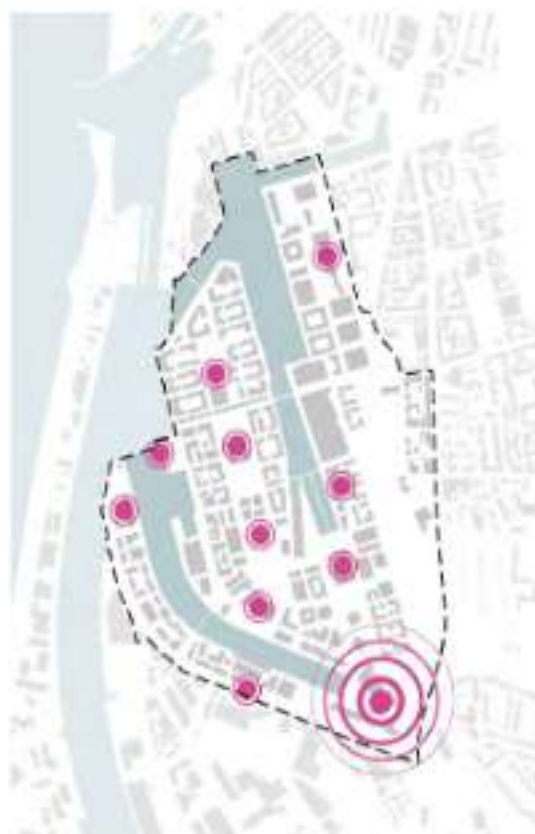


Ryc. 78. Dzielnice obszaru Wertquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

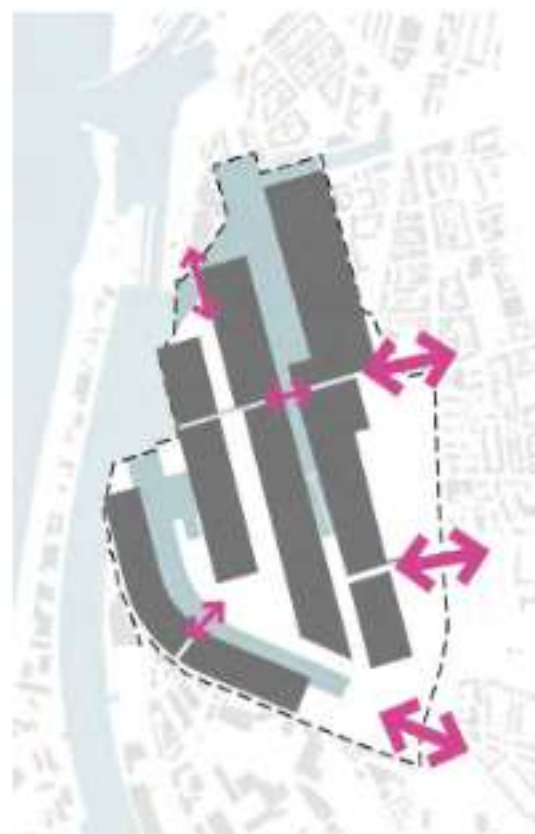
Fazy kształtowania koncepcji dzielnicy stoczniowej:

1. Zidentyfikowanie katalizatorów– punktów przyciągania tworzących tożsamość obszaru

Z uwagi na to, że stanowią one trzon rozwoju obszaru, istotnym jest aby już na wczesnym etapie rozwoju należy zagospodarować najbliższe otoczenie takich atraktorów. W tym celu już na wstępnym etapie należy uruchomić wewnętrzny basen stoczniowy oraz tereny rekreacyjne, w tym parki. Ożywienie promenady i przestrzeni wokół portu stoczniowego to część dłuższego procesu, niemniej jednak już na wstępnym etapie należy stosować rozwiązania tymczasowe takie jak miejskie plaże, bulwary itp.



Ryc. 77. Katalizatory jako czynnik rozwojowy dzielnicy.
(opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)



Ryc. 78. Połączenie z otoczeniem (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

2. Połączenia z otoczeniem - drugim istotnym krokiem jest połączenie z otoczeniem. Nowy, centralny most nad portem słocznym łączy dzielnicę parkową z półwyspem Külken, oraz Geestmünde z wodą.
3. Istniejący układ komunikacyjny stanowi podstawową siatkę do rozbudowy dzielnicy. Istniejące ulice zostaną zachowane, przebudowane oraz zmodernizowane.



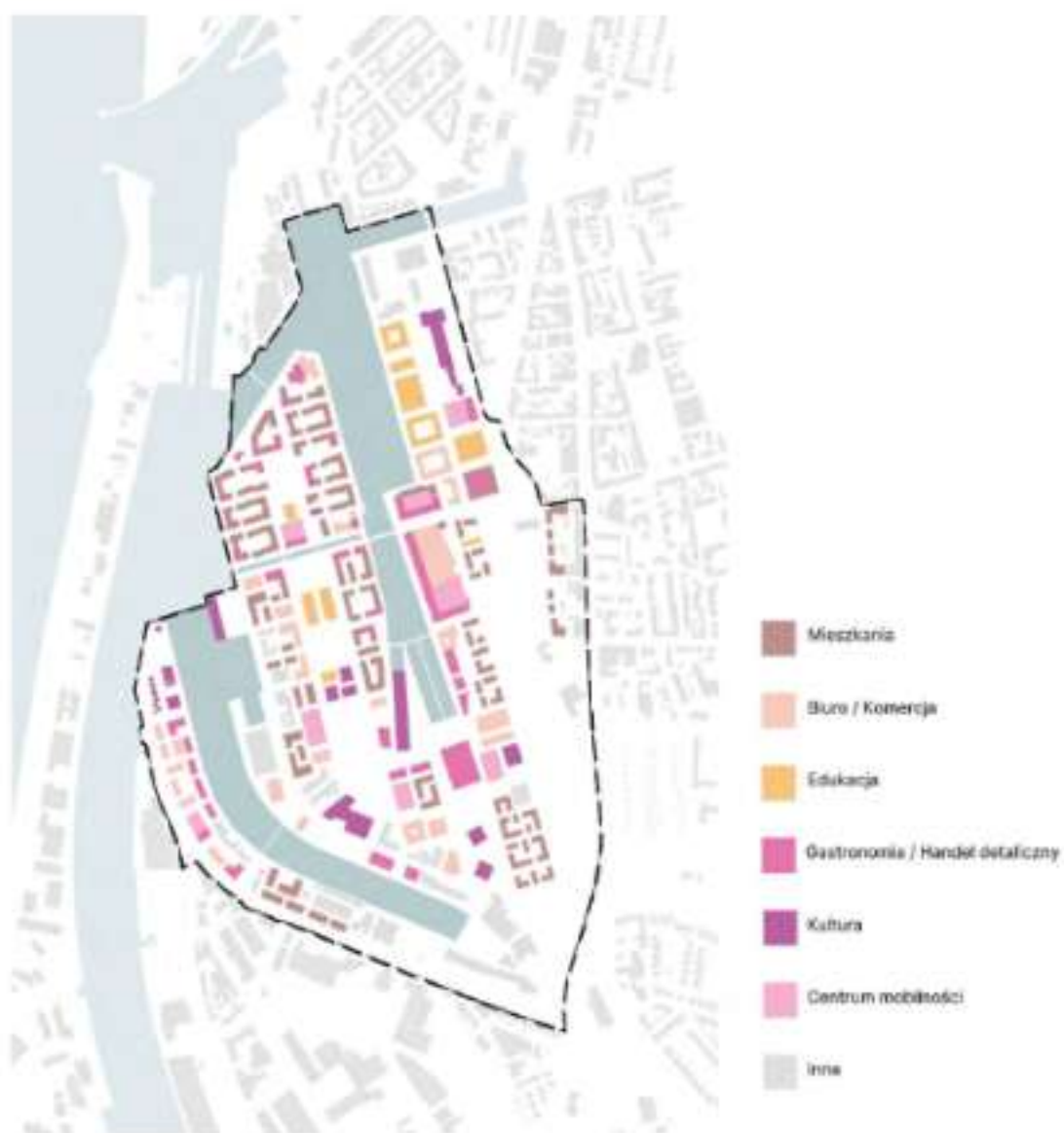
Ryc. 79. Istniejący układ komunikacyjny (opracowanie własne na podstawie: https://kbidk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)



Ryc. 80. Strefy buforowe (opracowanie własne na podstawie: https://kbidk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

4. Czwartym krokiem jest rozwinięcie „palców miejskich”. Struktura miejska z zielonymi i niebieskimi buforami poprawia jakość życia na etapie powstawania palców miejskich. Dzielnica stoczniowa może rozwijać się jako sieć poddzielnic o mieszanym przeznaczeniu, dzięki reagowaniu na zmiany w sposobie użytkowania komercyjnego. W perspektywie długoterminowej celem jest wykreowanie samowystarczalnych poddzielnic, oferujących swoim mieszkańcom podstawowe funkcje. Rozwój serca dzielnicy należy rozpatrywać w perspektywie długoterminowej

Werftquartier w założeniu ma być dzielnicą tętniącą życiem o zróżnicowanym profilu funkcjonalnym, łączącym w sobie funkcję mieszkaniową, handlową, edukacyjną, kulturalną oraz handlową. Każda poddzielnica ma swój wiodący charakter, np. na półwyspie Külken dominuje zabudowa mieszkaniowa z kolei na poddzielnicach kampusowej dominuje charakter edukacyjny i badawczy, zaś biura i firmy dominują w Kreativka. Tak zróżnicowany program funkcjonalny promuje rewitalizację oraz przyczynia się do zrównoważonego rozwoju dzielnicy.



Ryc. 81. Analiza funkcji zabudowy Werfkwartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Istotnym elementem kształtującym żywą tkankę miejską są publiczne partery przeznaczone na lokale gastronomiczne i funkcje handlowe. Takie partery zostały przewidziane w przestrzeniach ogólnodostępnych, takich jak place i promenady,

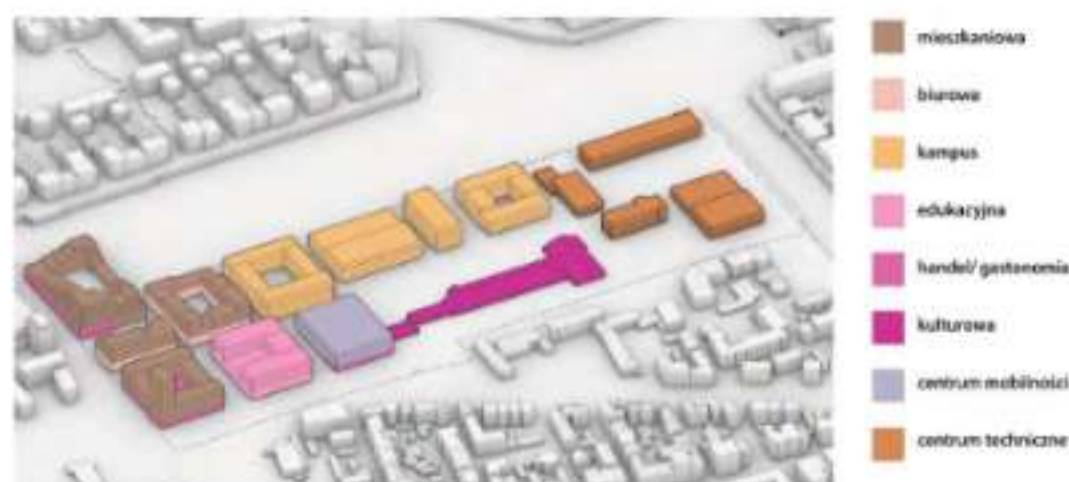


Ryc. 82. Przestrzenie publiczne Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Zielone „palce” to przestrzenie, wśród których zlokalizowane są obiekty użyteczności publicznej i społecznej.



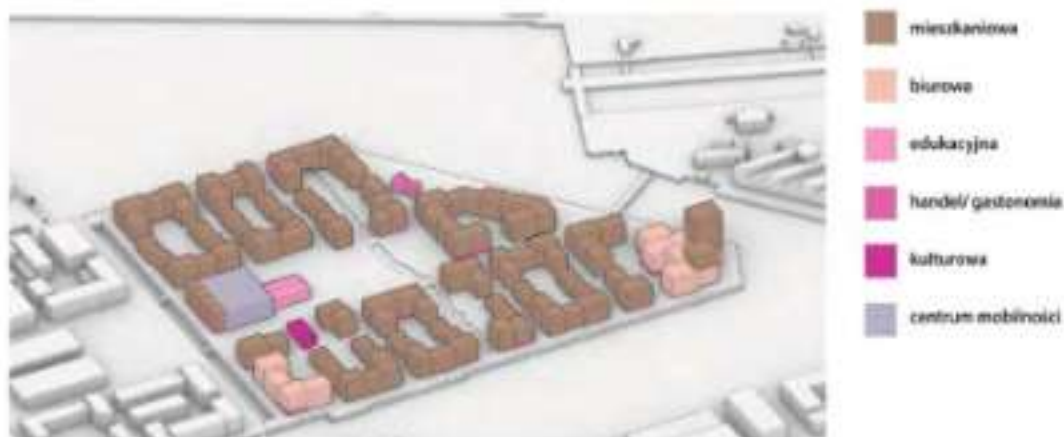
Ryc. 83. Infrastruktura społeczna na terenach zieleni (opracowanie własne na podstawie https://kbrk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)



Ryc. 84. Funkcje zabudowy na dzielnicy Kampusu Klimatycznego (opracowanie własne na podstawie: https://kbrdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0fa1ma9921507485705782)

Dzielnica kampusu docelowo ma pełnić rolę nadmorskiego kampusu miejskiego, tętniącego życiem miejskim. Strukturę urbanistyczną tworzy istniejąca siatka portowa, a także stare oraz nowe osie wizualne. Projektowana struktura ma nawiązywać do istniejącej struktury, tworząc sieć połączeń z otoczeniem. Wysoki punkt w parku będzie stanowił wyznaczenie wejścia do dzielnicy stoczniowej. Katalizatorem lokalnym jest budynek dworca kolejowego, przyciągający studentów do tej okolicy. Obiekt zostanie rozbudowany i wyposażony w elementy takie jak: przestrzeń na wydarzenia lokalne, kawiarnie dla studentów, profesjonalistów czy mieszkańców. Dworzec będzie stanowił element ożywiający lokalne życie przez całą dobę. Funkcjonująca zabudowa jest mieszanką zakwaterowania studenckiego, szkoły średniej oraz mieszkań dedykowanych zarówno dla studentów, jak i zwykłych mieszkańców, zbudowanych z dużych bloków odzwierciedlających otaczające budynki pod względem materiału i skali. Promenada portowa będzie wykorzystywana w celach badawczych z połączeniu z laboratorium portowym, a także do celów rekreacyjnych. Bulwar kampusowy z kolei spaja dzielnice wewnętrzne, jest przestrzenią półpubliczną, biegnącą przez wewnętrzne dziedzińce.

Półwysep Külken ma ogromny potencjał uwarunkowany wyjątkowym położeniem. Budowa kanału Külken spowodowała powstanie nowej wyspy z niewielką liczbą samochodów. Struktura zabudowy jest tutaj mieszana, złożona z domów szeregowych i apartamentowców tworzących mieszankę różnych typów zabudowy. Drewno stanowi tutaj główny materiał budowlany. Nowy most nad portem stoczniowym zapewnia zoptymalizowaną dostępność i połączenie z głównym dworcem kolejowym. Nowy most prowadzący do śluzu zapewnia krótsze połączenie z Havenwellen. Półwysep Külken ma promować powolny ruch i stanowić wizytówkę innowacyjnej koncepcji mobilności. Zielone centrum to przedłużenie dawnej, stalowej hali i tworzy centralną część wypoczynkową dla otoczenia. Wspomniana hala jest katalizatorem lokalnym. Węzeł mobilności powstanie najprawdopodobniej w południowej części półwyspu.

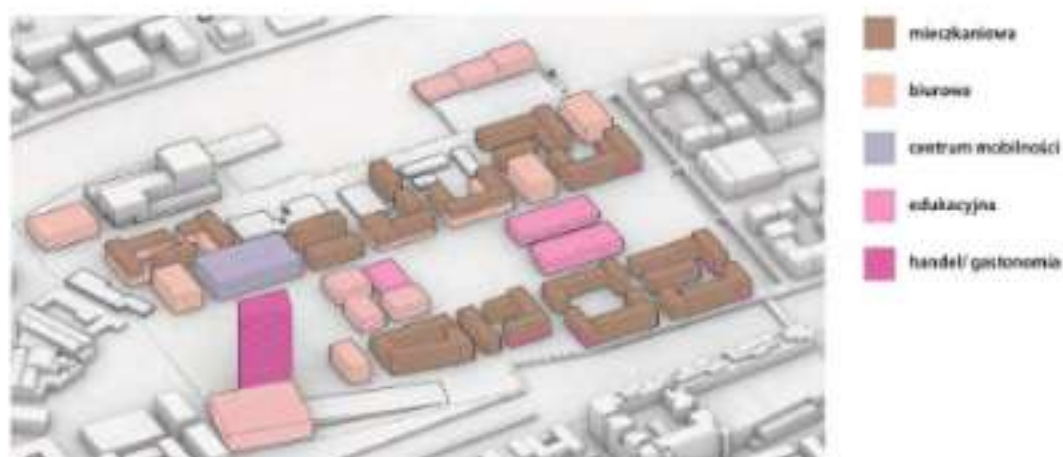


Ryc. 85. Funkcje zabudowy na dzielnicy półwyspie Kükken (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0/alma9921567485705762)

Struktura urbanistyczna dzielnicy parkowej opiera się na siatce przeplatającej się z obszarami zabudowy. Idea jest przełamanie liniowości, co przyczynia się m.in. do ochrony przed wiatrem. Takie podejście przyczynia się do tworzenia kameralnych ścieżek. Na zewnętrznym obrysie dzielnicy znajdują się osie skierowane do wody i parku. Dużą uwagę poświęca się aspektom wizualnym. Struktura zabudowy jest gęsta, złożona z istniejących i nowoprojektowanych budynków. Wzdłuż parku powstaje nowa zabudowa z widokiem na zieleni. Zabudowa jest otwarta na park, zapewniając wysoką jakość życia. Na zachodzie promenada portowa charakteryzuje się licznymi kawiarniami i sklepikami. Na obszarze funkcjonują duże hale, które będą stanowiły katalizatory lokalne.



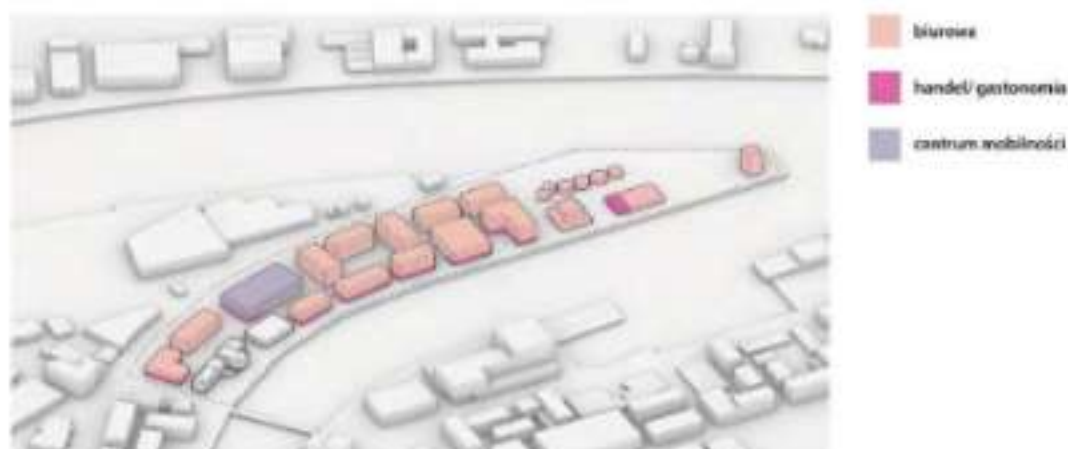
Ryc. 86. Funkcje zabudowy na dzielnicy parkowej (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0/alma9921567485705762)



Ryc. 87. Funkcje zabudowy na dzielnicy hal (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0/alma9921567485705762)

Dzielnica hal posiada wspianą konstrukcję hal o długości ponad 340 m. Istotą jest zachowanie tej zabudowy oraz urzeczywistnienie w przyszłości jej rzeczywistej, historycznej długości. Obecnie jednak hala jest swoistą barierą z uwagi na zamknięte elewacje. W przyszłości stanie się katalizatorem lokalnym z licznymi miejscami spotkań i przejściem na osiach pn-pd oraz zach-wsch. Zapewnią to specjalnie zaprojektowane otwory, tworzące w ten sposób unikalną strukturę miejską. Pod dachem hali ma powstać szereg budynków o indywidualnych bryłach, a także trzyklasowa szkoła podstawowa oraz ośrodek opieki dziennej połączony z ośrodkiem rodzinno-młodzieżowym. Po obu stronach hali powstają zespoły miejskie, które swoją strukturą nawiązują do logiki portowej i tworzą obszary zabudowy zorientowane w kierunku wody bądź zieleni.

Nabrzeże kreatywne jest wyrazem inwestycji w surową, nienaruszoną tkankę portu. W przyszłości będzie przestrzenią kultury, sztuki, biur oraz produkcji o różnicowanym zastosowaniu. Zlokalizowany jest z dala od zabudowy mieszkaniowej, co tworzy idealne warunki dla środowiska przemysłowego. Niemniej jednak już dzisiaj funkcjonują tutaj pionierzy kultury i sztuki, a przemysłowe środowisko można rozumieć jako przestrzeń, w której bezproblemowo mogą odbywać się wydarzenia głośne, generujące znaczący hałas. Struktura zabudowy opiera się w gruncie rzeczy o budynki zastane, w przyszłości zabudowa może być zagęszczana w zrównoważony sposób.



Ryc. 88. Funkcje zabudowy na nabrzeżu kreatywnym (opracowanie własne na podstawie: https://kibdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f1alma9921567485705762)

Obecnie w sercu portu tętni już życie. Katalizatorem jest tutaj okno wystawowe, pełniące funkcję atrakcji dla turystów i życia publicznego. Zabytkowe obiekty przemysłowe mają zostać uruchomione i pełnić rolę katalizatora rozwoju dzielnicy, będąc swoistym oknem wystawowym, witryną sklepową. Struktura zabudowy zostanie zagęszczona aby wzmocnić miejski charakter tej przestrzeni. Zabudowa zapewnia widoczność od katalizatora w kierunku portu stoczniowego. Budynki uzupełniające strukturę zabudowy będą musiały wpisywać się w istniejącą tkankę, aby otoczyć katalizatory, takie jak lodownia, czy też stara stocznia, jednocześnie ich nie tłamsząc. Wzdłuż głównych osi na parterze zlokalizowane zostaną funkcje użyteczności publicznej. Obszar będzie zróżnicowany pod względem mieszkaniowym, jak i handlowym czy też kulturowym. Centrum uwagi ma być życie miejskie. Typologia budynków jest tutaj bardzo zróżnicowana.



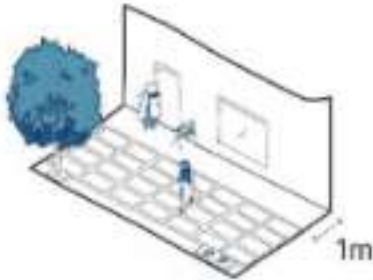
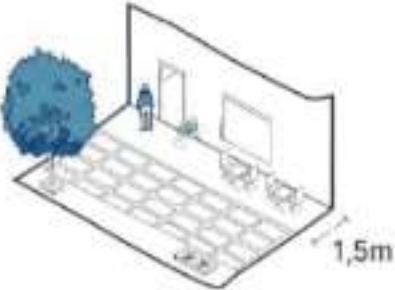
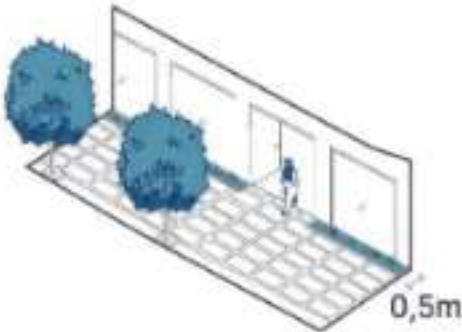
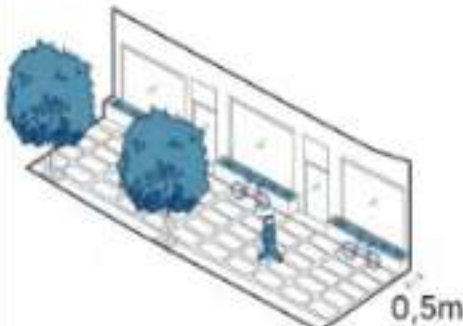
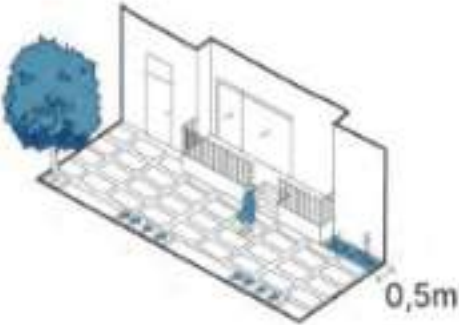
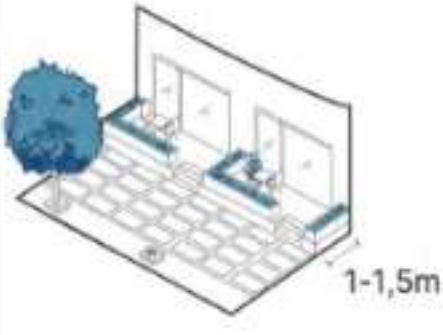
Ryc. 89. Funkcje zabudowy w centrum portowym (opracowanie własne na podstawie: https://kibdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f1alma9921567485705762)

Poprzez termin „strefa wstępna” należy rozumieć przestrzeń, a przede wszystkim zachodzące w niej relacje, do których dochodzi pomiędzy strefami parteru, a przestrzenią miejską. Przykładem takiej strefy wstępnej mogą być na przykład przestrzenie pomiędzy deptakiem nad wodą, a budynkami. Strefa wstępna może posiadać różne szerokości oraz odmienną głębokość.

Koncepcja urbanistyczna obejmująca 3 wodące kolory znajduje także swoje odzwierciedlenie w formowaniu stref wstępnych. Niebieskie prestrefy na promenadzie sprawiają charakter wysokiego poziomu reklamy i stanowią tym samym bufor dla funkcji mieszkaniowej. Prestrefy zielonego palca naturalnie charakteryzują się zielenią, zaś prestrefy w miejskich palcach zapewniają różnorodność i pobudzają kreatywność w kształtowaniu zabudowy.



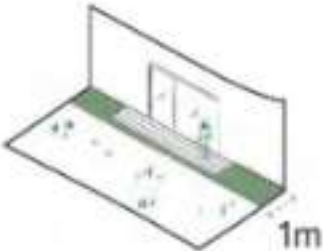
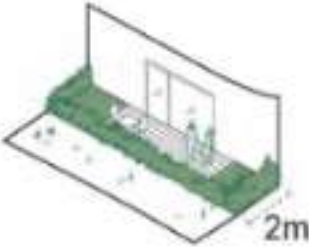
Ryc. 90. Rodzaje stref wejściowych (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705752)

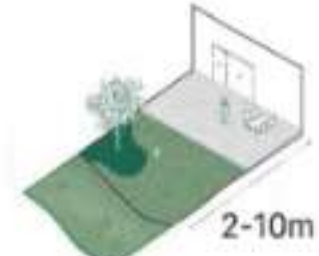
NIEBIESKIE STREFY WSTĘPNE	
Strefa handlowa z wąską strefą wstępną	Strefa gastronomiczna z szeroką strefą wstępną
 1m	 1,5m
Strefa biurowa z wąskim pasem zieleni	Strefa biurowa z wąskimi zielonymi rabatami
 0,5m	 0,5m
Strefa mieszkaniowa z wysokimi parterami i wąską strefą wejściową	Strefa mieszkaniowa z szerokimi tarasami na strefie wejściowej
 0,5m	 1-1,5m

Ryc. 91. Niebieskie strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kbidk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

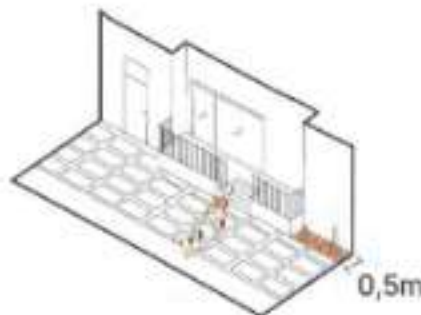
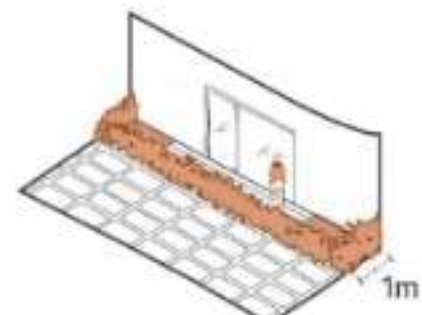
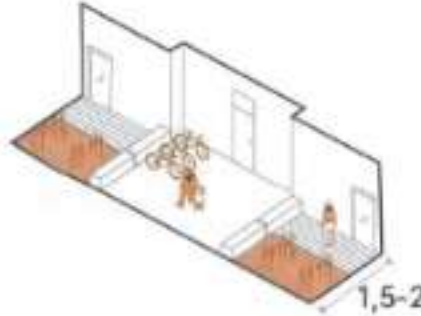
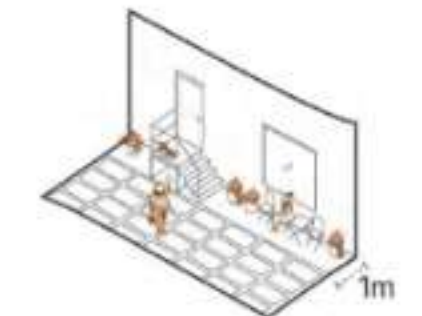
Strefy handlowe sytuowane wzdłuż promenad posiadają szerokość wahającą się pomiędzy 0,5 m, a 1,5 m. Są to wąskie strefy odpowiednie dla firm, którym zależy na zachowaniu pewnego poziomu prywatności poprzez wprowadzenie m.in. zielonych pasów czy rabat kwiatowych.

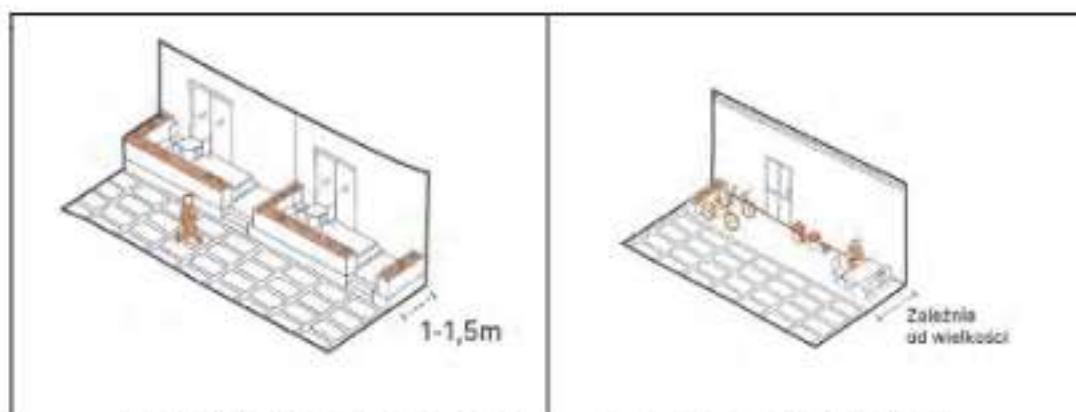
Szersze strefy dedykowane są funkcjom odpoczynku, reklamy czy też rekreacji na świeżym powietrzu. Mieszkania wzdłuż promenady powinny cechować się podwyższonymi parterami, aby w naturalny sposób stanowić bufor pomiędzy częścią mieszkalną na piętrach, a promenadą i jej zgiełkiem na wysokości parteru. Dobrym rozwiązaniem dla wąskich stref frontowych są loggie wewnętrzne, zaś skąd szerokich stref wstępnich (1-2m) uczłowieczą tarasy z zielenią ochronną. Strefy wstępne terenów zielonych pełnią funkcję wzmacniającą zielony, wspólnotowy charakter założenia. Ich zadaniem jest uatrakcyjnienie życia w mieście, zapewnienie swoistej prywatności oraz płynne powiązania pomiędzy strefą publiczną, a przestrzenią prywatną. W przedstrefach terenów zielonych odnajdujemy bezpośrednie połączenia z zielenią, będące buforem do przestrzeni zewnętrznej. Przed zabudową możemy pozostawić szerokie bądź też wąskie tarasy. W strefie mieszkalnej zaplanowano duże ogrody i tarasy zwrócone w kierunku istniejących, zielonych przestrzeni publicznych. Granicę mogą stanowić tutaj nasadzenia, zatoczki melioracyjne czy też ukształtowanie terenu.

ZIELONE STREFY WSTĘPNE	
Strefa mieszkaniowa z wąskim pasmem zieleni i tarasem	
Strefa mieszkaniowa z szerokim pasmem zieleni i tarasem	

Strefa mieszkaniowa z dużym ogrodem i tarasem	 2-10m
--	---

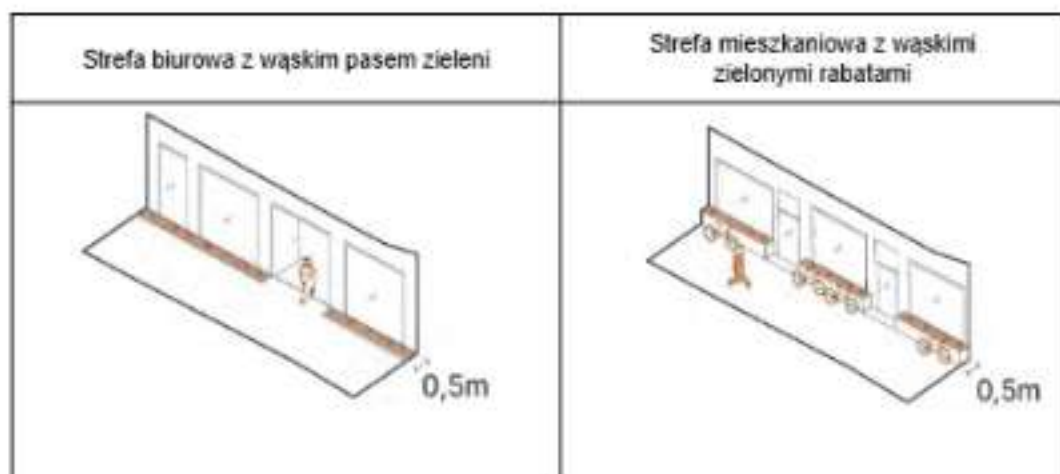
Ryc. 92. Zielone strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBOOK_AUB/a7me0f/alma9921567485706762)

STREFY WSTĘPNE GŁÓWNYCH CIĄGÓW KOMUNIKACYJNYCH	
Strefa mieszkaniowa z balkonem we wnęce oraz wąską strefą wejściową	Strefa mieszkaniowa z wąskim pasem roślinności i tarasem
 0,5m	 1m
Strefa mieszkaniowa z szeroką strefą wejściową z tarasem	Strefa mieszkaniowa z podwyższonym parterem i z wąskim wejściem
 1,5-2m	 1m
Strefa mieszkaniowa z wysokimi parterami i wąską strefą wejściową	Strefa mieszkaniowa z szerokimi tarasami na strefie wejściowej



Ryc. 93. Mieszkaniowe strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kjdk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma0021567485705762)

Strefy wstępne głównych ciągów komunikacyjnych	
Strefa handlowa bez strefy wstępnej	Strefa handlowa z wąską strefą wstępną
Strefa handlowa z cofniętym parterem	Strefa gastronomiczna z cofniętym parterem



Ryc. 94. Mieszkaniowe strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-aub.primo.exlibrigroup.com/permalink/45KBOOK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Prestrefy miejskie charakteryzują się większą elastycznością w zakresie przeznaczenia budynków. Prestrefy komercyjne można projektować jako wąskie przestrzenie z zielenią, nisze z cofniętym parterem lub nawet przestrzenie pozbawione strefy wstępnej. Jeśli chodzi o część mieszkalną, dostępna jest również szersza oferta wąskich lub szerokich „przedpokojów”. W tych obszarach zamieszkanie może odbywać się na antresoli lub parterze. W istniejących budynkach można np. wyznaczyć obszary wspólne, takie jak miejsca parkingowe dla rowerów.



Ryc. 95. Analiza układu drogowego i transportu publicznego (opracowanie własne na podstawie: https://kbook-sub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)

Dzielnica będzie połączona z Georgstrasse i główną siecią drogową za pomocą 3 punktów połączeń: Hoebeistrasse na południu, Nansenstrasse pośrodku i Max-Dietrich-Strasse na północy. Utrzymane zostaną także połączenia przez Borriestrasse i Elbinger Platz. Hierarchiczna sieć ulic z Oststrasse, Riedemannstrasse i nową Hallengasse obejmuje centralne ulice dzielnicowe. Istniejące pętle dystrykcyjne zaprojektowane jako przestrzenie wspólne w dużej mierze obsługiwane są jako ulice jednokierunkowe. Wokół nowych budynków mieszkalnych tworzone są obszary wolne od ruchu samochodowego. Na wszystkich ulicach na terenie stoczni obowiązuje ograniczenie maksymalnej prędkości do 30km/h. Obsługa samochodów następuje za pomocą garaży osiedlowych, zintegrowanych z węzłami mobilności. Ponadto zaplanowano ok. 150 miejsc parkingowych

zlokalizowanych wzdłuż ulic dojazdowych i sąsiedzkich, które służą głównie do obsługi dostaw oraz gości. Pętle dystrybucyjne mają istotne znaczenie dla logistyki.

Dostęp do komunikacji miejskiej zapewnia kursująca linia autobusowa HL, o średniej częstotliwości obsługi co 10 minut (ryc nr...środkowa). W przyszłości do rozwoju wewnętrznego dzielnicy można wykorzystywać autonomiczne autobusy miejskie, które łączyłyby dzielnicę z dworcem głównym dwuobwodową linią i będą stanowiły uzupełnienie głównego połączenia komunikacji miejskiej przez Georgstrasse. Specjalnie na potrzeby obsługi dzielnicy zmieniono trasę kursowania linii autobusowej nr 514, która obsługuje południową część handlową dzielnicy.

Ścieżki rowerowe i piesze prowadzą m.in. przez 3 dodatkowe mosty. Trzonem ruchu rowerowego jest połączenie północ-południe przez otwartą przestrzeń, która biegnie dalej na południe do dawnej linii kolejowej. Uzupełnieniem trzonu jest połączenie na wschód od dużej hali, prowadzące przez basen portowy z ruchomym mostem do Instytutu Alfreda Wegenera na północy. Połączenie z centrum miasta zapewniają ulice: An der Mühle, Grashoffstraße i ulicami Klußmannstraße/Borniesstraße. Ruch rowerowy odbywa się po własnej infrastrukturze na ulicach dzielnicowych i pętlach dystrybucyjnych.

W celu uwolnienia przestrzeni ulicznych od samochodów, na terenie stoczni zaplanowano osiem garaży posiadających ok. 3500 miejsc parkingowych. Garaże obsługują stacjonarny ruch pojazdów. Ponadto osiedlowe garaże posiadają ogromny potencjał przyspieszający rozwój zrównoważonego transportu z uwagi na pierwszeństwo dla pojazdów z bezemisyjnymi napędami. Garaże wyposażone są także w akumulatory i stacje ładowania, użytkowane głównie w nocy. Oprócz roli lokalnego garażu, wspomniane huby mobilności pełnią rolę centralnych punktów połączeń dla różnych ofert mobilności. Węzły lokalizowane są w sąsiedztwie przystanków autobusowych, zapewniają oferty korzystania z wypożyczonych samorządów, rowerów cargo i e-rowerów. Węzły mobilności są dogodnymi miejscami lokalizacji funkcji o charakterze społecznym, a także elementów takich jak naprawa rowerów, paczkomaty, punkty wydawania biletów itp.

4.4 Nieuwe Mass w Rotterdamie

Najsłynniejsze miasta, odnoszące najbardziej spektakularne sukcesy, mają w swoim sąsiedztwie dobrze rozpoznawalne przestrzenie publiczne. Amsterdam posiada swoje charakterystyczne kanały, Haga słynie z plaż i wydm, zaś Rotterdam ma aspiracje aby taką przestrzenią stała się Nieuwe Maas.

Nieuwe Maas to nowa przestrzeń publiczna, będąca odpowiedzią na coraz bardziej zagęszczającą się strukturę Rotterdamu. Presja na przestrzeń publiczną w Rotterdamie jest naprawdę ogromna. Szczególnie wysokie zapotrzebowanie na tego typu przestrzeń odnajdujemy w centrum oraz w starych dzielnicach miasta. Nieuwe Maas znajduje się właśnie w centrum miasta, blisko miejsc dużej koncentracji ludności. Miejski krajobraz parkowy ma także istotne znaczenie

w kontekście wzmocnienia odporności miasta na zmiany klimatyczne. Zielona przestrzeń łączy w sobie funkcję śródlądowego korytarza żeglugowego z funkcją miasta nad rzeką, uwzględniając środowisko właściwe do pracy i życia oraz atrakcyjny krajobraz rekreacyjny. Ideą nadrzędną jest to, aby w każdym miejscu tej przestrzeni można było poczuć zarówno pierwiastek miejski, jak i portowy oraz rzeczny.

Perspektywa stworzenia z Nieuwe Maas przestrzeni na miarę Rotterdamu jest częścią programu Riverbanks. Dzięki programowi Brzegów Rzek miasto chce uczynić swoje nabrzeża bardziej naturalnymi i atrakcyjnymi. Obecna koncepcja skupia się na okresie od chwili obecnej do 2040 roku. Przekształcenie tej przestrzeni w krajobraz parkowy jest zadaniem długoterminowym. Perspektywa zmian skupia się na śródmiejskiej części Nieuwe Maas: rozciąga się od Merwe-Vierhavens do mostu Van Brienenoord i obejmuje obie strony rzeki. W myśl zmian o Nieuwe Maas myślimy jak o rzece i jej brzegach, a także basenach portowych, o ile te są dostępne i otwarte.

Rotterdam się rozwija. Budowa nowych domów odbywać się będzie w dużej mierze w sąsiedztwie rzeki. Wraz z przybyciem mieszkańców wzrośnie presja na zieloną przestrzeń publiczną. Obecnie nowa zabudowa już powstaje w miejscach, w których brakuje zieleni. Nieuwe Maas ma wiele kilometrów brzegu, z którego znaczna część wciąż jest kamienista. To tak naprawdę jedyna lokalizacja w mieście, którą można przekształcić na przestrzeń zieloną. Ponadto Nieuwe Maas zlokalizowany jest w pobliżu obszarów, w których znacząco brakuje zieleni. Zadaniem tej zielonej przestrzeni parkowej jest stworzenie spójnej, połączonej struktury zarówno w obrębie miasta, jak i otaczającego ją krajobrazu. Co więcej, na wyjątkowość tej przestrzeni wpływa także fakt, że jest to jedyne otwarte połączenie z morzem w holenderskiej delcie. W tym miejscu możemy doświadczyć dynamiki przepływów oraz spotkania słodkiej i słonej wody, a to wszystko w centrum miasta. Warto także wspomnieć, że niektóre spośród najważniejszych miejskich inwestycji zlokalizowane są tuż nad rzeką, np. Stadionpark, Rijnhaven i Merwe-Vierhavens.



Fazy projektu

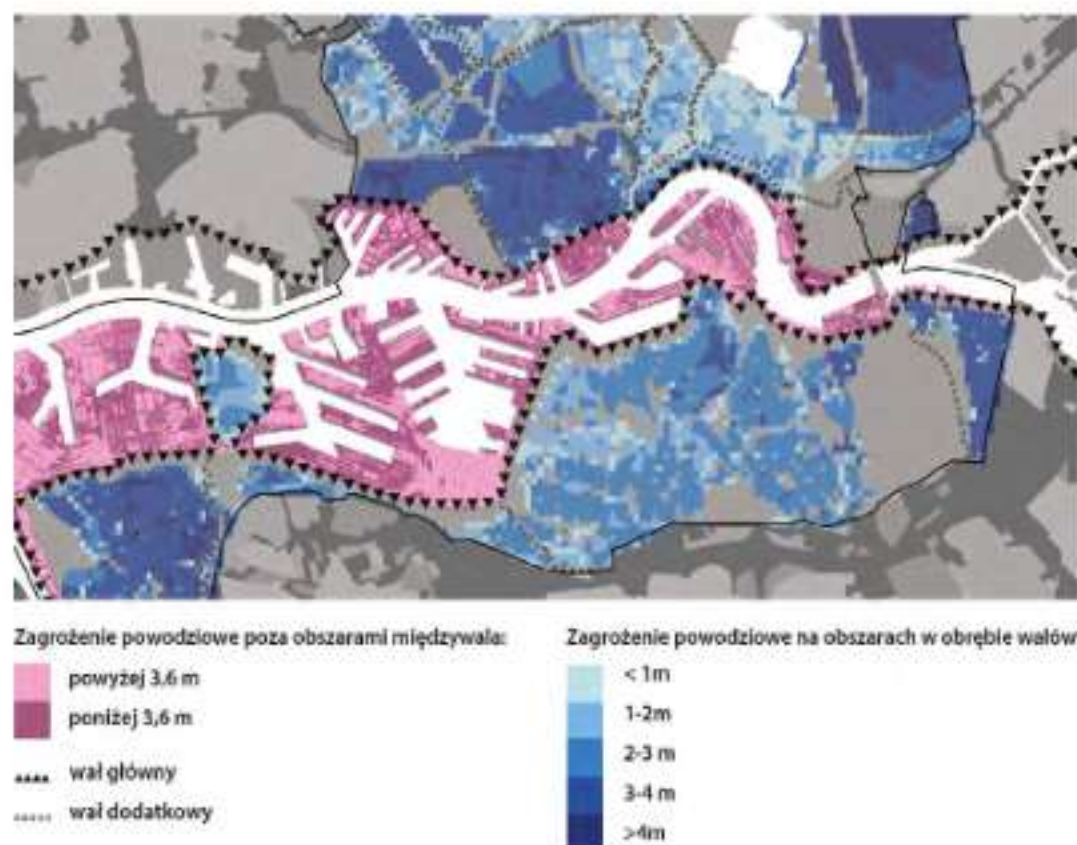
- **GOTOWY**
Projekt lub jego pierwsza faza została ukończona
- **W TRAKCIE REALIZACJI**
Obecnie trwa wdrażanie
- **W FAZIE PRZYGOTOWAWCZEJ**
Klient, budżet i organizacja projektu są (prawie) gotowe. Wdrażanie w przygotowaniu

Projekty

- 1 NIEUWE MAASPARCOURS
- 2 TARAS NAD RZEKĄ
- 3 LAS MIŁOŚCI
- 4 PLYWAJĄCE SCHODY LEUVEHAVEN
- 5 PORT TIDAL SHORE NASSAU
- 6 LEUVEKOLK
- 7 WYSPA TIDAL PARK W BRIENENOORD
- 8 PRZESTRZEŃ ZEWNĘTRZNA BLUECITY

Ryc. 96. Schemat projektów oraz fazy ich realizacji przy rzece Nieuwe Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7701417/1/s19bb012293_4_41092_tds)

Istotny będzie także wpływ tej przestrzeni na transformacji mobilności w mieście. W Nieuwe Maas pierwszeństwo odgrywają piesi oraz rowerzyści. Przestrzeń została tak zaprojektowana, aby zapewnić korzystne trasy rowerowe umożliwiające np. szybki dojazd do pracy. Działania podejmowane w tym kierunku mają na celu uzupełnianie brakujących połączeń, a także dbanie o ciągłość i przepustowość szlaków. W kontekście przepustowości ważna jest także poprawa tego aspektu dla samej rzeki. Transport pasażerski jest uzupełnieniem oferty przewozów lądowych, przez co korzystnie wpływa na spójność w obrębie miasta, a także sam w sobie spełnia walory rekreacyjne i turystyczne.



Ryc. 97. Schemat zagrożenia powodziowego (opracowanie własne na podstawie https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41082_jds)

Rzeka jest nierozzerwalnie związana z wyzwaniami jakie stawiają przed nami zmiany klimatyczne. Rotterdam widzi w zmianach klimatycznych nie tylko zagrożenie, ale także i możliwości, czego dowodzi Plan Wodny 2 i Rotterdamska Strategia Adaptacyjna. Rotterdam stawia sobie na cel bycie miastem wodoszczelnym i odpornym na klimat już w 2025 r. Koncepcja miasta wodoszczelnego i odpornego identyfikuje 6 wyzwań: opady, upały, susze, powódzie, wody gruntowe

oraz osiadanie gruntu. Dlatego tak istotna jest rola Nieuwe Maas jako krajobrazu sprzyjającego zmniejszaniu odczuwania stresu cieplnego w mieście. Krajobraz parku ma stanowić miejsce ochłody w upalne dni.



Poziom zagrożenia związany z wysoką temperaturą:

- bardzo wysoki
- wysoki
- przeciętny
- brak danych

Obszary zagrożone ze względu na:

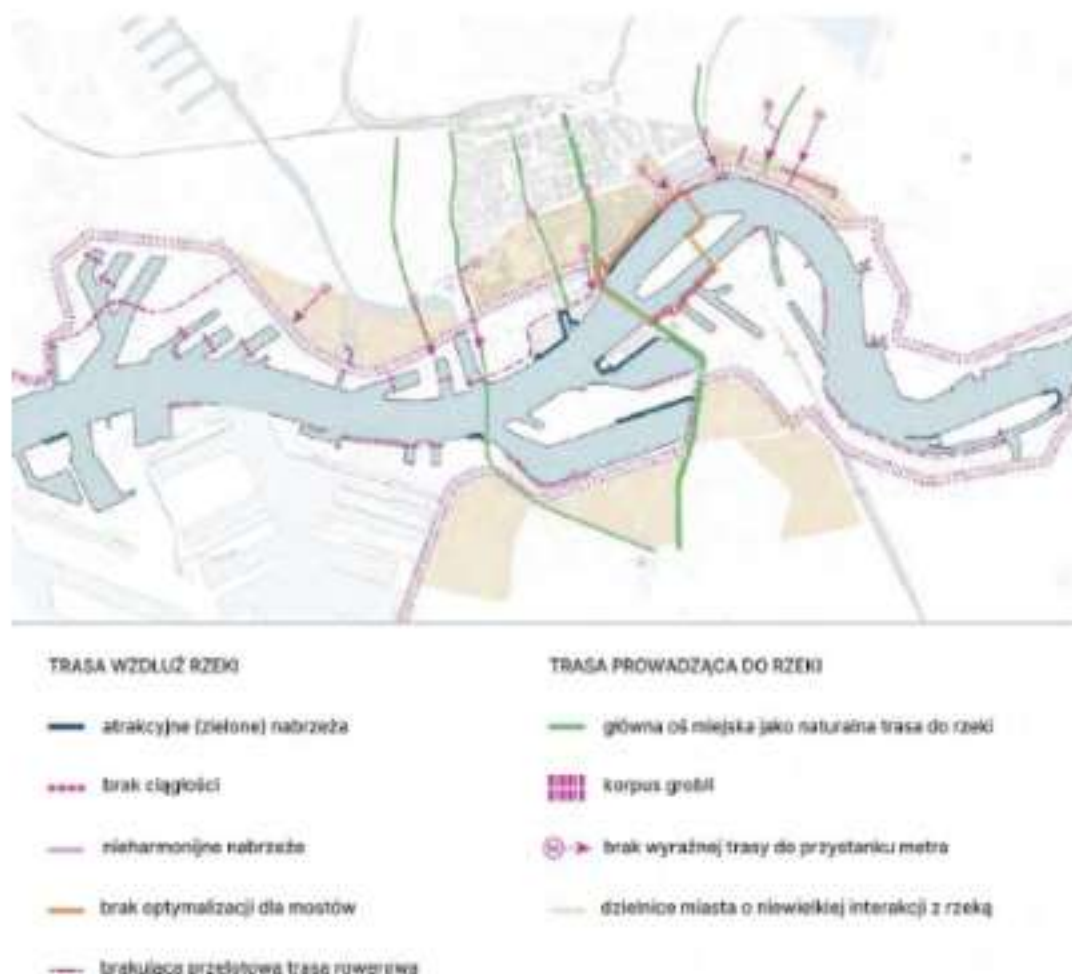
- niewystarczające chłodzenie w domu, ogrodzie lub pobliskim otoczeniu
- duże skupiska ludności w wieku 75 lat i więcej 100-235 na ha w dniu 1 stycznia 2016 r.

Ryc. 98. Schemat zagrożenia związanego z wysoką temperaturą (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)

Parki pływowe w krajobrazie przyczynią się do wzrostu biologicznej różnorodności. Ma to istotne znaczenie, ponieważ wspomniana bioróżnorodność w Holandii sukcesywnie od lat spada. Sam Rotterdam niestety osiąga w tym aspekcie wyniki znacząco poniżej średniej krajowej.

Wzdłuż Nieuwe Mass znajduje się wiele znakomicie zaprojektowanych nabrzeży, po których spacerowanie czy jazda na rowerze stanowią przyjemność. Nabrzeża takie jak: Westerkade, Boompjes, a także Wilhelminapier i nabrzeże po północnej stronie Maashaven są przykładami takich przestrzeni. Niestety jednak większość tras wzdłuż Nieuwe Mass wciąż jest słabo dostępna. Nie jest atrakcyjnie zaprojektowana, bądź też nie zapewnia odpowiedniej ciągłości (ryc nr...). Częstokroć na trasie pojawiają się przeszkody, których pokonanie umożliwia podążanie dalszą trasą wzdłuż rzeki. Przykładami takich tras są: stary przyczółek mostu na Boompjeskade, lądowanie Willemsbrug i Wilhelminakade - Stieltjesstraat.

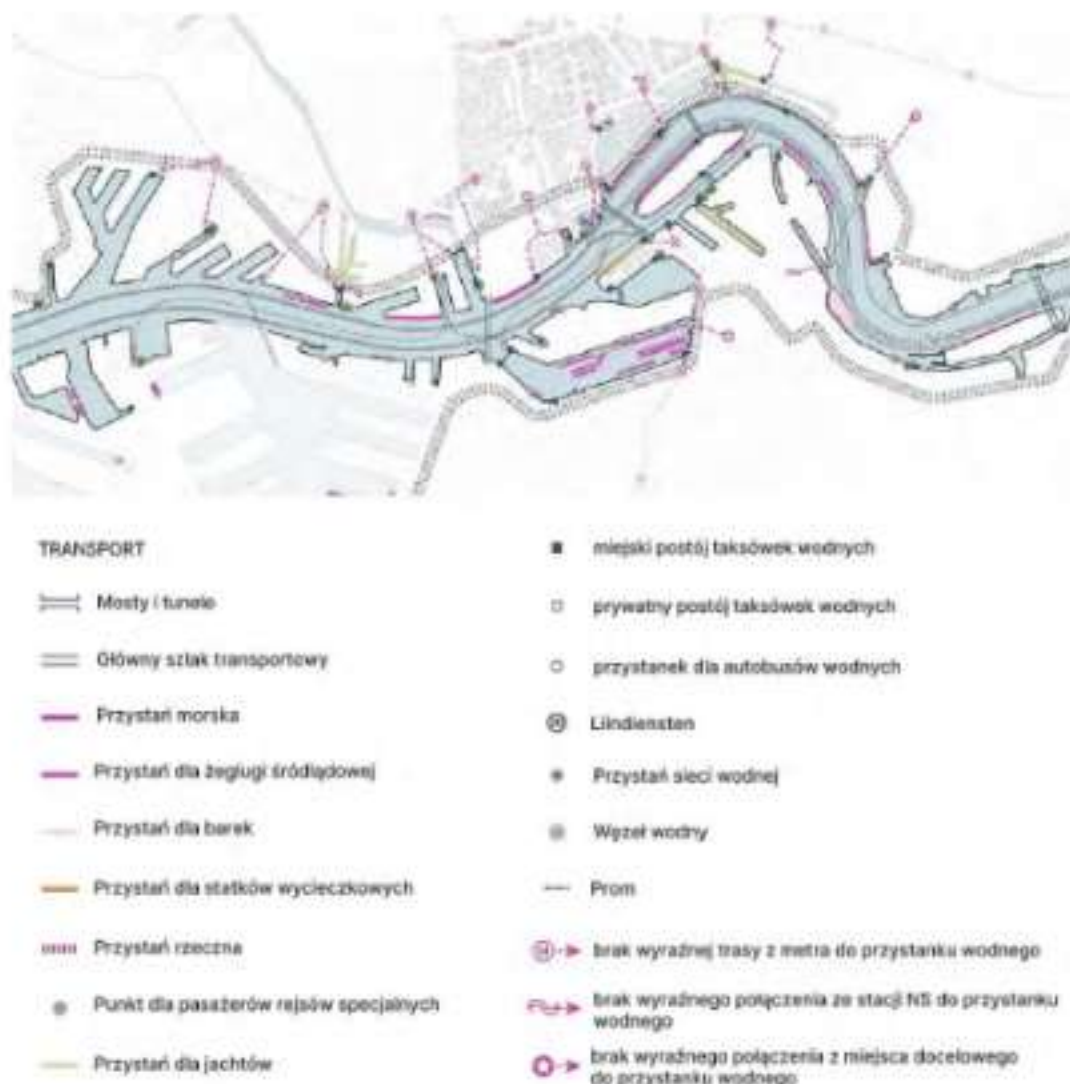
Liczne baseny portowe na prawym brzegu Mozy również przyczyniają się do przerwania ciągłości komunikacyjnej. Maasboulevard oraz końce Rijnhaven i Maashaven to z kolei przykłady tras charakteryzujących się niską jakością przestrzenną, szczególnie w aspekcie ich centralnego położenia. Problemem jest także niewystarczająca dostępność brzegu rzek. Szczególnie odczuwalne jest to na lewym brzegu Mozy, gdzie znajduje się znaczna liczba nabrzeży niepublicznych. Są także plusy, np. pojawienie się mostu Erasmusa oś miała pomiędzy Hofplein i Zuidplein stała się doskonałą trasą do rzeki zarówno dla rowerzystów, jak i samochodów, czy transportu publicznego. Z innej strony rzeka w wielu miejscach pozostaje słabo dostępna. Metro linii Caland ma swoje przystanki zlokalizowane daleko od rzeki.



Ryc. 99. Schemat komunikacji wzdłuż nabrzeża rzeki Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)

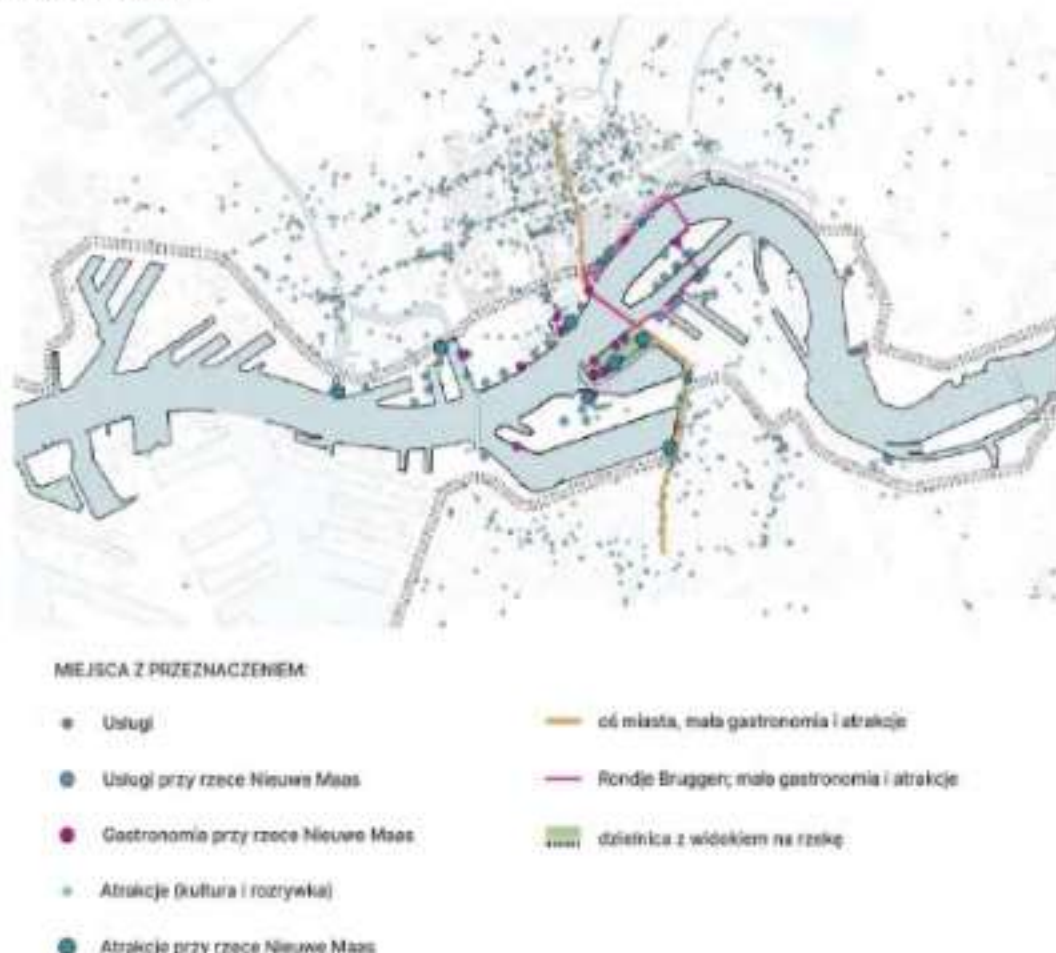
Problemem są także bariery przestrzenne pojawiające się między miastem, a rzeką, powstałe na skutek obsługi samochodowej sytuowanej równolegle do rzeki. W efekcie wiele dzielnic,

położonych w bliskim sąsiedztwie Nieuwe Maas nie ma kontaktu z rzeką. Istnieje wiele sposobów na przeprawę przez rzekę, m.in. dzięki trzem połączeniom wodnym, sieci wodnych autobusów, taksówek czy promów. Wspomniany już most Erasmusa w perspektywie najbliższych lat ma doświadczać niedoboru przepustowości, która będzie wynikać z planowanego zagęszczenia miasta oraz obciążenia na innych środkach transportu m.in. na liniach metra. W efekcie ilość ścieżek rowerowych, które już dzisiaj uznawane są za dość tłoczne przestanie funkcjonować. Problemem mostu Erasma jest także słabe skomunikowanie ze szlakami ruchu wodnego.



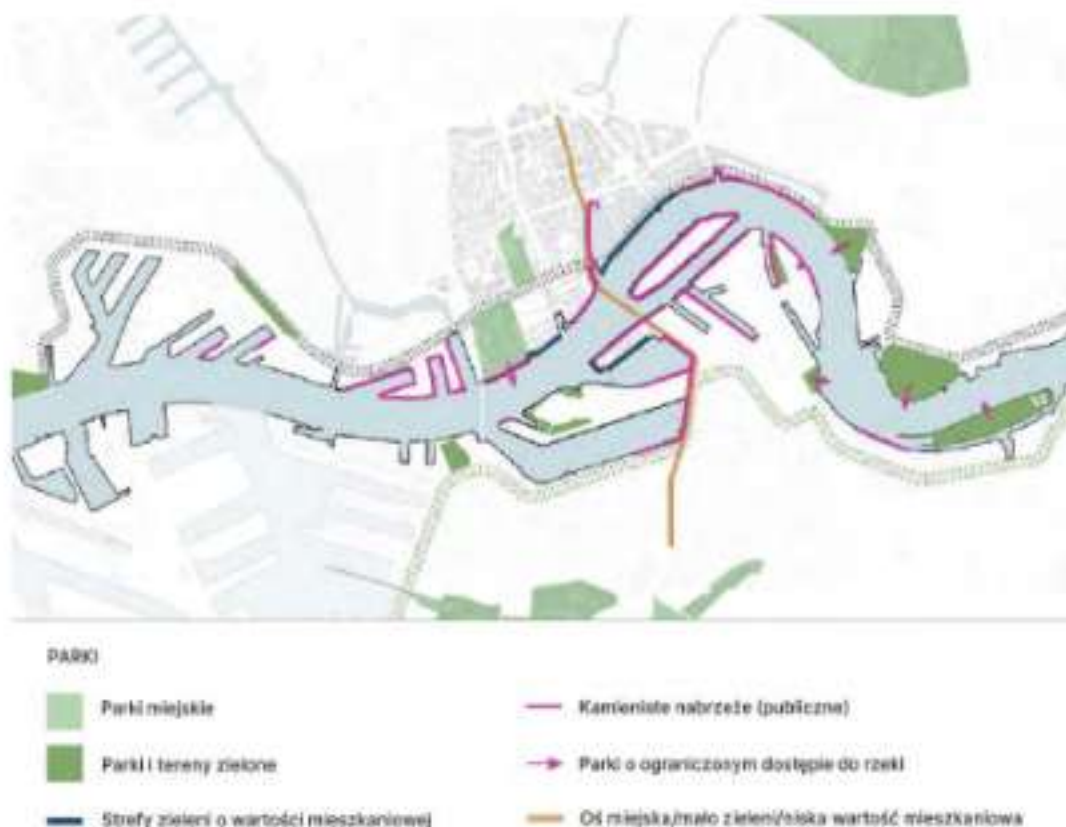
Ryc. 100. Schemat komunikacji wodnej (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)

Nieuwe Maas stanowi barierę przestrzenną między północną i południową częścią miasta. Coraz częściej jednak rzeka odbierana jest jako element łączący, a nie dzielący. Pojawienie się mostu Erasmusa oraz mostu na rzece Rijnhaven, taksówek i autobusów wodnych, znacząco przyczyniło się do zmiany postrzegania rzeki w tym aspekcie. Cały czas obserwujemy wzrost w różnych segmentach żeglugi. Niestety niektórych miejsc do cumowania już brakuje, a ten niedobór będzie się tylko zwiększał. Rozwój żeglugi i miasta przyczynia się do wzrostu liczby konfliktów społecznych. W wielu miejscach mieszkańcy narzekają na rejsy oraz związany z tym hałas, smród czy brak prywatności. Nieuwe Maas jest także nierównomiernie wykorzystane, funkcjonuje wiele basenów i nabrzeży, które nadal są słabo wykorzystywane. Problemem jest także rozdrobniona struktura własności.



Ryc. 101. Schemat funkcji przy rzece Nieuwe Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)

Nieuwe Maas posiada kultowe miejsca takie jak np. Hotel New York, Fenix Food Factory, SS Rotterdam. Organizowane są tutaj także wydarzenia takie jak Światowe Dni Portu czy Maratony. Wilhelminapier stało się skupiskiem ośrodków kulturalnych, gastronomicznych, które wraz z funkcją mieszkaniową i miejscami pracy, stworzyły nowe centrum ponad podziałem jakim jest rzeka. Jednakże mieszkańcy Rotterdamu wciąż wskazują na potrzebę rozwoju rekreacyjnego charakteru rzeki. Niewiele jest także obiektów gastronomicznych z widokiem na rzekę, co jest ogromną stratą tego potencjału. Brakuje także bulwaru miejskiego na Nieuwe Maas, a liczba atrakcji na rzece wciąż jest niewystarczająca. Miejsc takich jak Wilhelminapier jest wciąż zbyt mało i realizacja miejsc „przeskoku” z centrum nad rzekę jest wyraźnym zadaniem jakie stoi przez Nieuwe Maas.



Ryc. 102. Schemat zieleń przy rzece Nieuwe Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)

W śródmieściu Nieuwe Maas znajduje się wiele miejsc zielonych takich jak parki Het Park i Oude Plantage, zielone krajobrazy miejskie jak Polder de Esch i wyspa Brienenoord, czy strefy o wartości mieszkalnej jak Wilhelminapier czy Boompjeskade. Ogólnie jednak brzegi Nieuwe Maas są mocno kamieniste, co przyczynia się do tego, że rzeka stanowi tylko ograniczone miejsce ochłody w upalne dni. Jest niewiele miejsc, gdzie można podejść blisko wody, a kamieniste brzegi długo utrzymują ciepło. Wiele parków nie ma żadnego związku z wodą, co szczególnie jest widoczne w Het Park – pomiędzy miejskim parkiem, a rzeką znajduje się strefa kamienista stanowiąca miejsce parkingowe. Można także odnieść wrażenie, że przestrzenie publiczne nie są wystarczająco intensywnie eksploatowane. Czynności jakie są nad nimi wykonywane częstokroć ograniczają się do biegania, jazdy na rowerze czy spacerach, a zatem brakuje miejsc spotkań, innych form uprawiania sportu czy też placów zabaw dla dzieci.

Perspektywa na przyszłość Nieuwe Maas opiera się na 6 filarach:

1. Piesi i rowerzyści:
 - Atrakcyjne trasy wzdłuż rzeki,
 - Atrakcyjne trasy do rzeki,
 - Atrakcyjne trasy przez rzekę
2. Parki
 - Więcej parków lepiej połączonych z rzeką,
 - Parki dla dzielnic,
 - Wzrost znaczenia zieleni w strukturze miejskiej
3. Więcej biznesu
 - Więcej miejsc-atraktorów, rozwój gastronomii,
 - Kwatery i gastronomia z widokiem na Nieuwe Maas
 - Kreowanie licznych miejsc spotkań nad rzeką
 - Zielony bulwar miejski
4. Spójność sieci wodnej i lądowej
 - Sieć żeglarska z większą liczbą miejsc do cumowania oraz atrakcyjniejszą ofertą aktywności związanych z wodą
 - Rozbudowa oferty węzłów wodnych
 - Kreowanie przestrzeni do działalności niezwiązanej z wodą, np. w basenach portowych
5. Bezpieczeństwo
 - Wkład w kreowaniu miasta odpornego na klimat
 - Czysta rzeka z dużą bioróżnorodnością
6. Mieszkaniec miasta, portu i rzeki
 - Wzmacnianie znaczenia kulturowo-historycznego
 - 3 krajobrazy: miejski, rzeczny i portowy

4.5 Bjørvika w Oslo

Nabrzeże Oslo jeszcze do niedawna związane było z działalnością portową, jednakże ostatnie dziesięciolecie poświęcono na wzmoczony wysiłek, aby przekształcić strefę portową i zintegrować ją z resztą miasta. Opracowana w związku z tym strategia „flordcity” zakładała przekształcenie 11 obszarów nabrzeżnych. Największym z nich jest omawiany obszar Bjørvika o powierzchni przeszło 700 akrów. Intencją nadrzędną było zbudowanie nowego centrum spajającego miasto, zdolnego pomieścić ok. 7-8 000 osób. Zakładano realizację miejsc pracy dla ok. 20 000 pracowników, zaś sam plac centralny w pobliżu Opery ma być miejscem ruchu tranzytowego dla przeszło 100 000 osób każdego dnia.

Działania zmierzające do przekształceń strefy nabrzeży Oslo rozpoczęło już pod koniec XX wieku. W tym okresie zaproszono do współpracy norweskie oraz zagraniczne firmy architektoniczne w celu przeprowadzenia wspólnych warsztatów planistycznych. Efektem wspólnej pracy było przyjęcie przez Radę Miasta programu, na który składa się 36 wytycznych planistycznych. W 2004 roku ogłoszono konkurs architektoniczny na przestrzeń publiczną, który wybrała „Nyt byr” Av SLA Landskabsarkitekt og Gehl Architects.

Oczekiwania wobec nabrzeży są bardzo wysokie. W 2008 r. ukończono budowę opery w Oslo, zaprojektowanej przez Snohetta. Był to pierwszy obiekt dodany do przestrzeni nabrzeża, który jednocześnie stał się wizytówką miasta oraz zwiastunem nadchodzących zmian.

Omawiana Bjørvika to jedna z trzech zatok wzdłuż nabrzeża Oslo (rys nr...). Kończą tutaj swój bieg dwie rzeki miejskie: Alnaelven i Akerelven. Obszar znajduje się nieopodal centrum miasta. Jeszcze nie tak dawno dzielnica służyła głównie jako obszar portowy oraz dość istotny węzeł komunikacyjny – przebiegała tutaj autostrada, która obecnie przebiega w tunelu pod basenem.



Ryc. 103. Lokalizacja waterfrontu Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)

Park nabrzeżny rozciąga się wzdłuż całej linii wodnej miasta. Przechodzi przez park rekreacyjny, gdzie zlokalizowany jest dworzec centralny i dochodzi do głównej ulicy w Oslo – ul. Karl Johan. Na wschód od obszaru Bjørvika znajduje się wzgórze Ekeberg – naturalny obszar leśny. Po przeciwnej stronie dorzecza znajduje się twierdza Akershus – obecnie znaczący obszar rekreacyjny.



Ryc. 104. Masterplan Oslo - propozycja z 2014 roku. (źródło :<https://www.oslo.kommune.no/>)

Plan zagospodarowania przestrzennego tego obszaru zakłada połączenie dużej gęstości zabudowy oraz przeplatanych pomiędzy zabudową przestrzeniami publicznymi. Założono proporcje zgodnie z którymi 40% obszaru będą stanowiły przestrzenie publiczne, 40% przestrzenie zabudowane oraz 20% drogi i komunikacja. Istotnym założeniem było także wydobywanie rzek, które zostały zasypane kilkadziesiąt lat wcześniej. Ważnym było, aby odtworzyć zielone oraz niebieskie połączenia z miastem. Wzdłuż nabrzeża będzie biegł park liniowy. Sama zabudowa miała możliwie najbardziej otwierać się na wodę, tworzyć liczne osie i otwarcia widokowe. Aby zapewnić ciągłość i otwartość przestrzeni publicznych wykorzystano szereg rozwiązań takich jak np. mosty nad terenem kolejowym czy podziemna autostrada.

Dzielnica podzielona jest na cztery części:

1. Teren działalności biurowej i publicznej – skoncentrowany wokół Opery. Wyjątkiem w tej przestrzeni są mieszkania studenckie. Zachowany zostanie historyczny układ sieci ulic z XVII wieku, o kwadratowej fakturze.
2. Obszar miejski o dużej aktywności – skoncentrowany wokół ujścia rzeki, łączący w sobie szereg sklepów, biur, mieszkań,
3. Parki i tereny koncertowe zlokalizowane w pobliżu nowego muzeum historycznego.
4. Zabudowa mieszkaniowa i działalność prywatna zlokalizowana w części południowej.

Przestrzenie publiczne służą głównie jako tereny rekreacyjne (rys nr...) Wzdłuż brzegu przebiega park nabrzeżny o szerokości ok. 20 metrów. Charakter przestrzeni publicznych jest dość zmienny, w jednych miejscach mówimy o terenach zielonych (wzdłuż rzeki), w innych mineralnych jak plac przed Operą. Otoczenie Opery samo w sobie tworzy przestrzeń publiczną generującą ogromną aktywność. Obszar położony na wschodzie, mający średniowieczne podłoże, to największy teren zielony, w których częstokroć organizowane są koncerty czy festiwale. Przestrzeń dziedziców ma charakter półpubliczny z uwagi na swój kształt oraz otwarcie na przestrzeń publiczną.



Ryc. 105. Analiza zieleni w dzielnicy Bjørvika w Oslo. (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)



Ryc. 106. Analiza układu drogowego i w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)

Układ ulic opiera się na układzie już istniejącym, stanowiąc przedłużenie ulic biegnących ze wschodu na zachód. Głównym bulwarem jest brama Dronning Eufemias. Ruch uliczny jest możliwie maksymalnie ograniczany na obszarach mieszkalnych, aby uzyskać efekt wyciszenia w tych częściach dzielnicy.

Dzielnica jest znakomicie skomunikowana (ryc. 98) Położona w centrum miasta, znajduje się w bliskim kontakcie z główną autostradą (tunel Bjørvika). W koncepcji zagospodarowania nowej dzielnicy założono jednak, że dzielnica będzie możliwie maksymalnie zielona. Aby osiągnąć ten cel infrastrukturę oparto na dwóch głównych bulwarach, którą łączą dzielnicę z resztą miasta. Zasięg dostępności do parkingów jest niski, a komunikacja skupia się na transporcie publicznym oraz ruchu pieszo-rowerowym. Układ ulic stanowi przedłużenie istniejącej sieci miejskiej. Dworzec kolejowy znajduje się w pobliżu dzielnicy, zaś sama dzielnica zostanie połączona z siecią tramwajową przez bulwar Dronning Eufemias gate (rys nr...). Planuje się także liczne połączenia autobusowe.



Ryc. 107. Analiza transportu publicznego w dzielnicy Bjervika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)

Zgodnie z programem funkcjonalnym obszary mieszkalne należy zlokalizować w pobliżu wody, przede wszystkim po wschodniej części obszaru dzielnicy. Zachód z kolei miał koncentrować się na obszarze biznesowym. Założono, że funkcje powinny się ze sobą mieszać. Wzdłuż bulwarów i przestrzeni publicznych partery przeznaczono głównie pod lokale usługowo-handlowe oraz działalność publiczną.



Ryc. 108. Analiza obszarów zabudowy w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)



Ryc. 109. Analiza funkcji zabudowy w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)

Najwyższa zabudowa znajduje się na północy, w kierunku torów kolejowych i sięga ok. 100 m. n.p.m. Ulice znajdujące się wśród tej zabudowy tworzą swoiste przejścia do wnętrza dzielnicy. Wysokość zabudowy stopniowo obniża się w kierunku południowym oraz samej wody.



Ryc. 110. Wizualizacja zabudowy w dzielnicy Bjervika w Oslo (źródło: <https://www.oslo.kommune.no/>)

Podsumowując warto wspomnieć, że o ile wykreowanie nowych przestrzeni publicznych w formie linearnych parków nabrzeżnych zostało przyjęte pozytywnie przez mieszkańców Oslo, o tyle stosunkowo duża krytyka spadła na koncepcję budynków w części północnej. Mieszkańcy krytykują nadmierną gęstość zabudowy oraz zbyt dużą wysokość. Obawiają się, że uliczki znajdujące się między tak wysoką zabudową będą zbyt ciemne i nieprzyjemne. Problemem jest także konflikt pomiędzy miastem, mieszkańcami, a właścicielami gruntów, którzy za wszelką cenę dążą do możliwie największego zagęszczenia zabudowy na tym obszarze.

4.6 Podsumowanie i wytyczne projektowe ze studium problemu

Przytoczone powyżej przykłady dotyczące przekształceń terenów portowych i przemysłowych dotyczą różnych szerokości geograficznych. Pomimo odmiennych lokalizacji możemy zauważyć pewną powtarzalność w zakresie problemów z jakimi muszą mierzyć się projektanci i władze miast. Ogromną rolę w powodzeniu przekształceń tych terenów odgrywają takie czynniki jak partycypacja społeczna, wyprzedzające zabiegi rynkowe zapobiegające tworzeniu

stref nadmiernej inkluzywności czy też kompleksowa wizja przekształceń, uwzględniająca charakter istniejącej tkanki miejskiej czy też historycznych uwarunkowań. Analizując powyższe przykłady sformułowałam wytyczne dla projektów przekształceń terenów postoczniovych:

Wytyczne projektowe wynikające z analizy studium problemu:

1. Bliskość wody należy interpretować jako ogromny potencjał, którego odpowiednie wykorzystanie przyczyni się do wzrostu atrakcyjności oraz wzmocnienia tożsamości morskiej.
2. Przekształceniom terenów postoczniovych powinna przewodzić idea adaptacji. Należy maksymalnie wykorzystać istniejący charakter tego obszaru, np. poprzez wykorzystanie terenu dawnych basenów portowych, czy też poprzez pozostawienie elementów podtrzymujących tożsamość poportową, np. dźwigów portowych, magazynów czy obiektów zabytkowych.
3. Zachowanie i wydobycie historycznej zabudowy jest priorytetem. Należy dążyć do kształtowania takiej formy zabudowy, która w proporcjach swoich brył, czy też wysokości i zastosowanych materiałach będzie nawiązywać do historycznego charakteru zabudowy.
4. Dzielnice należy projektować z myślą o lokalnych mieszkańcach. Należy wyważyć pod względem oferowanych funkcji potencjał centrowczy z potrzebami mieszkańców dzielnicy. Preferowane są funkcje mieszane, uzupełniane przez obiekty kultury oraz rekreacji.
5. Istotne jest wykreowanie spójnej koncepcji urbanistycznej, niedopuszczenie do pączkowania zabudowy bez powiązań przestrzennych. Projekty budowlane muszą cechować się wysoką jakością przestrzeni publicznych, dostępnością oraz atrakcyjnością dla mieszkańców.
6. Należy podejmować działania mające na celu zaludnienie dzielnicy mieszkańcami o różnym poziomie zamożności. W tym celu wykonywane są realizacje apartamentów dedykowanych dla przedstawicieli klasy średniej, a także wprowadzane są ograniczenia cenowe dla wynajmowanych mieszkań.
7. Należy przewidzieć rozwiązania przeciwdziałające potencjalnemu zagrożeniu wynikającym ze zmieniającego się poziomu wody rzek nad którymi położone są dzielnice.
8. Kształtowanie struktury poszczególnych kwartałów zabudowy powinno być dostosowane do potencjału widokowego, np. kwartały położone przy rzece powinny maksymalnie otwierać się na walory widokowe oferowane przez rzeki.
9. Należy z dużą rozważą podchodzić do lokalizacji obiektów "architektury gwiazd". Obiekty o wyjątkowym charakterze nie mogą być lokalizowane w odosobnieniu, bez powiązania z przestrzenią dzielnicy, nie mogą także przesądzić o charakterze dzielnicy.
10. Na każdym etapie przekształceń powinny odbywać się konsultacje pomiędzy różnymi grupami interesariuszy. W konsultacjach nie może zabraknąć specjalistów z dziedziny urbanistyki i planowania przestrzennego.

11. Przestrzeń publiczna nie tylko musi być dostępna, ale musi posiadać właściwie ukształtowany kąt środkowy, dzięki czemu nie będzie sprawiała wrażenia bycia zbyt wysokiej, zamkniętej bądź też słabo nasłonecznionej.
12. Ciężar użytkowania dzielnicy musi być rozłożony równomiernie. Należy unikać koncentracji życia publicznego tylko w wybranych fragmentach dzielnicy, np. wzdłuż promenady.
13. Trudnym zagadnieniem projektowym jest połączenie nowej zabudowy z istniejącą tkanką, często historyczną. Nowa zabudowa powinna stanowić logiczne uzupełnienie stanu istniejącego, zakładając jednakże realizację pojedynczych, wyższych obiektów, które mogą stanowić np. punkty orientacyjne, wejścia do dzielnicy itp.
14. Preferowanymi atraktorami powinny być charakterystyczne obiekty historyczne, których funkcje ulegają adaptacji na potrzeby nowych przestrzeni otwartych na potrzeby mieszkańców. W ten sposób przemysłowe dziedzictwo zostanie powiązane ze współczesnymi potrzebami, a same obiekty staną się centrami wokół których rozwijać się będzie tkanka miejska.
15. Należy dążyć do kreowania jak największej ilości przestrzeni ogólnodostępnych, takich jak place i promenady, a także ogródki gastronomiczne towarzyszące lokalom gastronomicznym i funkcjom handlowym zlokalizowanym w parterach budynków.
16. Dzielnice nadwodne powinny charakteryzować się uspokojonym ruchem samochodowym. Zaleca się tworzenie obszarów wolnych od ruchu samochodowego, a tam gdzie ruch samochodowy jest konieczny, należy rozważyć wprowadzenie ograniczeń maksymalnej prędkości do 30km/h. Zasadnym wydaje się także, aby obsługa samochodów odbywała się w sposób zbiorczy, np. w postaci garaży osiedlowych, najlepiej położonych w bliskiej odległości od węzłów mobilnych. Miejsca postojowe zlokalizowane wzdłuż ulic dojazdowych powinny być dedykowane obsłudze dostaw oraz gościom.

5. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

5.1 Uwarunkowania komunikacyjne

5.1.1 Dostępność w skali ogólnomiejskiej

Układ komunikacyjny miasta ukształtowany został zgodnie z jego fizjograficznymi uwarunkowaniami. Efektem tych uwarunkowań jest pierwotny, pasmowy charakter układu drogowego, który został zaburzony w efekcie rozwoju południowych i zachodnich dzielnic miasta. Pomimo tych zmian, głównymi kierunkami przemieszczania się nadal pozostała oś północ-południe.

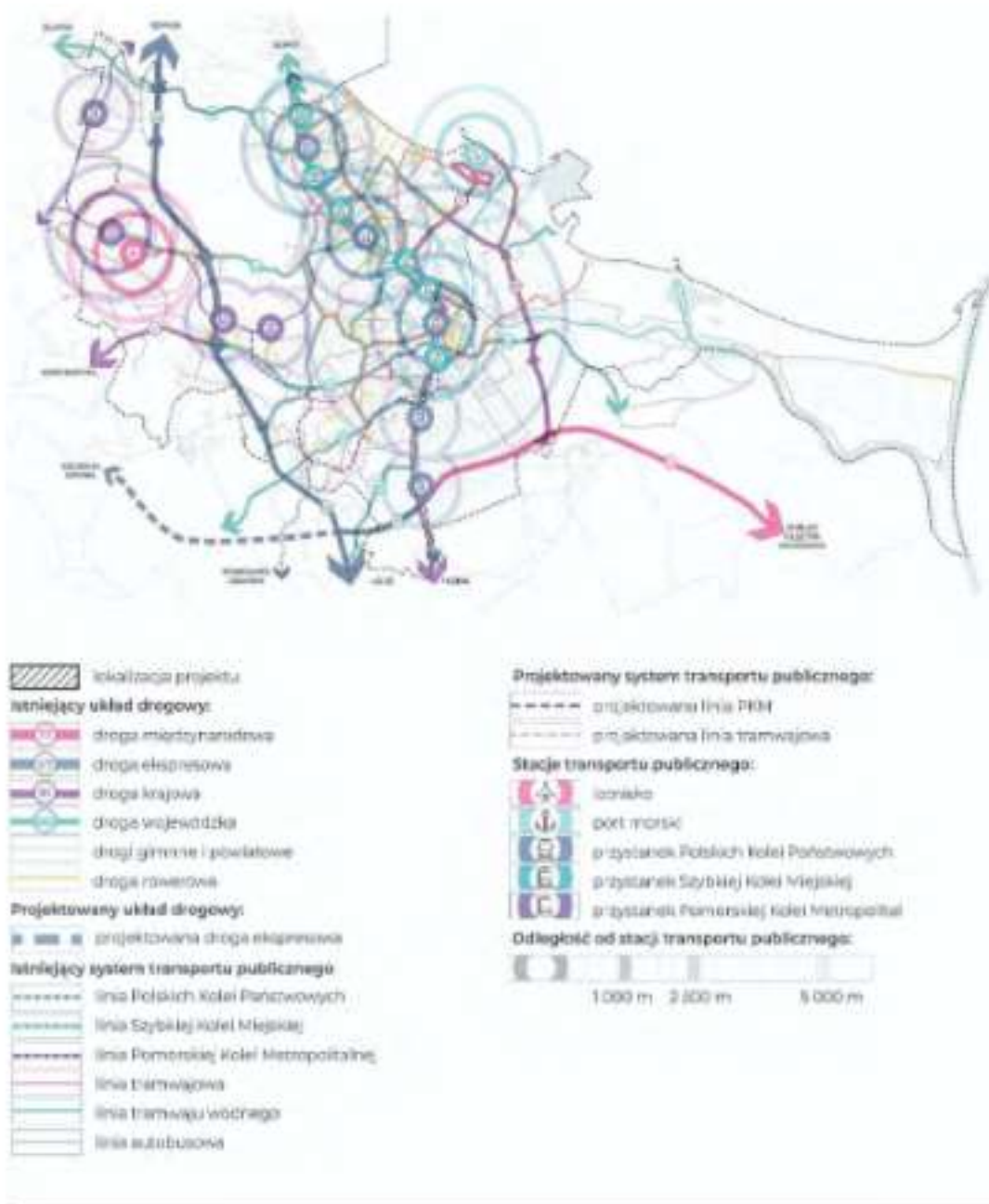
Główny ciąg uliczny północ-południe tworzą ulice takie jak: Trakt Św. Wojciecha, ul. Okopowa, Wały Jagiellońskie, Podwale Grodzkie, Błędnik, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzka. W mieście funkcjonuje także druga oś transportowa dolnego tarasu, składająca się na ul. Chłopską, Al. Rzeczypospolitej, Al. Legionów. Trzeci ciąg komunikacyjny, zgodny z wiodącym kierunkiem północ-południe tworzy Zachodnia Obwodnica Trójmiasta. Istotą prawidłowego funkcjonowania układu drogowego Gdańska jest zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy głównymi ciągami dolnego i górnego tarasu.

Z uwagi na dynamiczny rozwój portów: morskiego i lotniczego, Gdańsk stanowi istotny człon w systemie korytarzy transportowych, zarówno w skali naszego kraju, jak i całej Europy. W Gdańsku występują elementy współtworzące korytarz transportowy sieci bazowej Baltic-Adriatic Corridor. Istotą tego korytarza jest wzmocnienie powiązań pomiędzy krajami, które wchodzi w skład osi północ-południe, prowadzącej od Bałtyku do Adriatyku.

W przypadku Gdańska, do korytarza Baltic-Adriatic Corridor należą między innymi¹¹:

- Port Morski Gdańsk;
- Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- linia kolejowa 202 relacji Gdańsk Główny–Stargard;
- linia 9 relacji Gdańsk Główny–Warszawa Wschodnia;
- linia 226 łącząca Gdańsk Port Północny ze stacją Pruszcz Gdański;
- linia kolejowa 201 relacji Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port oraz
- linia kolejowa 227 relacji Gdańsk Główny–Gdańsk Zaspas Towarowa;
- droga ekspresowa S7 (południowa obwodnica Gdańska);
- droga ekspresowa S6 (obwodnica zachodnia Trójmiasta);
- droga krajowa 89;
- oraz droga krajowa 91.

¹¹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.



Ryc. 111. Analiza drogowa i dostępności komunikacji w skali ogólnomiejscowej. (opracowanie własne na podstawie: <https://www.brg.gda.pl/>)

Zewnętrzne powiązania komunikacyjne miasta zapewnia sieć dróg zarówno krajowych, (ul. Marynarki Polskiej (DK91) oraz Droga Europejska 75, ul. mjr Henryka Sucharskiego (DK 89) oraz Obwodnica Trójmiasta (S6)), jak i wojewódzkich (ul. Świętokrzyska (DW221), ul. Starogardzka

(DW222), ul. Aleja Grunwaldzka (DW468), Aleja Zwycięstwa, ul. Juliusza Słowackiego (DW472), Aleja Żołnierzy Wyklętych, ul. Spacerowa (DW218), Aleja Armii Krajowej (DW 501), ul. Podwale Przedmiejskie, ul. Elbląska). Funkcjonująca sieć komunikacyjna wymaga jednak uzupełnienia, szczególnie w kierunku zachodnim, gdzie planowana jest m.in. droga ekspresowa, mająca swój dalszy przebieg na terenie miasta Sopot.

Infrastruktura kolejowa również spełnia wszystkie niezbędne warunki do funkcjonowania zarówno w ujęciu lokalnym, regionalnym, krajowym oraz międzynarodowym, obsługując ruch zarówno pasażerski, jak i towarowy. Na uwagę zasługuje zakładana rozbudowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która oddana do użytku w 2015 r., w którym to roku została oddana do użytku, stanowi otwarcie komunikacyjne Trójmiasta w kierunku zachodnim.

Innym istotnym elementem obsługi transportowej jest transport autobusowy odbywający się na krótkich dystansach. Obsługa pasażerska zewnętrznych powiązań komunikacyjnych odbywa się w trzech miejscach: dworcu autobusowym przy ul. 3 Maja, dworcu przy ul. Podwale Grodzkie oraz węźle przesiadkowym Gdańsk Wrzeszcz. Z uwagi na duże rozproszenie miejsc obsługujących podróżnych, różnych przewoźników, brak systemu koordynacyjnego oraz niski standard zarówno obsługi, jak i infrastruktury jej towarzyszącej (np. dworzec przy ul. 3 Maja cechuje się niskim standardem infrastrukturalnym), transport autobusowy nie jest najlepiej oceniany, przez co nie stanowi atrakcyjnego środka transportu.

W kontekście tematyki niniejszego projektu, należy podnieść kwestię powiązań wodnych. Port Morski Gdańsk, jako podstawowy element infrastruktury w wodnych powiązaniach, obsługuje połączenia zarówno pasażerskie, jak i towarowe. Warto jednak wskazać, że pomimo licznych, funkcjonujących powiązań, zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych, nie tylko w aspekcie parametrów żeglugi (szczególnie w odniesieniu do Wisły), jak i również w odniesieniu do charakteru przestrzeni lądowych, współtworzących zagospodarowanie i prawidłowe funkcjonowanie dróg wodnych, jest niewystarczające i nie wykorzystuje pełni swojego potencjału.

5.1.2 Dostępność w skali dzielnicowej

Analiza transportu publicznego na poziomie dzielnicy wskazuje na ograniczoną dostępność komunikacyjną oraz izolację obszaru Młodego Miasta. Jak wynika z raportu¹² z procesu konsultacyjnego „Młode Miasto – przyszłość dzielnicy”, organizowanego przez Biuro Architekta Miasta Gdańska we współpracy ze Stowarzyszeniem Inicjatywa Miasto, mieszkańcy wyrażają znaczące obawy związane z wprowadzeniem rozwiązań drogowych w tkankę Młodego Miasta. Takie rozwiązania mogłyby spowodować zaburzenie historycznego układu ulic, a ponadto znacząco ograniczyć możliwości przejść poprzecznych i swobodnego ruchu spacerowiczów. Obawy te,

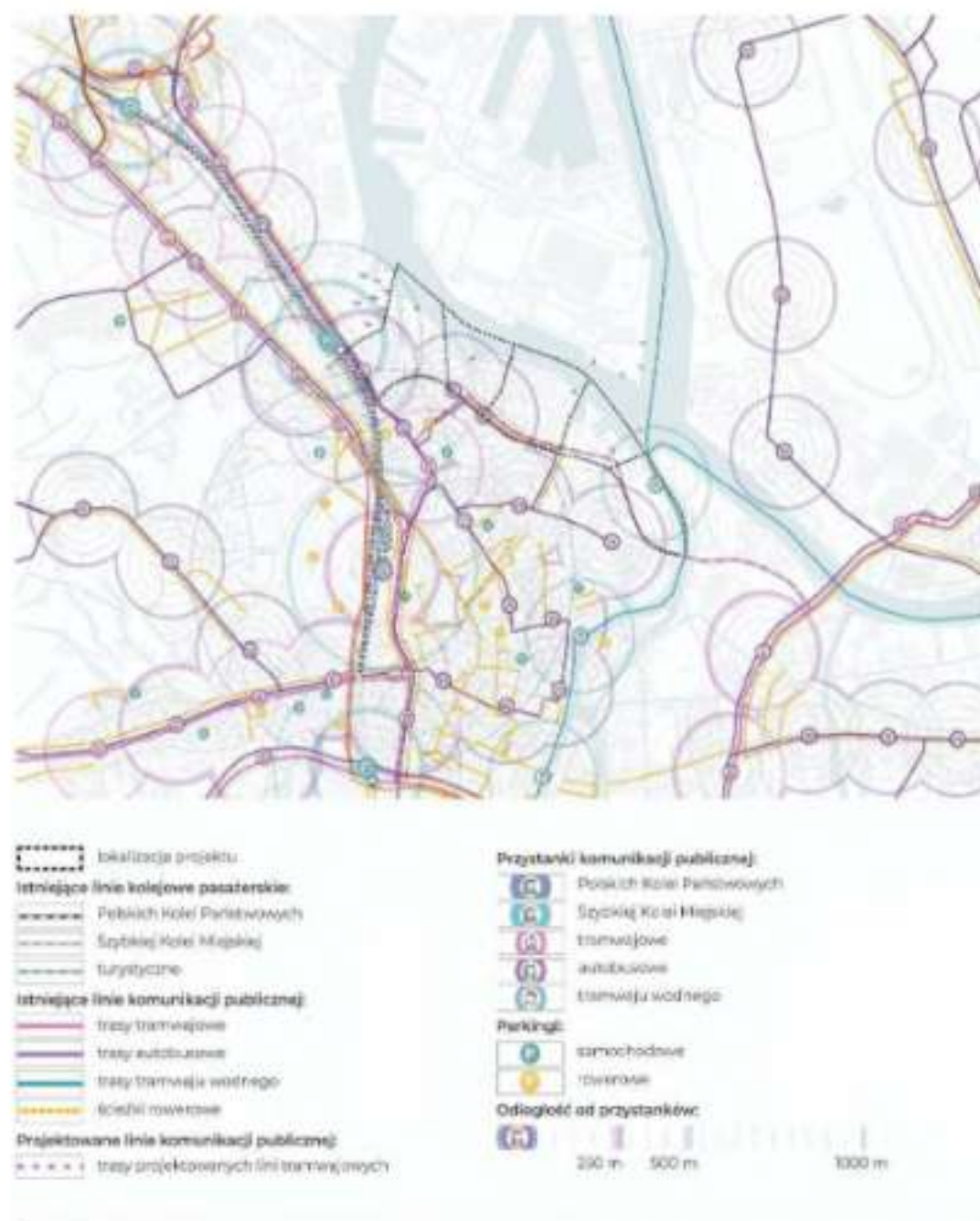
¹² Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto pod kierownictwem Biura Architekta Miasta Gdańska, raport z procesu konsultacyjnego „Młode Miasto Przyszłość dzielnicy”, Gdańsk 2021 Link: <https://s-trojmiasto.pl/download/2022/młode-miasto-przyszlosc-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>

jak czytamy w raporcie¹³, odnajdują swoje uzasadnienie poparte obserwacjami skutków zrealizowanej inwestycji, jaką była budowa I etapu ul. Księdza Popiełuszki. Przejście przez wspomnianą ulicę miejscami bywa utrudnione, bądź też wręcz niemożliwe. W efekcie rejon zbiegu ul. Ks. Popiełuszki, Jana z Kolna i Al. Zwycięstwa stał się przestrzenią nieatrakcyjną, o charakterze tranzytowym, pozbawioną tożsamości. Taka przestrzeń sprawia, że mieszkańcy nie mają ochoty pozostawać w niej na dłużej, przez co jeszcze bardziej odczuwają obawy związane z kolejnymi inwestycjami drogowymi, co przekłada się na mniejsze zaufanie mieszkańców do rozwiązań w zakresie komunikacji pieszej oraz rowerowej.

Z drugiej jednak strony, realizacja ul. Ks. Popiełuszki (dawniej Nowa Wałowa), pozwoliła na otwarcie możliwości realizacji tunelu pod Motławą, który przyczyniłby się do powiązania Młodego Miasta z Polskim Hakiem. Z tego punktu widzenia niezwykle istotnym jest rejon ul. Wiosny Ludów i ul. Siennej Grobli jako obszar, w którym powstanie węzeł komunikacji zbiorowej dla tej części miasta.

Nie ulega wątpliwości, że rozwiązanie kwestii komunikacyjnej na obszarze Młodego Miasta stanowi poważne zagadnienie projektowe – z jednej strony zwalczania komunikacyjnego wykluczenia i izolacji, a z drugiej zapewnienia komfortu poruszania się po tej przestrzeni przez mieszkańców.

¹³ Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto pod kierownictwem Biura Architekta Miasta Gdańska, raport z procesu konsultacyjnego "Młode Miasto Przyszłość dzielnicy", Gdańsk 2021 Link: <https://s-trojmiasto.pl/download/2022/młode-miasto-przyszłość-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>



Ryc. 112. Analiza transportu publicznego w skali ponaddzielnicowej. (opracowanie własne na podstawie: <https://www.brg.gda.pl/>)

5.1.3 Dostępność piesza na terenie Młodego Miasta

Obszar objęty opracowaniem tylko częściowo znajduje się w granicach dostępności ok. 750 m do przystanku komunikacji publicznej. Dostępność komunikacyjną w nieznacznym zakresie poprawiła realizacja wspomnianej już ul. Księdza Popiełuszki, wzdłuż której pojawiły się nowe przystanki autobusowe. Zgodnie z tezą przedstawioną w niniejszym opracowaniu, komunikacja autobusowa charakteryzuje się niską efektywnością i brakiem atrakcyjności, co wynika z braku odpowiednich rozwiązań systemowych, a to nie prowadzi do istotnej poprawy dostępności komunikacyjnej tego obszaru. W przyszłości rozważa się możliwość wprowadzenia dodatkowej linii tramwajowej na tej trasie. Zauważono również, że obszar objęty opracowaniem, położony na północ od ul. Ks. Popiełuszki, pozbawiony jest kontynuacji ścieżek komunikacji pieszej i rowerowej.

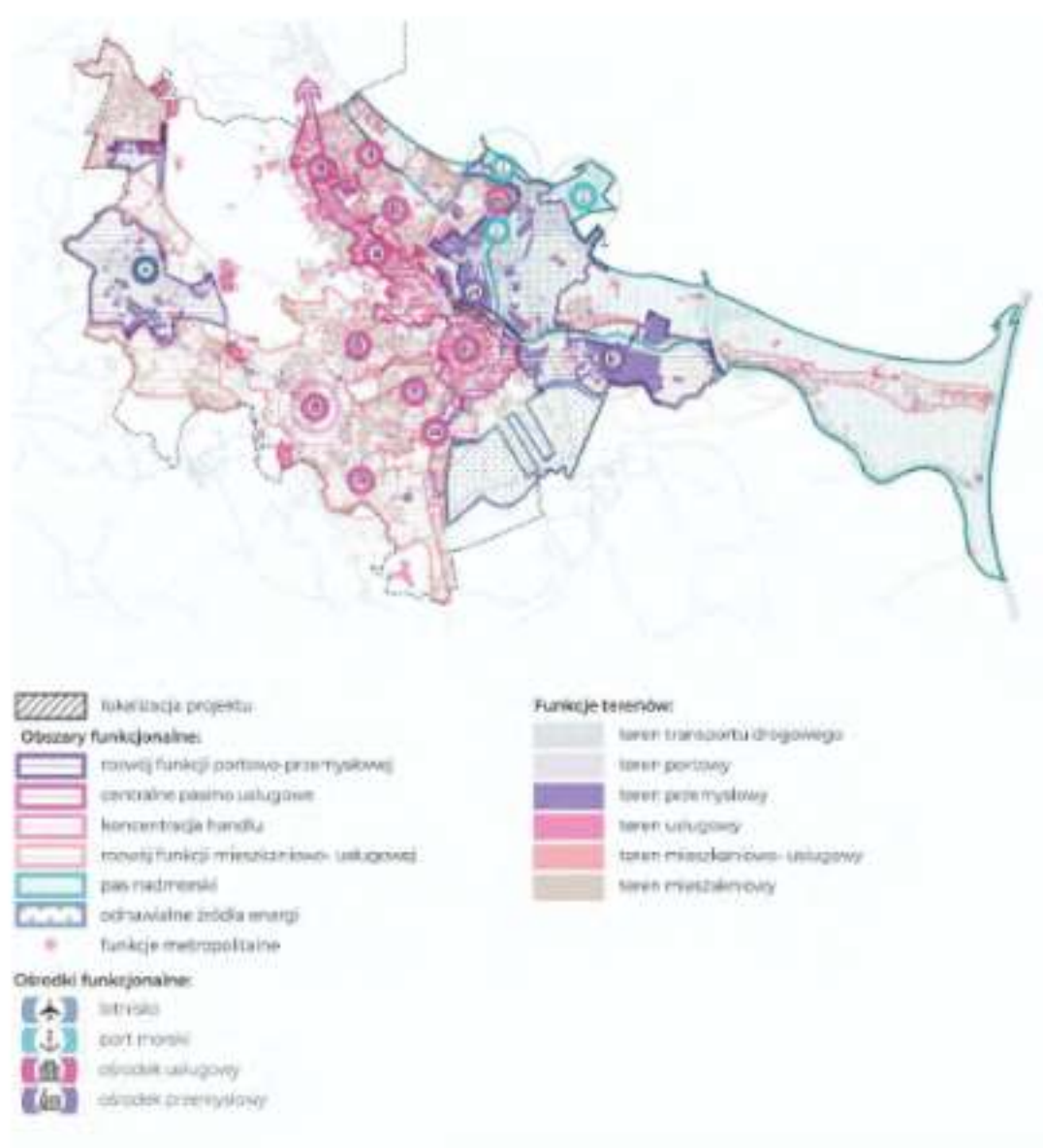
Osobnym zagadnieniem jest wykluczenie komunikacyjne obszaru Stoczni, który, pozbawiony jednoznacznego oznakowania poziomego, pionowego czy świetlnego, pozostaje niezauważalną częścią mapy pieszych wędrówek mieszkańców. Często nie są oni świadomi, że ta przestrzeń jest dla nich dostępna i mogą swobodnie się po niej poruszać. Dzięki wnioskowi wynikającym z raportu konsultacyjnego „Młode Miasto – przyszłość dzielnicy”¹⁴, wiemy, że mieszkańcy Młodego Miasta w pierwszej kolejności wskazują na potrzebę zwiększenia dostępności ruchu pieszego i rowerowego do dzielnicy. W tym aspekcie upatruje się 3 wiodące kierunki połączeń pieszych:

1. Kierunek osi odchodzącej od głównej arterii komunikacyjnej, a także wiazący dzielnicę Aniołki z północną częścią Młodego Miasta
2. Kierunek wiazący północną część Młodego Miasta z południową, śródmiejską tkanką miejską. Realizacja tego kierunku wymagałaby przyjęcia rozwiązań przekraczających ul. Księdza Popiełuszki, ułoŝsamianej przez mieszkańców jako bariera przestrzenna.
3. Kierunek, który powiąże Młode Miasto z Polskim Hakiem.

¹⁴ Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto pod kierownictwem Biura Architekta Miasta Gdańska, raport z procesu konsultacyjnego „Młode Miasto Przyszłość dzielnicy”, Gdańsk 2021 Link: <https://s-trojmiasto.pl/download/2022/młode-miasto-przyszłość-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>

5.2 Uwarunkowania funkcjonalne

5.2.1 Analiza funkcji zabudowy w skali ogólnomiejskiej



Ryc. 113. Analiza funkcji zabudowy w skali ogólnomiejskiej. (opracowanie własne na podstawie: <https://www.brg.gda.pl/>)

Na kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta kluczowy wpływ mają przede wszystkim uwarunkowania środowiskowe. W ramach struktury funkcjonalno-przestrzennej¹⁵ można wyróżnić tzw. dolny taras (będący fragmentem Pobrzeża Kaszubskiego, Żuław Gdańskich i Mierzei Wiślanej) i górny taras (fragment Pojezierza Kaszubskiego, wierzchołowa Wysoczyzny Gdańskiej), które rozdzielone są przez silnie rozczłonkowaną strefę krawędziową wysoczyzny, dla której to różnice wysokości względnych dochodzą nawet do 100 m.

Funkcjonalny charakter miasta Gdańsk opiera się na czterech kategoriach terenów¹⁶, które obejmują:

- tereny przeznaczone pod rozwój funkcji portowo-przemysłowej,
- tereny tworzące Centralne Pasma Usługowe (dalej określane skrótem "CPU"),
- tereny usługowe, koncentrujące w szczególności usługi handlu,
- tereny o zróżnicowanym przeznaczeniu, głównie mieszkaniowo- usługowym.

W ujęciu tematyki niniejszej pracy, szczególne znaczenie ma Centralne Pasma Usługowe oraz powiązanie z terenami przeznaczonymi pod rozwój funkcji portowo-przemysłowej.

Obszar objęty opracowaniem stanowi swoiste przedłużenie Centralnego Pasma Usługowego, czyli pasma miejskiego skoncentrowanego wokół głównego układu komunikacyjnego od Oruni, poprzez Śródmieście, Wrzeszcz, Oliwę do granicy z miastem Sopot¹⁷. Warto tutaj wskazać na rolę CPU, które stanowi największą koncentrację usług w Gdańsku, a co więcej posiada swoją kontynuację zarówno na terenie miasta Sopot, jak i miasta Gdynia, co wskazuje na ponad miejski, metropolitalny charakter tego pasma.

W Gdańsku możemy wskazać ośrodki o znaczeniu metropolitalnym i miejskim, dzielnicowym, a także wspomagającym ośrodek dzielnicowy czy też o ośrodki o znaczeniu osiedlowym. Ośrodkami o znaczeniu metropolitalnym są te zlokalizowane na Śródmieściu, we Wrzeszczu i Oliwie. Poza tymi lokalizacjami w mieście tak naprawdę nie funkcjonują ośrodki o znaczeniu dzielnicowym. Taką funkcję zapewne miały pełnić ośrodki usługowe zlokalizowane przy obwodnicy, jednakże silne odizolowanie od miasta oraz brak wykształconej przestrzeni publicznej sprawiły, że nie spełniają one wymogów ośrodka usługowego.¹⁸

¹⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańsk z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

¹⁶ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańsk z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

¹⁷ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańsk z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

¹⁸ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańsk z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

Kolejnym elementem struktury funkcjonalno-przestrzennej na który warto zwrócić uwagę są koncentracje handlu – liczne wielkopowierzchniowe obiekty handlowe zlokalizowane wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta (np. Osowa, Matarnia, Jasień, Szadółki). Cechami charakterystycznymi miejsc koncentracji handlu jest deficyt przestrzeni publicznych, terenochłonność, odizolowanie od struktur zurbanizowanych, ograniczona dostępność komunikacyjna oraz monofunkcyjność. Wszystkie te aspekty nie pozwalają zakwalifikować ich do rangi ośrodków usługowych.

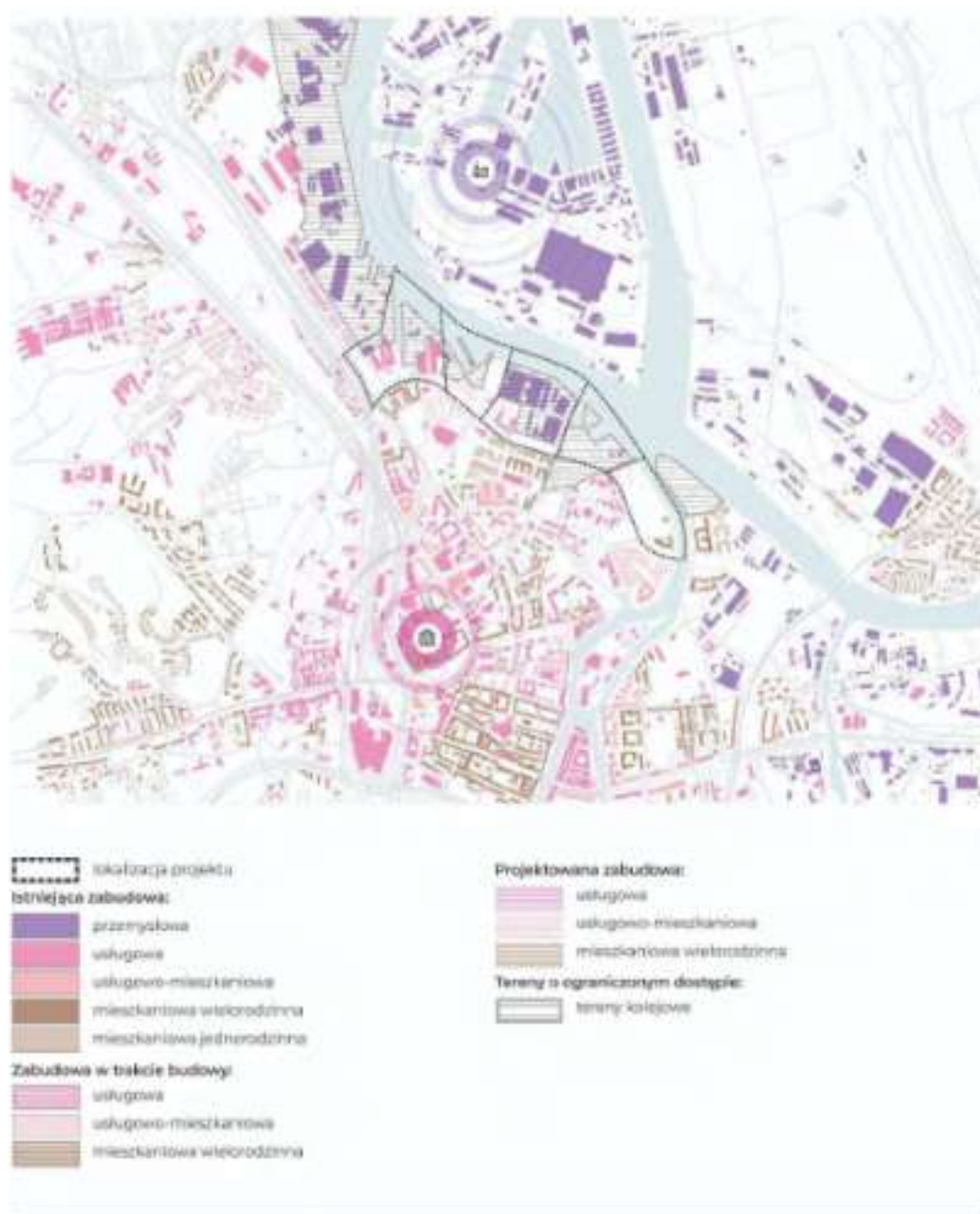
Opracowywany obszar bez wątpienia stanowi także pasmo nadwodne, jako, że sąsiaduje z akwenem rzeczny Martwej Wisły i Motławy. Należy także zwrócić uwagę na to, że zarówno obszar objęty opracowaniem, jak i również samo Młode Miasto, jest powiązany, z uwagi na swoją bliską lokalizację, z historycznym centrum miasta, które stanowi swoistą kłamrę metropolitalną, będąc wizytówką Trójmiasta.

Widzimy zatem, jak ogromnym potencjałem charakteryzuje się teren Młodego Miasta – jest kontynuacją CPU, stanowi niepowtarzalny obszar pasma nadwodnego oraz sąsiaduje z absolutnym centrum metropolii. Wszystkie te elementy podkreślają niepowtarzalność tej przestrzeni.

5.2.2 Analiza funkcji zabudowy w skali ponaddzielnicowej

Obecnie obszar opracowania, jak i znaczącą część Młodego Miasta można zaliczyć do tzw. brownfields – terenów niezagospodarowanych, w tym przypadku poprzemysłowych, stanowiących ogromny potencjał rozwoju miasta do wewnątrz¹⁹. Widzimy powolne tendencje zmierzające do przekształcenia terenów przemysłowo-składowych głównie na funkcje mieszkaniowe i usługowe. Dziś tylko część nabrzeży jest zagospodarowana i pełni funkcję bulwarów nadmorskich.

¹⁹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.



Ryc. 114. Analiza funkcji zabudowy w skali ponaddzielnicowej. (opracowanie własne na podstawie: <https://www.brg.gda.pl/>)

Jak wynika z raportu „Młode miasto-przyszłość dzielnicy”- mieszkańcy postrzegają dzielnicę jako obszar o zróżnicowanym programie funkcjonalnym, wpisujący się w szeroko rozumiany miejski charakter Gdańska. Niestety, północno-zachodnia część zabudowań, a także obszar opracowania

oraz Polski Hak są odbierane przez mieszkańców jako niedostępne, o niezidentyfikowanej funkcji i charakterze.

Niezwykle istotnym aspektem jest zetknięcie się współczesnej zabudowy Młodego Miasta z historyczną tkanką śródmiejską. Projektowane inwestycje muszą stanowić zbilansowaną formę pomiędzy współczesną zabudową, oddającą kontekst kulturowy Stoczni Gdańskiej oraz historyczną zabudową Gdańska. Wyzwaniem stojącym przed przekształceniem funkcji przemysłowo-stoczniowej jest wykreowanie takiej formy zagospodarowania, która nie doprowadzi do nadmiernej turystyfikacji. Atrakcyjność Młodego Miasta z uwagi na omówione już w niniejszym opracowaniu aspekty związane z jego niepowtarzalną lokalizacją i korelacją z pozostałą częścią miasta, sprawia, że istnieje pokusa wprowadzenia usług o charakterze nazbyt ekskluzywnym, nastawionym na zamożnego odbiorcę, czy też turystykę.

Jak możemy przeczytać w wspomnianym powyżej raporcie, mieszkańcy Młodego Miasta odczuwają potrzebę lokalizacji placówek o charakterze społeczno-kulturalnym, rozmieszczonych w różnych częściach dzielnicy. Mówimy tu przede wszystkim o obiektach oświaty takich jak szkoły podstawowe, przedszkola, domy kultury. Istotnym jest, aby obiekty te miały charakter dzielnicowy, realizowały potrzeby mieszkańców, a nie innych grup społecznych, np. turystów. Myślenie o Młodym Mieście w kategorii „prawdziwej dzielnicy”, ma zwrócić uwagę na potrzeby lokalnej społeczności i podnieść rangę przytoczonego już problemu turystyfikacji. Mieszkańcy zwracają także uwagę na kulturalny charakter dzielnicy i podnoszą chęć takiego kreowania przestrzeni, aby Młode Miasto utożsamiano z przestrzenią kreatywną.²⁰

²⁰ Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto pod kierownictwem Biura Architekta Miasta Gdańska, raport z procesu konsultacyjnego „Młode Miasto Przyszłość dzielnicy”, Gdańsk 2021 Link: <https://s-trojmasto.pl/download/2022/młode-miasto-przyszłość-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>

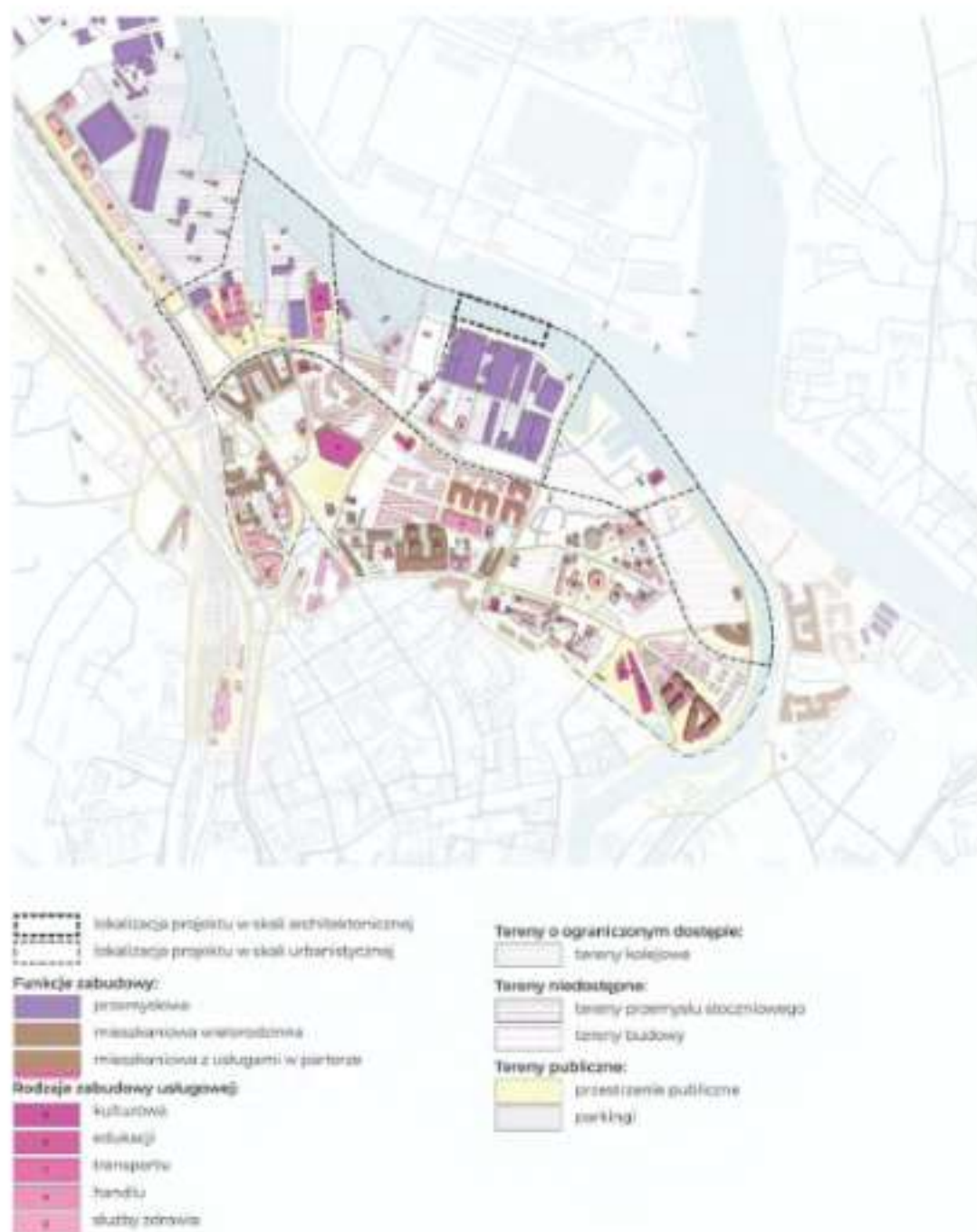
5.2.3 Analiza funkcji zabudowy na terenie Młodego Miasta

W skali założenia projektu istotną rolę odgrywać będą przestrzenie publiczne, stanowiące swoiste remedium na izolację tej przestrzeni oraz brak odpowiednio rozwiniętych relacji międzyludzkich.

Myśląc o przestrzeni publicznej, naturalnie kojarzymy przestrzenie o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców. Utożsamiamy z nimi ulice, ciągi piesze i rowerowe, place, parki, skwery, ale także fronty wodne i tereny rekreacyjne²¹.

Dla obszaru opracowania zidentyfikowano palącą potrzebę ożywienia szlaków wodnych, terenów nadwodnych, np. poprzez kształtowanie bulwarów uzupełnionych o funkcje usługowe i gastronomiczne. Wszystkie te działania mają przełożyć się na wykształcenie możliwie najbardziej komfortowego szlaku spacerowego nad wodą. Przestrzenią publiczną, która zasługuje na uwagę jest Droga do Wolności - najważniejszy ciąg pieszy Młodego Miasta, który wiąże plac Solidarności oraz nabrzeże Martwej Wisły. Przestrzenie publiczne jakie pojawią się na obszarze projektowym w dużej mierze odpowiadać będą dominującemu charakterowi tego typu przestrzeni – będą miały charakter struktury sieciowo-liniowo-węzłowej. Będą je tworzyły linie, a więc ciągi piesze oraz rowerowe, rozumiane jako odcinki pomiędzy węzłami, czyli miejscami odpoczynku, zatrzymania się, rozumianymi jako place, skwery czy parki, jak to ma miejsce właśnie w przypadku Drogi do Wolności.

²¹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.



Ryc. 115. Analiza funkcji zabudowy w skali Młodego Miasta. (źródło: opracowanie własne)

Bardzo istotne jest także kształtowanie oferty usługowej, która przełożyłaby się nie tylko na zaspokojenie potrzeb okolicznych mieszkańców, ale także stanowiłaby magnes dla nowych grup użytkowników – także tych spoza Gdańska. Należy zwrócić uwagę na luki pomiędzy nowymi

zabudowaniami, a zabudowaniami już istniejącymi. Niezmiennie istotnym zadaniem będzie tworzenie spójnej tkanki miejskiej, wypełniającej te luki w taki sposób, aby jednocześnie wykorzystać potencjał tego obszaru, przy poszanowaniu spokoju oraz dobrostanu lokalnych mieszkańców. W procesie przekształceń Młodego Miasta ogromne znaczenie pełni dziedzictwo dawnych terenów stoczniowych i przemysłowych, które świadczą o unikatowym charakterze tego obszaru, którym to bliżej przyjrano się podczas analizy dziedzictwa kulturowego Młodego Miasta.

W związku z powyższym, dla obszaru objętego opracowaniem zaproponowano następujące główne postulaty przestrzenne:

- wzmocnienie centrów usługowych w ramach CPU, kreowanie ośrodków niższej rangi, które podkreślałyby charakter obszaru opracowania,
- rozwój miasta do wewnątrz – dążenie do kompaktowości miasta, powiązanie z centrum, wypełnienie terenów niedoinwestowanych, dbałość o kształtowanie „dzielnic dla ludzi”,
- tworzenie warunków rozwoju funkcji miastotwórczych, najlepiej takich o znaczeniu metropolitalnym, związanym z szeroko rozumianą gospodarką wodną²².

5.3 Uwarunkowania środowiska przyrodniczego

5.3.1 Analiza zieleni i jej powiązań w skali ogólnomiejskiej

Gdańsk jest miastem przestrzennie zróżnicowanym pod względem rzeźby terenu, budowy geologicznej, warunków klimatu lokalnego, układu hydrograficznego czy też pokrywy roślinnej. Powodem takiego zróżnicowania jest fakt, że Gdańsk położony jest w granicach 4 jednostek fizycznogeograficznych:

- Żuław Wiślanych
- Pobrzeża Kaszubskiego
- Mierzei Wiślanej
- Pojezierza Kaszubskiego

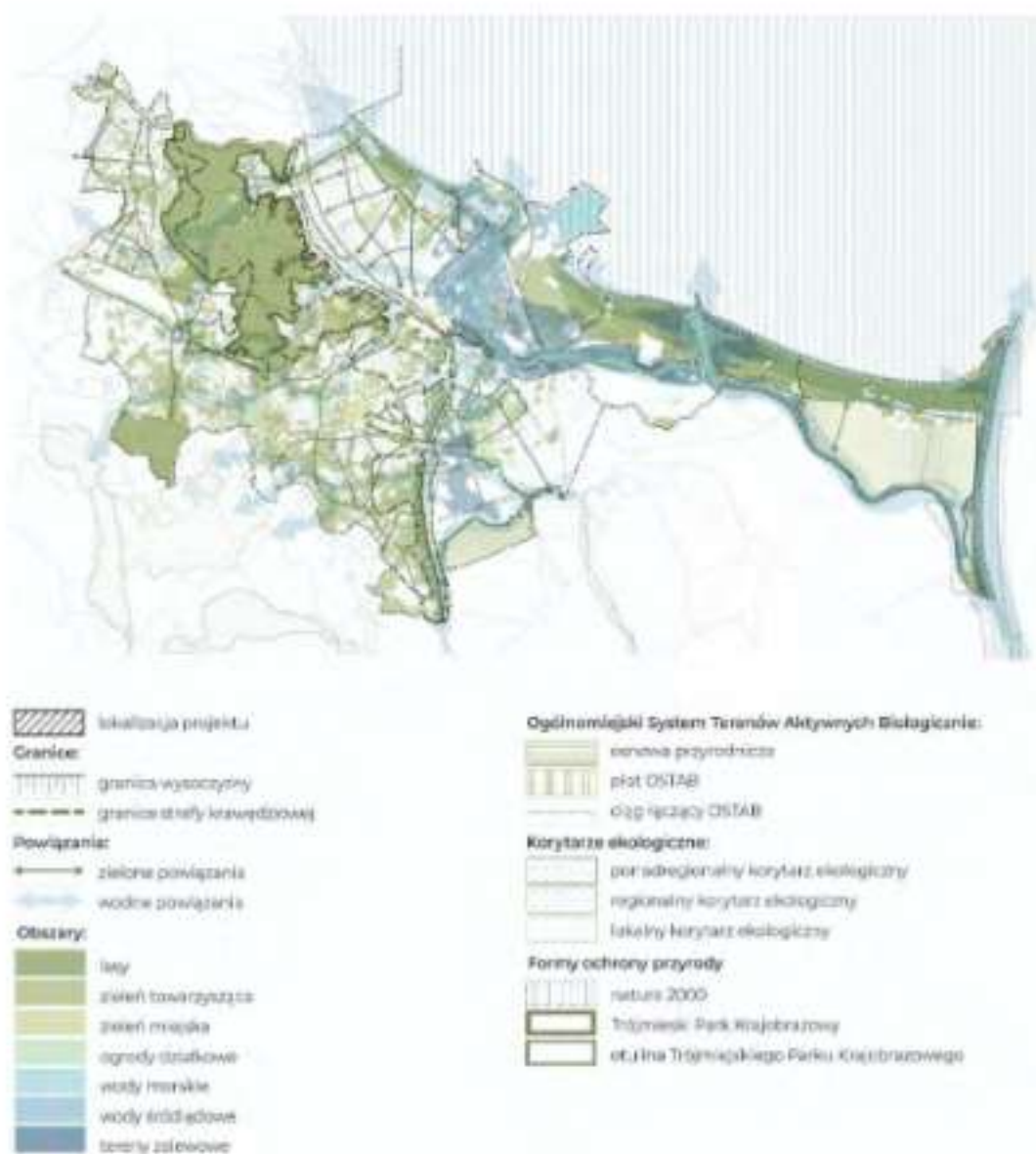
Obszar miasta pod ww. względami możemy podzielić na dolny taras, górny taras oraz strefę krawędziową wysoczyzny, przy czym w strefie krawędziowej oraz na górnym tarasie znajdziemy tereny o dużych spadkach, a także osuwiska oraz tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi.

²² Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

Tak silne zróżnicowanie fizyczno-geograficzne oddziałuje na szalę roślinną miasta. Wyróżnimy tutaj zarówno powierzchnie całkowicie pozbawione lasów, jak np. na Żuławach, jak i również duże powierzchnie leśne. Te przeważają głównie w strefie krawędziowej wysoczyzny, a także północno-zachodniej części miasta, np. lasy Oliwskie, na dolnym tarasie, w pasie nadmorskim, a także na wyspie Sobieszewskiej, czy Stogach. Na terenie górnego tarasu występują z kolei Lasy Otomińskie. Poza obszarami leśnymi w strukturze miasta występują inne cenne zasoby przyrodnicze, takie jak np. zieleń miejska, parki, skwery, ale także cmentarze, rodzinne ogródki działkowe czy też tereny Gdańskiego Ogrodu Zoologicznego²³.

Na terenie miasta funkcjonuje 5 rezerwatów przyrody (dwa na Wyspie Sobieszewskiej, 3 w graniach TPK), a także dwa zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (Dolina Potoku Oruńskiego oraz Dolina Potoków Strzyża i Jasień), obszary chronionego krajobrazu (np. OCHK Wyspy Sobieszewskiej, OCHK Żuław Gdańskich i Otomiński OCHK), 13 użytków ekologicznych (np. zimowiska nietoperzy, obszary powołane w celu ochrony torfowisk, siedlisk hydrogenicznych, siedlisk wydmywanych itp.) oraz 6 obszarów Natura 2000 położonych w całości lub w części na obszarze miasta.

²³ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.



Ryc. 116. Analiza zieleni i jej powiązań w skali ogólnomiejskiej. (źródło: opracowanie własne) (źródło: opracowanie własne)

Największym obszarem leśnym w mieście są oczywiście Trójmiejski Park Krajobrazowy oraz Lasy Oliwskie. W dolnym tarasie, a także w północnej oraz środkowej części miasta skoncentrowane są parki miejskie. Wśród nich znajdują się także parki zabytkowe, objęte ochroną konserwatorską, takie jak np. Oliwski, Jelitkowski, Oruński, Brzeźnieński, a także parki powstałe w miejscu dawnych cmentarzy jak np. Akademicki, Steffensów, Zielony czy Bema. Funkcjonują także parki usytuowane na terenach danych fortyfikacji, jak np. Westerplatte, Góra Gradowa czy też park nad Oplywem Motławy. Nie brakuje także parków współczesnych, jak np. Zaspą im. Jana Pawła II, Chirona,

Millenium itp. Obszarem cennym przyrodniczo, o charakterze ogólnomiejskim i bogatą ofertą jest Park Nadmorski im. Reagana. W mieście nie brakuje także małych parków, zieleńców czy skwerów o powierzchni do 2 hektarów każdy²⁴. Szczególnie ta forma przyrodnicza w znaczący sposób wpływa na codzienne życie ludzi, zwłaszcza na osiedlach mieszkaniowych. Skwery, lokalne parki, zieleńce pełnią funkcję wypoczynkową, są zielonym buforem dla skupisk miejskich. Inne tereny zielone, takie jak np. cmentarze, ogrody działkowe czy też ogród zoologiczny itp. nadal pozostają obszarami cennymi krajobrazowo, niemniej jednak mają ograniczony wpływ na podnoszenie jakości życia mieszkańców. W Gdańsku mamy ok. 14 czynnych cmentarzy. Największymi są: cmentarz Łostowski i Srebrzysko. Inną formą zieleni są ogródki działkowe, przeznaczone głównie pod hodowlę warzyw, chociaż coraz częściej zyskują charakter działek rekreacyjnych, czy nawet obszarów mieszkaniowych. Zieleni miejską wzbogaca Gdański Ogród Zoologiczny – największy tego typu obiekt w Polsce.

W mieście ustanowiono Ogólnomiejski System Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB), w skład którego wchodzi struktury przyrodnicze o randze:

- Krajowej – korytarz ekologiczny Wisły, strefa brzegowa morza
- Regionalnej – leśne kompleksy na wydmach, korytarze Martwej i Śmiałej Wisły, a także Motławy i Starej Raduni. Tutaj także możemy wyróżnić kompleksy leśne strefy krawędziowej oraz Lasy Otomińskie
- Lokalnej – korytarz, który łączy Lasy Otomińskie z TPK, zieleni miejską, zadrzewienia, ciek, zbiorniki wodne, torfowiska itp.²⁵

W strukturze OSTAB wyróżniamy zarówno płaty strukturalne, jak i ciągi łączące. Do płatów strukturalnych zaliczamy także komponenty środowiska objęte ochroną przyrodniczą, jak wspomniane już rezerваты przyrody, park krajobrazowy, parki, cmentarze, użytki ekologiczne, jak i również obszary zieleni przydomowej terenów zabudowy mieszkaniowej czy szeroko pojętą zieleni przydomową. W założeniu OSTAB ma pełnić funkcję rekreacyjno-wypoczynkowo-sportową. Obecnie jednak OSTAB bardziej funkcjonuje jako teren biologicznie czynny, a jego właściwa funkcja wymaga silniejszego zaakcentowania. Poważnym zagrożeniem dla OSTAB jest jego rozczłonkowanie, co skutkuje eliminacją korzystania z tych terenów w sposób rekreacyjny.

²⁴ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

²⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.



Ryc. 117. Analiza środowiska naturalnego w skali ponaddzielnicowej (źródło: opracowanie własne)

W kontekście miasta nie sposób nie wspomnieć o układzie hydrograficznym, na którego strukturę silny wpływ wywiera ukształtowanie terenu. W tym ujęciu miasto można by podzielić na:

- wysoczyznę (południowe i zachodnie dzielnice miasta)
- dolny taras (poniżej wysoczyzny, np. Wrzeszcz, Stogi, Zaspa czy Letnica)
- część żuławską (np. Olszynka, Błonia)

Wpływ na strukturę układu hydrograficznego ma rozbudowana sieć rzek, potoków, kanałów, zbiorników retencyjnych, jezior, układ melioracyjny oraz przede wszystkim sąsiedztwo wód Zatoki Gdańskiej. Na terenie miasta występuje 5 rzek stanowiących główny odbiornik wód powierzchniowych:

- Martwa Wisła
- Wisła Śmiałka
- Motława
- Kanał Raduni – tzw. Nowa Radunia
- Stara Radunia

Do głównych potoków zaliczamy: Oliwski, Oruński, Siedlicki i Strzyża. Ich tereny źródłkowe położone są głównie na Wysoczyźnie. Wśród najważniejszych jezior możemy wyróżnić: jezioro Osowskie, Wysockie i Jasień. Istotnym elementem kształtującym układ hydrograficzny miasta są także zbiorniki retencyjne²⁶.

5.3.2 Analiza środowiska naturalnego w skali Młodego Miasta

W kontekście Młodego Miasta należy wskazać, że występuje tutaj stosunkowo niewielka koncentracja terenów zielonych. Jako tereny o znaczącym potencjale krajobrazowym należy wskazać otoczenie Miecznego Piotra, otwarcia przy nabrzeżach, rejon Drogi do Wolności oraz same nabrzeża Martwej Wisły. Na uwagę zasługuje także teren po byłych pochylniach stoczni Cesarskiej.

Nabrzeże ciągnące się od historycznego śródmieścia przez Stocznę Gdańską, aż do Stoczni Remontowej to szczególny obszar o znaczeniu nie tylko kulturowym, ale także i krajobrazowym. Dostęp do nadbrzeżnych terenów Młodego Miasta oraz ukształtowanie przestrzeni, która pozwoli na ciągły, bezkolizyjny ruch, jest jednym z głównych celów rozwoju tego obszaru. Dostęp do zieleni i dostęp do wody to główne hasła postulowane przez mieszkańców Młodego Miasta. Niegdyś Młode Miasto charakteryzowało się bogatym zagospodarowaniem zielenią – występowały tutaj założenia ogrodowe, a także zielone aleje, które pełniły funkcje dzielącą i porządkującą tereny Stoczni na sektory. Nie brakowało także spontanicznie kreowanych ogrodów zakładanych przez stoczniovców. Na głęboką potrzebę ponownego kultywowania tej tradycji wskazują oddolne inicjatywy jak np. PLONY skupiające lokalną grupę społeczną pragnącą poszerzać swoją wiedzę, doświadczać pracy z ziemią czy też powiększać swoją grupę znajomych o osoby z podobnymi, ekologicznymi zainteresowaniami. W tym kontekście musimy spojrzeć na Stocznę Cesarską nie tylko

²⁶ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XII/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.

jak na obszar wymagający rewitalizacji i przeobrażenia tkanki miejskiej oraz jej uzupełnienia w sensie infrastrukturalnym i budowlanym.

Stocznia Cesarska posiada bogatą historię niematerialną tworzoną przez społeczność stoczniową, której istotnym elementem były właśnie zieleń i ogrodnictwo. Innym szlakiem o znaczącym potencjale krajobrazowym jest Droga do Wolności, który dla mieszkańców stanowi swoisty trzon dziedzictwa niematerialnego. Zgodnie z raportem z konsultacji „Młode Miasto - przyszłość dzielnicy” mieszkańcy widzą nie tylko potrzebę kształtowania nowych terenów zielonych, w tym terenów zielonej komunikacji pieszo-rowerowej, ale przede wszystkim widzą potrzebę animacji przestrzeni rekreacyjnych. Od terenów zielonych oczekują przede wszystkim rekreacyjnego charakteru, który dobrze komponowałby się z miejskim charakterem obszaru Młodego Miasta. Tereny zielone mają być zatem przestrzeniami aktywnie zarządzanymi, miejscami atrakcyjnych wydarzeń i miejskich aktywności. Powinny znaleźć się tutaj przestrzenie piknikowe, miejsca dla wspólnych aktywności fizycznych czy wydarzeń dedykowanych dla najmłodszych²⁷.

²⁷ Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto pod kierownictwem Biura Architekta Miasta Gdańska, raport z procesu konsultacyjnego „Młode Miasto Przyszłość dzielnicy”, Gdańsk 2021 Link: <https://s-trojmiasto.pl/download/2022/młode-miasto-przyszlosc-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>



Ryc. 118. Analiza środowiska naturalnego w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)

W kontekście obszaru objętego opracowaniem – frontu wodnego południowego brzegu Martwej Wisły, należy wskazać na potencjał tego krajobrazu, który odpowiednio zaktywizowany może stać się jednym z najciekawszych krajobrazów wśród polskich miast, dlatego tak dużą uwagę należy skupić na właściwym wyeksponowaniu nabrzeża. Pomimo inwestycyjnego charakteru Młodego Miasta, kształtując przestrzeń zieloną i nawodną, należy myśleć o jej spójności i ciągłości, nadając tym elementom rangę strategicznej wartości, a nie elementu towarzyszącego powstającej zabudowie, czy też przypadkowej wynikowej dla kształtującej się zabudowy.

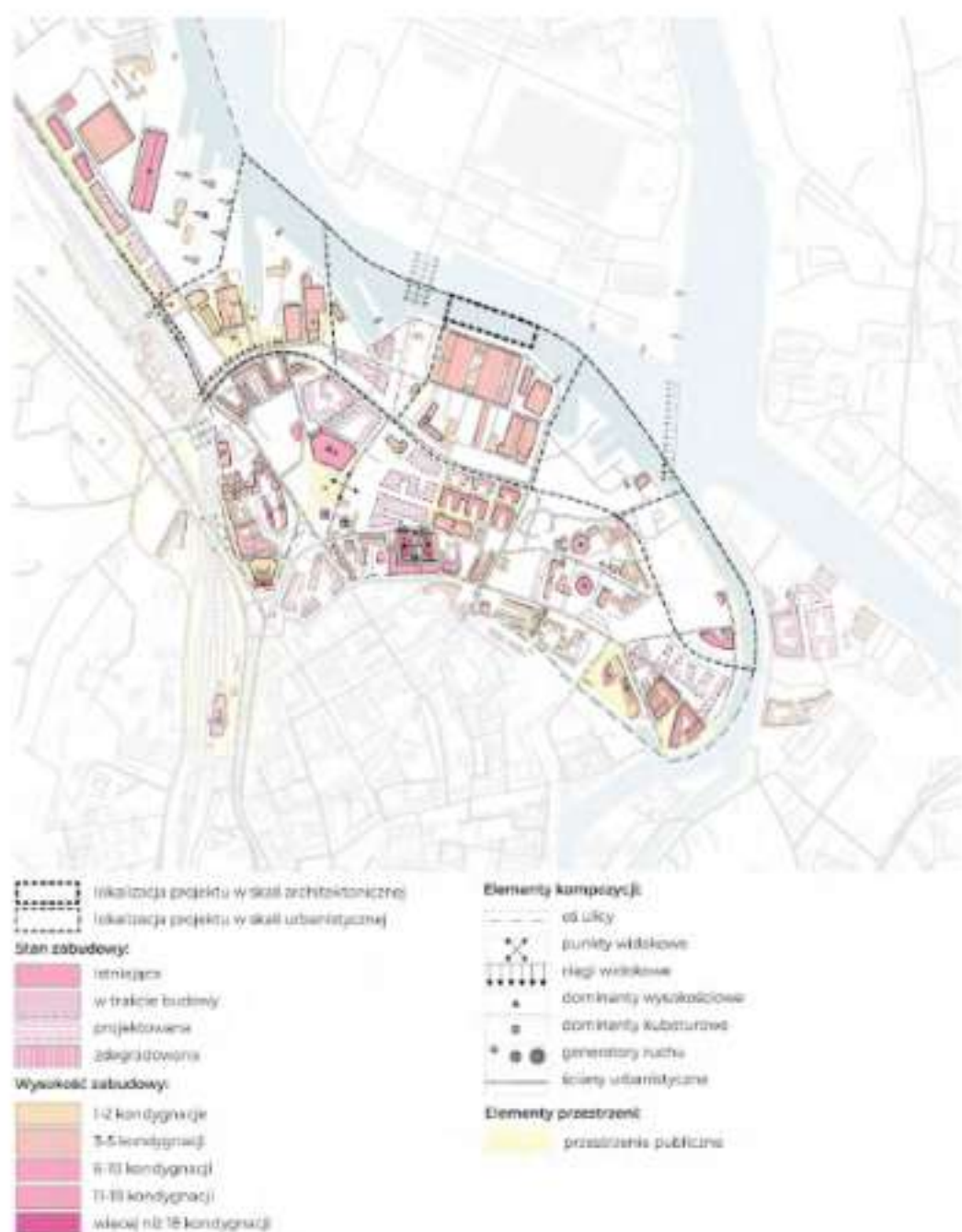
5.4 Pozostałe uwarunkowania

5.4.1 Analiza kompozycji Młodego Miasta

Na obszarze Młodego Miasta należy wskazać dwa wiodące ciągi widokowe - Droga do Wolności oraz szlak nabrzeżny. Droga do Wolności mająca swój przebieg od Placu Solidarności do Mostu Pontonowego stanowi trasę dziedzictwa niematerialnego. Jest formą hołdu złożoną ruchowi Solidarności.

Szlak biegnący wzdłuż nabrzeża jest z kolei kontynuacją szlaku historycznego, mającego swój początek w historycznym przedmieściu. Stanowi unikatowy, nadwodny szlak krajobrazowy, którego użytkownik może stopniowo odkrywać tereny postoczniove oraz doświadczać bliskości terenów nadwodnych. Szlak nabrzeżny posiada także liczne otwarcia widokowe na wody kanału Martwej Wisły oraz tereny zlokalizowane na drugim jej brzegu. Z pewnością potencjał widokowy posiadają ulice takie jak Rybaki Górne, przechodzące w ulicę Dokową od północy, zaś od południa rozchodzące się w szereg ciągów pieszo-rowerowych, prowadzących m.in. do Bazyliki św. Brygidy, Kościoła pw. św. Katarzyny, czy też Muzeum Bursztynu. Innym ciągiem jest ul. Stępkarska, przechodząca w ul. Sukienniczą, z uwagi na jej bliskość do Muzeum II Wojny Światowej oraz zwieńczenie w postaci miejsca dokowania promów pasażerskich tramwaju wodnego. Innymi przykładami są chociażby ul. Narzędziowców i jej wgląd w ul. Elektryków oraz ul. Wałowa, która podobnie jak ul. Stępkarska towarzyszy Muzeum II Wojny Światowej, a wieńczy ją Brabank i jego przestrzeń publiczną. Młode Miasto możemy także podziwiać z perspektywy osoby korzystającej z komunikacji liniami kolejowymi.

Struktura wysokości zabudowy na terenie Młodego Miasta jest dosyć mocno zróżnicowana. Najwyższe obiekty zlokalizowane są na południu, nieopodal historycznej struktury przedmieścia. Mówimy tutaj o obiektach z wysokością powyżej 18 kondygnacji, stanowiących dominanty wysokościowe Młodego Miasta. Na uwagę zasługują także dominanty kubaturowe, wśród nich wyróżniamy m.in. Muzeum II Wojny Światowej, Europejskie Centrum Solidarności, czy też dawny budynek socjalno-biurowy Stoczni Schichaua. W Młodym Mieście możemy także zauważyć formy architektoniczne o nietypowym kształcie – są nimi pozostałości po danych silosach, czy też budynki inspirowane tym niecodziennym, okrągłym kształtem.



Ryc. 119. Analiza kompozycji w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)

W strukturze Młodego Miasta funkcjonują obiekty, które zarówno swoją formą architektoniczną, jak i pełnioną funkcją, stanowią atraktory ruchu o randze ponadlokalnej. Bezspornie takimi obiektami są wspomniane już Europejskie Centrum Solidarności, Muzeum II Wojny Światowej, ale również i Montownia, czy też zabudowa zlokalizowana przy ul. Elektryków.

5.4.2 Analiza uwarunkowań historycznych i kulturowych

Największa koncentracja walorów kulturowych Gdańska znajduje się w m.in. właśnie w Śródmieściu. Strukturę najstarszej części miasta nadały m.in. lokacja na prawie lubeckim, regularna siatka ulic i zabudowa kamienicowa, a także gotyckie i renesansowe budowle, w tym obiekty typowe dla Gdańskiego manieryzmu niderlandzkiego²⁵. Z miastem związane są struktury powiązane z portem handlowym oraz stoczniami. Te najstarsze znajdują się w rejonie Motławy oraz Wyspy Spichrzów, z czasem jednak zostały one rozbudowane wzdłuż Martwej Wisły aż do Nowego Portu. W strefach ochrony konserwatorskiej oraz wpisu do rejestru zabytków na terenie Młodego Miasta powstały nowe, znaczące inwestycje, jak np. Nowa Wałowa, co przyczyniło się do wyburzenia obiektów o mniejszych wartościach kulturowych, a także ingerencji w historyczny układ urbanistyczny, krajobraz przestrzeni oraz skalę istniejącej zabudowy.

Kwestią istotną dla Młodego Miasta jest potrzeba zachowania dziedzictwa i autentyczności terenów poprzemysłowych, a także troska o tożsamość kulturową. Szczególnie ważne jest dziedzictwo solidarnościowe. Przestrzeń Młodego Miasta wymaga wydobycia historii, jej uwidocznienia i kultywowania. Na obszarze opracowania występuje wiele obiektów wpisanych do rejestru zabytków, a ponadto zdecydowana większość obszaru ujęta jest w granicach obszarowego wpisu do rejestru zabytków.

Wśród wartościowych obiektów o charakterze kulturalnym możemy wskazać m.in. 100cnię, NOMUS, rejon ul. Elektryków, przestrzenie hal Stoczni Cesarskiej, ECS, Mlecznego Piotra. Z kolei pod kątem historycznym atrakcyjne obiekty i obszary to: Plac Solidarności, Trasernia, Montownia U-bootów, Stocznia Cesarska z budynkiem Dyrekcji, otoczenie ul. Elektryków, Mleczny Piotr, ECS oraz Muzeum II Wojny Światowej.

²⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańsk przyjęte Uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r., zmienionej Uchwałą Nr XVI/218/19 z dnia 27 czerwca 2019 r.



Ryc. 120. Analiza uwarunkowań historycznych i kulturowych w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)

W kontekście Młodego Miasta problemem wydaje się właściwa realizacja zamierzeń inwestycyjnych. W Młodym Mieście z jednej strony chroni się główne elementy postoczniowej struktury przestrzennej, z drugiej zaś gwarantuje możliwości realizacji nowych obiektów, w szczególności mieszkaniowych i usługowych. Miasto – samodzielnie bądź też we współpracy – wybudowało Europejskie Centrum Solidarności – ikonę współczesnej architektury, odnowiło szereg obiektów postoczniowych, np. budynek BHP, pl. Solidarności wraz z Pomnikiem Poległych Stoczniowców, jak i również wybudowało Muzeum II Wojny Światowej. Na obszarze Młodego Miasta występuje niewiele inwestycji prywatnych – świadczy to o trudnościach i kosztach związanych z zabudową tak atrakcyjnego terenu. Sytuacji nie poprawia obejmowanie kolejnych obiektów wpisem do Gminnej Ewidencji Zabytków przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

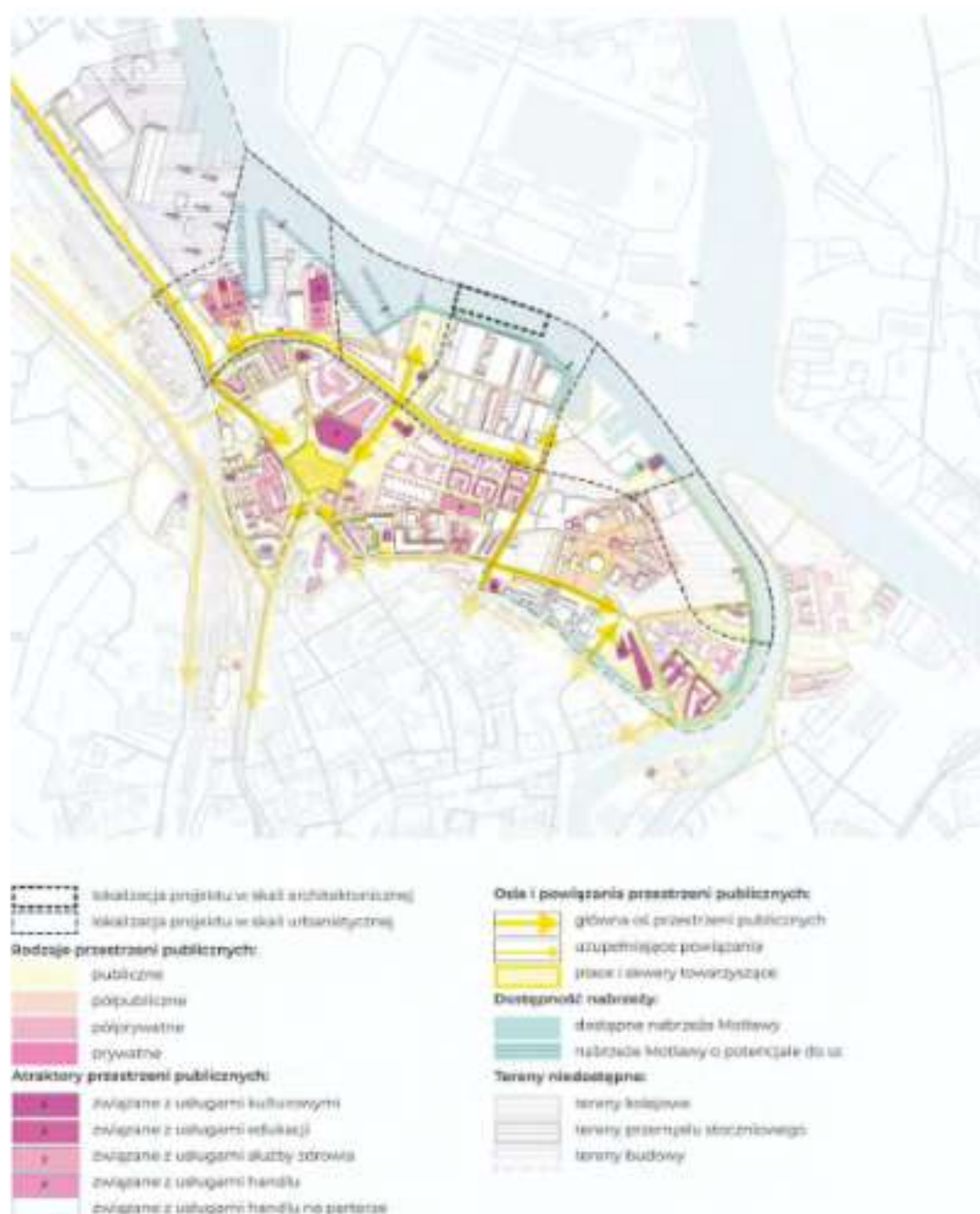
Z uwagi na unikatowy charakter w skali kraju, występujący jedynie w Gdańsku i tak silnie związany z historią Polski oraz Pomorza, oddający charakter miasta, obszar objęty opracowaniem należy zaliczyć do obszarów o znaczeniu krajowym.

5.4.3 Analiza przestrzeni publicznych Młodego Miasta

Najistotniejszą przestrzenią publiczną Młodego Miasta jest Droga do Wolności, która wiąże Plac Solidarności z nabrzeżem Martwej Wisły. Przestrzenie publiczne koncentrują się wzdłuż głównego układu komunikacyjnego oraz obiektów-atraktorów, takich jak np. ECS, Muzeum II Wojny Światowej, ale także 100-cznia, ul. Elektryków, Brabank itd.

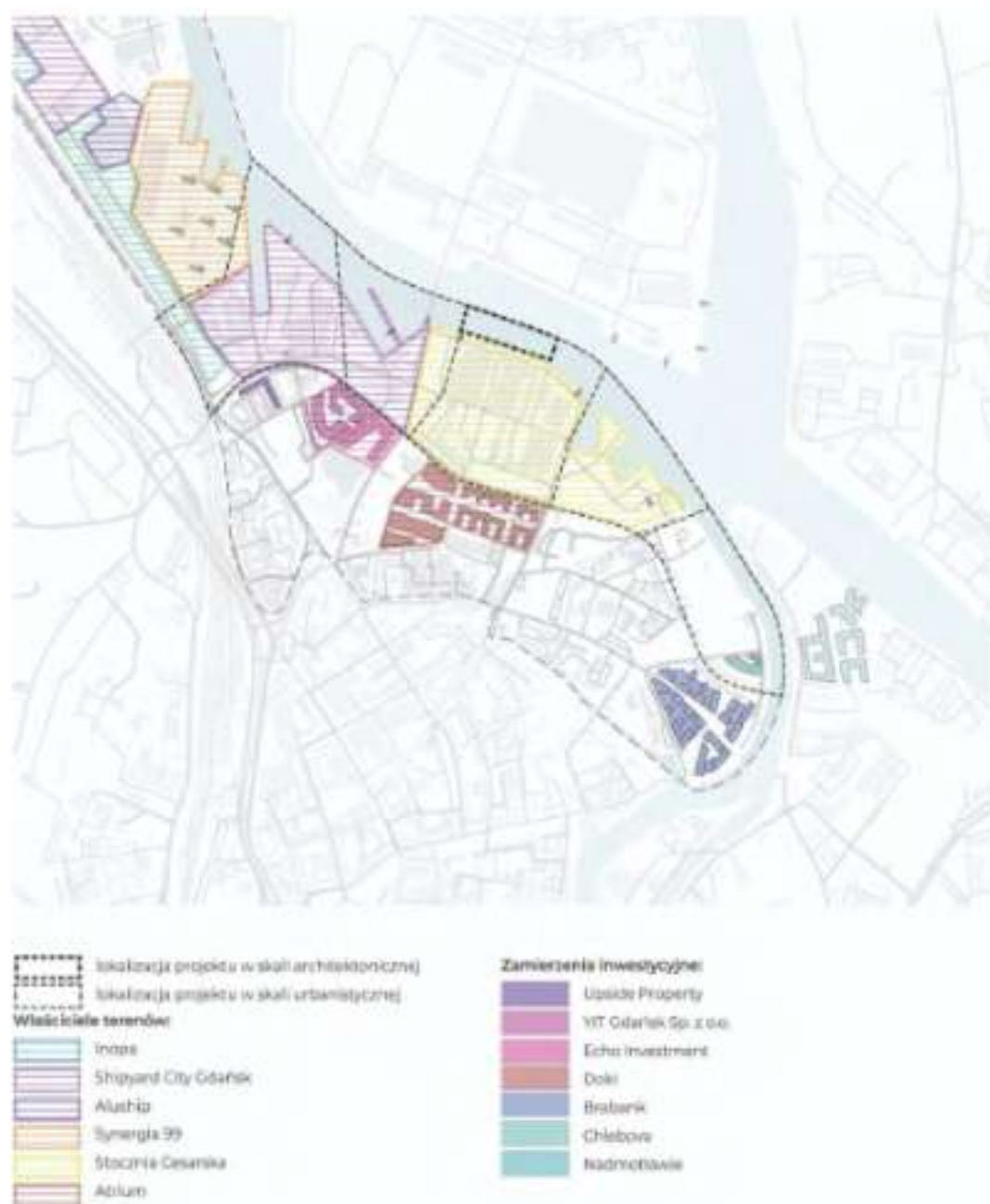
Obecnie ciężko jest mówić o najistotniejszym w kontekście bliskości nabrzeża, ciągu przestrzeni publicznej, jakim powinna stać się nadwodna promenada. Mnogość terenów o ograniczonym dostępie, występujących wzdłuż nabrzeża, jest głównym powodem, dla którego obecnie nie odczytujemy nabrzeża jako spójnej przestrzeni liniowej.

W strukturze możemy także wyróżnić przestrzenie półpubliczne, wiążące zespoły zabudowy o podobnej funkcji, jakie odnajdujemy szczególnie wśród zespołów zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Przestrzeń ta dostępna jest dla osób postronnych, chociaż w znaczącej mierze jej użytkownikami są przede wszystkim użytkownicy obiektów, które do niej przylegają. Najmniejszy udział przestrzeni publicznych stanowią przestrzenie prywatne i półprywatne. Te skupiają się głównie wśród zabudowy należącej do podmiotów prywatnych i są nieruchomościami oddzielonymi od otoczenia za pomocą ogrodzeń.



Ryc. 121. Analiza przestrzeni publicznych w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)

5.4.4 Analiza struktury własności i zamierzeń inwestycyjnych Młodego Miasta



Ryc. 122. Analiza własności i zamierzeń inwestycyjnych w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)

Obszar objęty opracowaniem w większości jest w posiadaniu Skarbu Państwa w zbiegu z użytkownikami wieczystymi, którymi jest szereg wymienionych w poniższej analizie spółek.

Właścicielami terenów największych pod kątem powierzchni oraz najatrakcyjniejszych inwestycyjnie są Stocznia Centrum Gdańsk oraz Stocznia Cesarska Development. Udział Gminy i związków międzygminnych jest w zdecydowanej mniejszości i dotyczy przede wszystkim układu komunikacyjnego oraz pojedynczych działek, m.in. trójkątnej działki, zlokalizowanej u zbiegu ulic Rybaki Górnego i Podstocznej, przeznaczonej na budowę szkoły.

Pierwszym dużym, już prawie ukończonym założeniem inwestycyjnym na terenach Młodego Miasta jest osiedle Doki, realizowane przez trójmiejskiego dewelopera Euro Styl, we współpracy ze spółką Torus, która jest odpowiedzialna za realizację części biurowej, do której budowy przygotowania trwają.

Powyższe wskazuje, że struktura własności jest dosyć rozdrobniona, co przekłada się na trudności w realizacji kompleksowej wizji zagospodarowania tego obszaru. Ponadto, ogromne znaczenie zyskują wszelkiego rodzaju wytyczne projektowe, nakładające na inwestorów m.in. obowiązek kształtowania inwestycji w taki sposób, aby zapewnić mieszkańcom atrakcyjne przestrzenie publiczne oraz kreować architekturę nowo powstałych obiektów w zgodzie z duchem tego obszaru.

5.5 Podsumowanie i wytyczne projektowe z analiz

Wytyczne projektowe wynikające z wykonanych analiz:

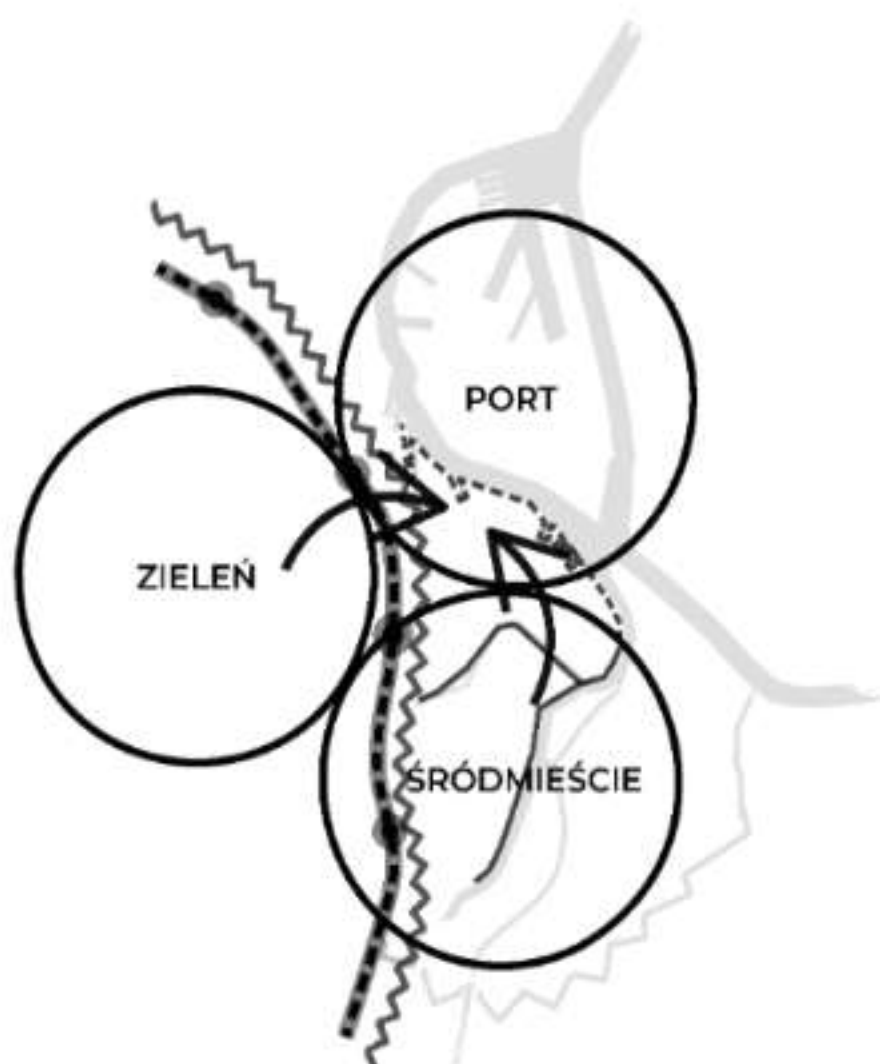
1. Wprowadzenie rozwiązań drogowych w obrębie Młodego Miasta musi uwzględniać przebieg historycznego układu ulic oraz zapewniać swobodny ruch spacerowiczów.
2. Poprawa infrastruktury pieszej przez ul. Ks. Popiełuszki, a także rozbudowa przestrzeni publicznych w rejonie zbiegu ul. Ks. Popiełuszki, Jana z Kolna i Al. Zwycięstwa.
3. Konieczność powiązania komunikacyjnego ul. Ks. Popiełuszki z Polskim Hakiem, poprzez realizację tunelu pod Motławą.
4. Rozbudowa sieci komunikacji publicznej poprzez wprowadzenie dodatkowej linii tramwajowej, a także przystanków autobusowych.
5. Rozbudowa głównych kierunków połączeń pieszych:
 - a. od głównej arterii komunikacyjnej,
 - b. kierunek wiążący dzielnicę Aniołki z północną częścią Młodego Miasta,
 - c. połączenie północnej części Młodego Miasta z tkanką śródmiejską,
 - d. połączenie Młodego Miasta z Polskim Hakiem.
6. Młode Miasto jako ośrodek o znaczeniu metropolitalnym, związany z szeroko rozumianą gospodarką wodną, stanowiący ośrodek wspierający Centralne Pasma Usługowe.
7. Oczekiwany program funkcjonalny ma być zróżnicowany. Żadna z funkcji nie powinna dominować na obszarze Młodego Miasta, zaś same usługi powinny być rozproszone i posiadać odmienny charakter poczynając od zieleni i rekreacji przez kulturę, skończywszy na usługach ponadpodstawowych.

8. Funkcje nieograniczające się tylko do ekskluzywnych, czy też nastawionych na turystów, lecz realizujące potrzeby lokalnych mieszkańców.
9. Uzupełnienie tkanki miejskiej o obszary zielone, w szczególności odtworzenie historycznego przebiegu kanału wzdłuż Drogi do Wolności, wprowadzenie szeregu zielonych alei drzew, a także zieleni.
10. Hasła: dostęp do zieleni oraz dostęp do wody powinny stać się wyznacznikami charakteru Młodego Miasta. Konieczność właściwego wyeksponowania nabrzeża - kształtowanie przestrzeni zielonych i nawodnych w sposób ciągły i atrakcyjny krajobrazowo.
11. Forma zabudowy nawiązująca skalą i formą do formy pośredniej między współczesną zabudową, nawiązującą do kulturowego charakteru Stoczni Gdańskiej, a historyczną, śródmiejską zabudową Gdańska.
12. Konieczność zachowania i wydobycia dziedzictwa i autentyczności terenów postoczniovych.
13. Uzupełnienie tkanki miejskiej, oparte na współpracy między poszczególnymi grupami interesariuszy, a także przywrócenie spójności zagospodarowania przestrzennego Młodego Miasta z historycznym centrum.
14. Wsparcie oddolnych form działalności - inicjatyw społecznych i kulturalnych, w szczególności tych wspierających rozwój działalności artystycznej, kulturowej i społecznej.

6. WIZJA PROJEKTOWA

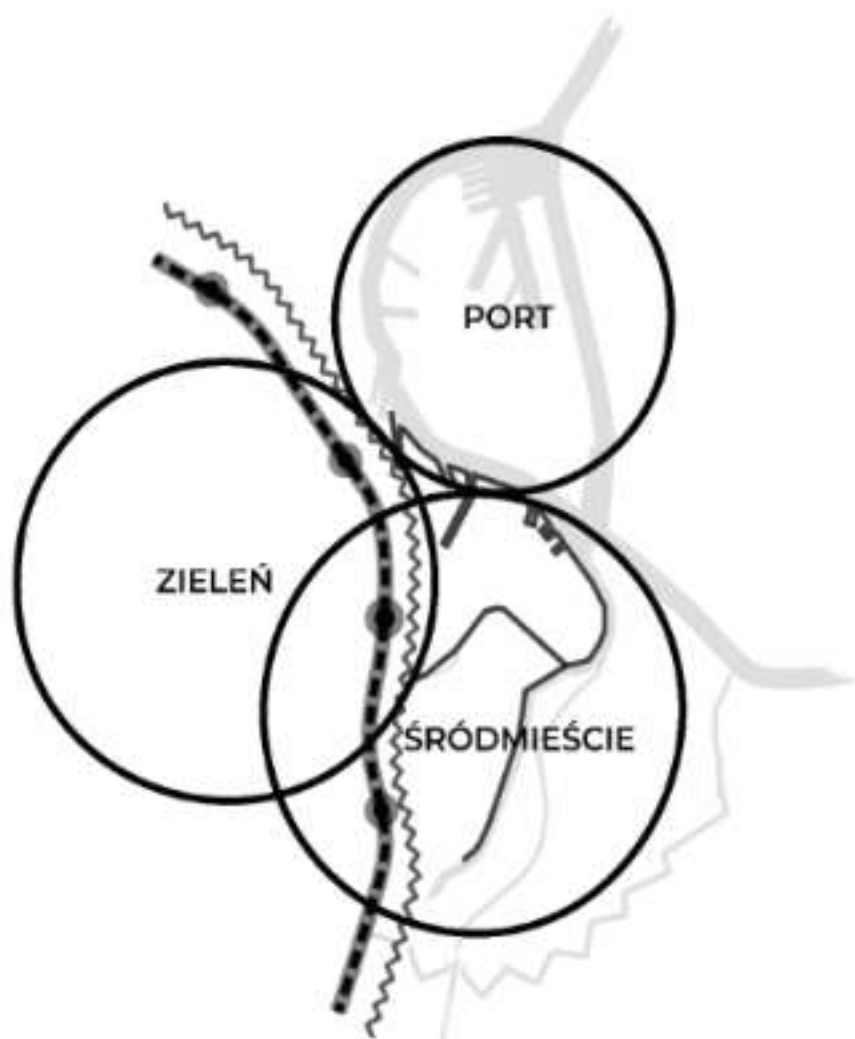
6.1 Idea

Głównym założeniem projektu w skali urbanistycznej jest połączenie nowej, wielofunkcyjnej dzielnicy jaką jest Młode Miasto z istniejącymi w otoczeniu strukturami miejskimi, tj. dzielnicą Aniołki i Wrzeszcz na kierunku północno-zachodnim, historycznym Śródmieściem Gdańska na południu oraz w miarę możliwości z Portem Gdańskim na kierunku północnym.



Ryc. 123. Schemat ideowy stanu obecnego. (źródło: opracowanie własne)

Elementem integrującym te struktury, oprócz nowych i zrewaloryzowanych przestrzeni publicznych oraz nowych połączeń komunikacyjnych, ma być system zieleni przedłużony z historycznej osi wyjazdowej na Wrzeszcz (Langfuhr), poprzez tzw. "Żółty Władukt", który miałby zostać zagospodarowany drobną zielenią rekreacyjną, dalej nowymi nasadzeniami szpalerów tworzących aleje Młodego Miasta, aż po przekształcone w "zielone waterfronty" nabrzeża Martwej Wisły i Motławy.



Ryc. 124. Schemat ideowy stanu projektowanego. (źródło: opracowanie własne)

Osiowy system zabytkowej zieleni ciągnącej się wzdłuż Alei Zwycięstwa aż do Politechniki Gdańskiej, składa się z wpisanej do rejestru zabytków Wielkiej Alei Lipowej oraz kompleksu dawnych cmentarzy obecnie przekształconych w Park Steffensów, Park Gralatha i Park Akademicki. Przy dawnej Bramie Oliwskiej skręca on na zachód, gdzie znajdują się górujące nad Placem Zebrań Ludowych wzgórza morenowe, będące ostatnim fragmentem lasu na wschód od Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, ze zlokalizowanymi tam Cmentarzem Garnizonowym, Cmentarzem Żołnierzy Radzieckich, czy trochę dalej Francuskim Cmentarzem Wojskowym. Tuż obok znajduje się także Góra Gradowa i pozostałości zachodnich fortyfikacji nowożytnych Gdańska mieszczące obecnie Centrum Hevelianum.

Cały ten kompleks zieleni omija - dosłownie - szerokim łukiem Śródmieście Gdańska po stronie zachodniej i łączy się dopiero na południu z nowożytnymi fortyfikacjami wzdłuż Oplwywu Motławy. Ideą projektu jest połączenie Młodego Miasta systemem przenikających się elementów zieleni i waterfrontów wzdłuż Martwej Wisły i Motławy, zamykając tym samym Stare i Główne Miasto od wschodu, a także rozprrowadzenie zieleni po tkance miejskiej w formie alei, wónerów, zielonych skwerów, parków kieszonkowych itp.

Rozpatrując projekt w skali Młodego Miasta zdecydowałam się skupić na potencjale nabrzeży i ich najbliższego otoczenia. Duże, niezabudowane tereny nadwodne w centrum miasta, z dobrą dostępnością i infrastrukturą, są bardzo atrakcyjne inwestycyjnie, jednakże w moim projekcie równie ważne co sama zabudowa, są nabrzeża tworzące główne przestrzenie publiczne dzielnicy.

Przenikające się stara i nowa zabudowa połączone zielenią, walory wizualne terenów postoczniowych z górującymi w panoramie miasta żurawiami stoczniowymi, a także ciąg nabrzeży biegnący prawie od stacji SKM Gdańsk Stocznia aż do samego serca Gdańska do Rybackiego i Długiego Pobrzeża z Żurawiem i Zieloną Bramą, stanowią o unikatowości i ogromnym potencjale tego miejsca.

6.2 Model struktury przestrzennej

6.2.1 Podział na jednostki przestrzenne

Obszar objęty opracowaniem podzielono na 5 jednostek przestrzennych, nazywanych też w tej pracy strukturalnymi, o podobnych uwarunkowaniach i charakterystyce. Granice poszczególnych jednostek wyznaczono w oparciu o niezwykle istotny dla tego obszaru kontekst historyczny, a także przewidywany profil funkcjonalny, jaki należy przypisać każdemu z tych obszarów.

Dokonany podział nie tylko pomaga w łatwiejszym sparametryzowaniu poszczególnych fragmentów opracowania, lecz w trakcie procesu projektowego był wyznacznikiem przypominającym o indywidualnym charakterze każdego z obszarów. Należy mieć na uwadze fakt, że chociaż obszar

objęty opracowaniem jest stosunkowo zwarty i zorientowany wokół nabrzeża Martwej Wisły, to jednak na poszczególnych odcinkach jego ogólna charakterystyka znacząco się od siebie różni.



Ryc. 125. Podział na jednostki przestrzenne wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)

Pierwsza jednostka strukturalna, nazwana terenem dawnej Stoczni Schichaua jest drugą, największą pod względem powierzchni, mającą ponadto dostęp do najdłuższego fragmentu nabrzeża. W jej granicach mieści kompleks zabytkowych hal stoczniowych. Pod względem komunikacyjnym jednostka ta jest najlepiej skomunikowana z uwagi na najkorzystniejsze położenie względem komunikacji publicznej, a w szczególności stacji Szybkiej Kolei Miejskiej.

Drugą jednostką jest Drewnica, która z kolei jest obszarem z najkrótszym odcinkiem nabrzeża. Jest także jedną z najmniejszych jednostek strukturalnych. W swoich granicach mieści dwa

obiekty zabytkowe i jest nieco gorzej skomunikowana niż teren dawnej Stoczni Schichaua, lecz nadal dostęp do komunikacji miejskiej jest optymalny.

Trzecia jednostka przestrzenna – Stocznia Cesarska to jeden z największych powierzchniowo obszarów. To w granicach tej jednostki występuje największa koncentracja obiektów zabytkowych. To także jednostka najgłębiej wchodząca w strukturę Młodego Miasta.

Czwartą i jednocześnie najmniejszą jednostką przestrzenną jest Basen Dokowy. Jednocześnie jest to także jednostka z jednym z najkrótszych odcinków nabrzeża. Na obszarze mieści się jeden obiekt zabytkowy. Jednostka jest stosunkowo słabo skomunikowana i należy podjąć działania mające na celu poprawę dostępu do komunikacji publicznej.

Piątą jednostką jest teren dawnej gazowni. Jest to największa powierzchniowo jednostka, której charakter jest najbardziej zróżnicowany z uwagi na to, że rozciąga się po obu stronach ul. Nowej Wałowej. Na tym obszarze nie występują żadne obiekty zabytkowe. Jest to także obszar o największym potencjalnie na sytuowanie nowej zabudowy z uwagi na niską koncentrację zabudowy istniejącej.

6.2.2 Charakterystyka punktów skupiających

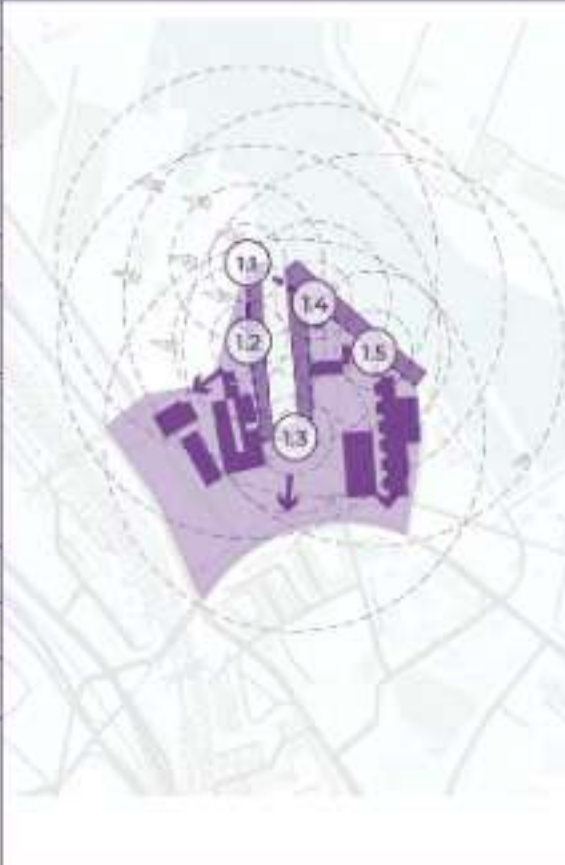
Przystępując do projektowania nabrzeża Martwej Wisły postanowiłam kierować się uniwersalną zasadą 200 m, zgodnie z którą przestrzeń o charakterze liniowym można uznać za atrakcyjną wówczas, gdy średnio co 200 m możemy napotkać punkty charakterystyczne. Punkty te wyróżniają się swoją funkcją, aspektem wizualnym bądź też są miejscem przecięcia się różnych układów komunikacyjnych, a co za tym idzie miejscem koncentracji ruchu. Stały wymiar wpływa na rytmiczność przestrzeni publicznych, a ponadto pozwala na wciągnięcie użytkownika korzystającego z przestrzeni liniowej do nowych punktów koncentracji.

Biorąc pod uwagę długość nabrzeża objętego opracowaniem oraz powyżej wymienione aspekty udało mi się wyodrębnić w strukturze lokalizację 20 takich punktów, oddalonych od siebie średnio o 125 m. Do takich punktów należeć będą obiekty wyróżniające się formą architektoniczną bądź wysokością, najczęściej lokalizowane na zwieńczeniu osi widokowych np. Basenów portowych, a także punkty widokowe, skwery oraz parki kieszonkowe czy też zejścia do wody znajdujące się na przedłużeniu przecięć układów komunikacyjnych z pasażem nadwodnym.

Zastosowanie takiego zabiegu projektowego pozwala na powiązanie pasażu nadwodnego z pozostałą tkanką miejską, czyniąc z niego integralną całość założenia. Zadbano o to, by nie sprawiać wrażenia, że przestrzeń nadwodna jest strefą odizolowaną, niepowiązaną z resztą założenia. Stworzono przestrzeń, która niejako wynika z okolicznej struktury urbanistycznej, podkreślając atrakcyjność aspektu wodnego, a zarazem stanowi tło dla zagłębienia się w przestrzeń

łądową założenia. Należy przyrzeć się temu zagadnieniu w obrębie poszczególnych jednostek przestrzennych.

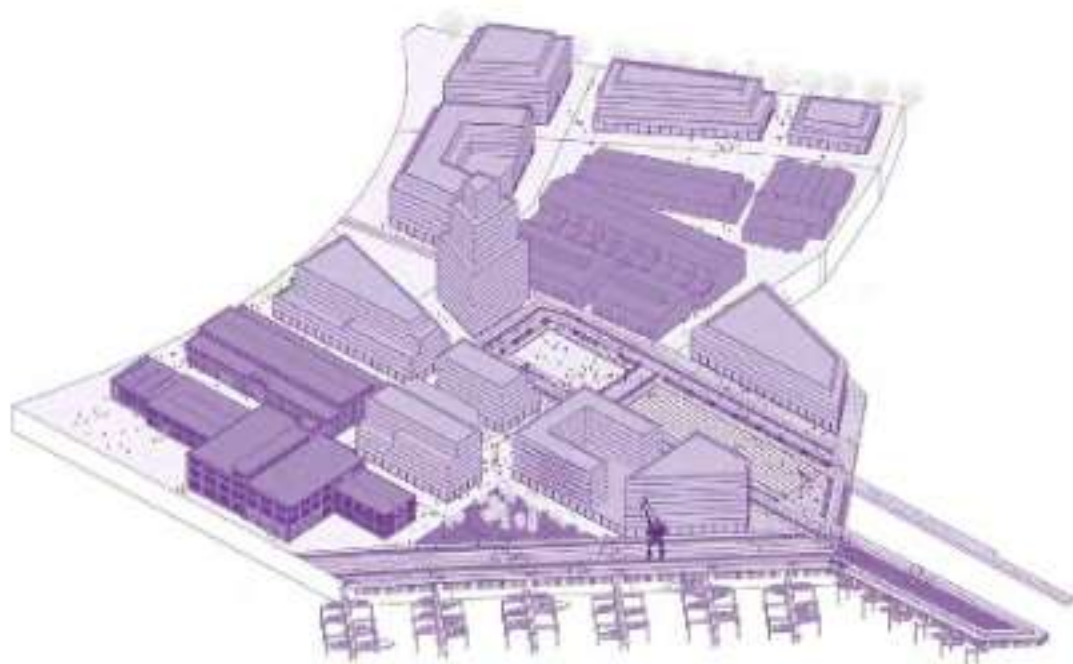
1. Tereny dawnej Stoczni Schichaua

Długość nabrzeża		663 m	
Powierzchnia nabrzeża		1,4 ha	
Szerokość nabrzeża		15 - 20 m	
Powierzchnia terenu przynależącego		10,3 ha	
Ilość punktów skupiających		5	
Funkcje istniejącej zabudowy		usługi, przemysł	
Zabytkowe obiekty		dwa kompleksy składające się z 13 hal	
Dostęp do mobilności miejskiej	SKM	250 m	
	tramwaj	250 m	
	autobus	250 m	
	tramwaj wodny	1000 m	

Ryc. 126. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnej Stoczni Schichaua wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)

W obrębie tej jednostki możemy wyróżnić 5 punktów charakterystycznych. W miejscu usytuowania punktu fokusującego oznaczonego numerem 1.1 zlokalizowany jest punkt widokowy. Punkt nr 1.2 związany jest z zaprojektowanymi obok basenami rekreacyjnymi i przewiduje realizację obiektów je obsługujących. Najistotniejszym punktem jest hotel wieńczący oś widokową basenu Marii Konopnickiej, oznaczony nr 1.3. Hotel ponadto jest obiektem, który będzie wyróżniał się swoją wysokością w kontekście pozostałej zabudowy tej jednostki, co sprawi, że stanie się także punktem orientacyjnym dla osób poruszających się w jej granicach, a także poza nimi. Kolejny punkt 1.4 przewiduje marinę dla małych jednostek pływających, zaś punkt nr 1.5 znajduje się na przecięciu

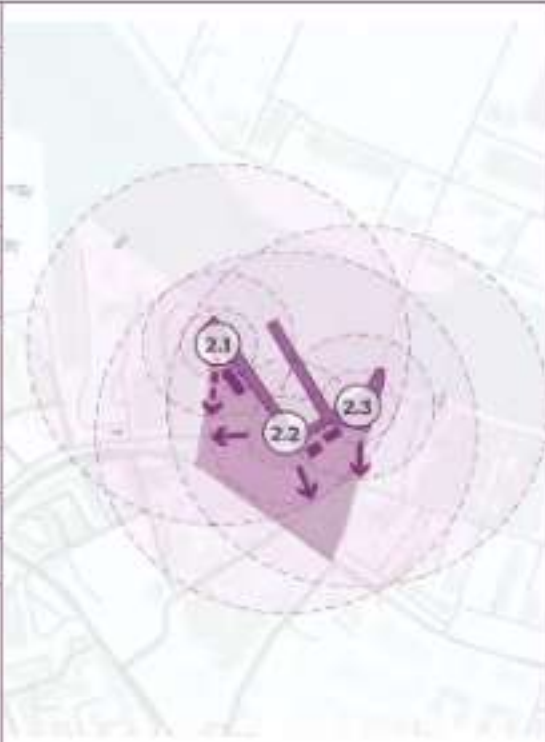
układu komunikacyjnego z promenadą nadbrzeżną, co czyni go miejscem piętrzącym ruch pieszcy, ponadto zlokalizowany jest tutaj skwer z zielenią. Wyjątkowy charakter tych obiektów wyróżnia je w strukturze miejskiej, co sprawia, że stają się one dobrymi punktami skupiającymi.



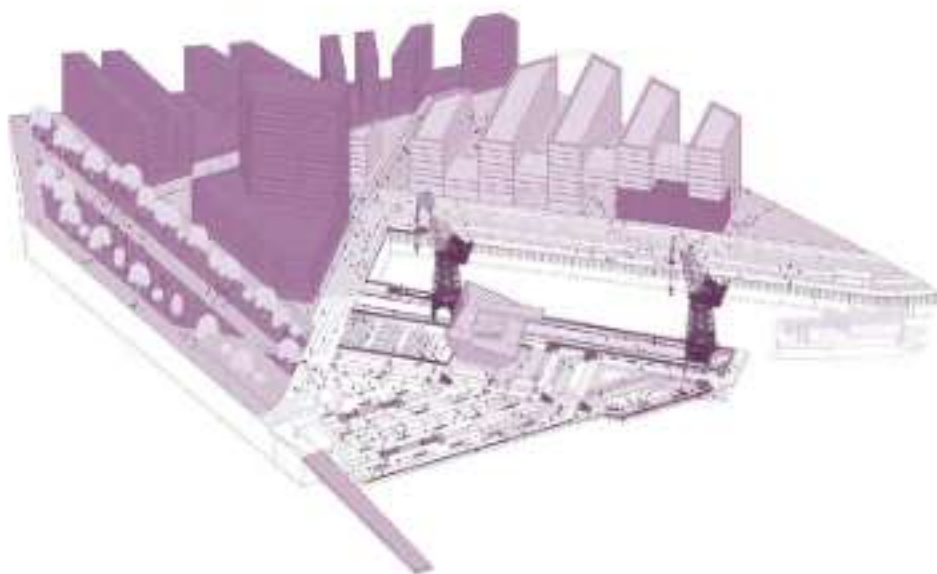
Ryc. 127. Schemat założenia projektowego na terenach dawnej Stoczni Schichaua. (źródło: opracowanie własne)

2. Tereny dawnych magazynów drewna

W obrębie tej jednostki przestrzennej możemy wyróżnić 3 punkty charakterystyczne. Punkty oznaczone numerami 2.1 i 2.2 związane są z obiektem rozciągającym się wzdłuż basenu portowego - hotelem. Punkt 2.2 jest dodatkowo przecięciem układu komunikacyjnego z promenadą nadbrzeżną, istotnym z uwagi na to, że stanowi niejako odnogę komunikacyjną, której zwieńczeniem jest plac Drogi do Wolności. Najistotniejszym punktem jest ten oznaczony numerem 2.3, który stanowić będzie plac wieńczący Drogę do Wolności. Jest to miejsce przecięcia najistotniejszego ciągu pieszego z promenadą nadbrzeżną, a jednocześnie znakomity punkt widokowy z szerokim otwarciem na wyspę Ostrów oraz wody Martwej Wisły.

Długość nabrzeża		346 m	
Powierzchnia nabrzeża		1 ha	
Szerokość nabrzeża		15 - 20 m	
Powierzchnia terenu przynależącego		4,5 ha	
Ilość punktów skupiających		3	
Funkcje istniejącej zabudowy		przemysł	
Zabytkowe obiekty		Hala 504 B Hala B90	
Dostęp do mobilności miejskiej	SKM	500 m	
	tramwaj	500 m	
	autobus	750 m	
	tramwaj wodny	1000 m	

Ryc. 128. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnych magazynów drewna wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 129. Schemat założenia projektowego na terenach dawnych magazynów drewna. (źródło: opracowanie własne)

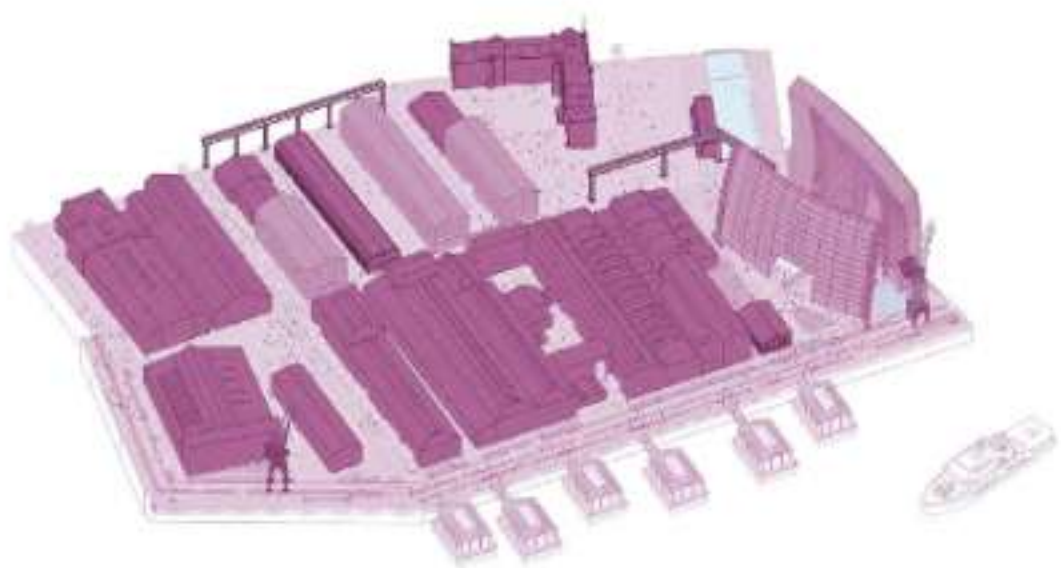
3. Tereny dawnej Stoczni Cesarskiej

W obrębie tej jednostki przestrzennej możemy wyróżnić 5 punktów skupiających. Tereny Stoczni Cesarskiej wyróżniają się swoim charakterem wśród innych jednostek, bowiem podjęte działania projektowe mają tutaj charakter uzupełniający istniejącą, historyczną tkankę miejską. W związku z powyższym, punktami charakterystycznymi będą głównie przecięcia układu komunikacyjnego z promenadą nadbrzeżną oraz platformy w postaci zejść do wody. Jednostka ta ma mieć charakter bardziej wyciszony, pozwalający na kontemplację historycznej zabudowy bez niepotrzebnych elementów, stanowiących dla niej konkurencję. Elementami dodatkowymi, mocno wpływającymi na ogólny odbiór tej jednostki, będą wielofunkcyjne barki zacumowane na stałe przy historycznym nabrzeżu.

Długość nabrzeża		537 m
Powierzchnia nabrzeża		1,6 ha
Szerokość nabrzeża		20 - 35 m
Powierzchnia terenu przynależącego		12,9 ha
Ilość punktów skupiających		5
Funkcje istniejącej zabudowy		przemysł, usługi
Zabytkowe obiekty		dźwigi, budynek Remizy i Dyrekcji, hale stoczniove
Dostęp do mobilności miejskiej	SKM	750 m
	tramwaj	750 m
	autobus	750 m
	tramwaj wodny	750 m



Ryc. 130. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnej Stoczni Cesarskiej wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 131. Schemat założenia projektowego na terenach dawnej Stoczni Cesarskiej. (źródło: opracowanie własne)

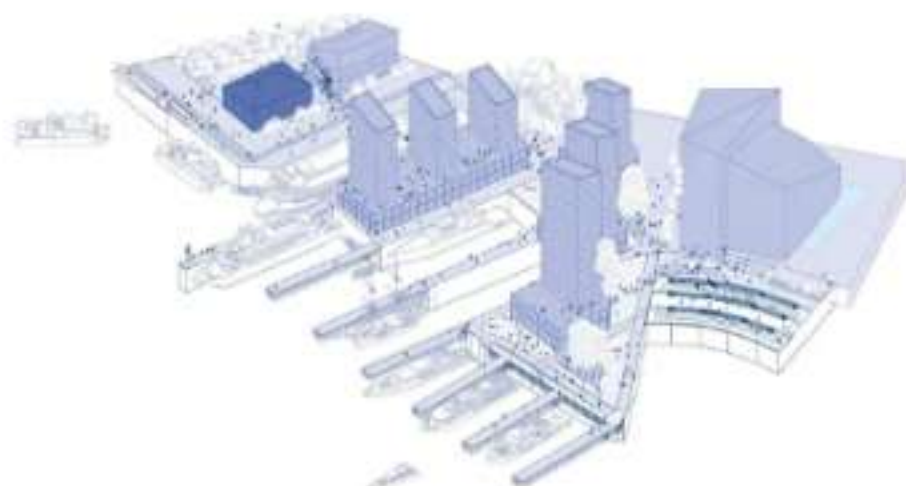
4. Basen Dokowy

W obrębie tej jednostki przestrzennej możemy wyróżnić 3 punkty charakterystyczne. Najistotniejszym będzie punkt oznaczony nr 4.1 - budynek Opery, jeden z najbardziej charakterystycznych obiektów całego założenia. Na uwagę zasługują tutaj także punkt nr 4.3, który nie tylko znajduje się na przecięciu układu komunikacyjnego z promenadą nadbrzeżną, lecz towarzyszy basenowi portowemu oraz istotnemu dla zastanej tkanki miejskiej, budynkowi Mlecznego Piotra oraz tamtejszej przestrzeni sztuki.

Długość nabrzeża		400 m
Powierzchnia nabrzeża		1,4 ha
Szerokość nabrzeża		15 - 25 m
Powierzchnia terenu	przynależącego	5,6 ha
Ilość punktów skupiających		3
Funkcje istniejącej zabudowy		przemysł, usługi
Zabytkowe obiekty		pochyłnie, Dok Cesarski,
Dostęp do mobilności miejskiej	SKM	750 m
	tramwaj	750 m
	autobus	750 m
	tramwaj wodny	750 m



Ryc. 133. Parametryzacja nabrzeży terenów Basenu Dokowego wraz z schematem punktów skupiających.
(źródło: opracowanie własne)



Ryc. 132. Schemat założenia projektowego na terenie Basenu Dokowego. (źródło: opracowanie własne)

5. Teren dawnej gazowni

W obrębie tej jednostki przestrzennej możemy wyróżnić 5 punktów charakterystycznych. Jednostka ma mieć wyraźnie mieszkaniowy charakter, w związku z czym oczekuje się tutaj szeregu przestrzeni półpublicznych oraz półprywatnych. Punkty charakterystyczne skupiają się tutaj na przecięciach układu komunikacyjnego z promenadą nadbrzeżną. Na uwagę zasługuje punkt nr 5.5, który jest punktem widokowym połączonym z przystankami komunikacji miejskiej usytuowanymi poniżej powierzchni ziemi w tunelu pod Martwą Wisłą.

Długość nabrzeża		393 m
Powierzchnia nabrzeża		0,9 ha
Szerokość nabrzeża		20 - 25 m
Powierzchnia terenu przynależącego		10,5 ha
Ilość punktów skupiających		5
Funkcje istniejącej zabudowy		usługi
Zabytkowe obiekty		dwa budynki mieszkalne objęte ochroną MPZP
Dostęp do mobilności miejskiej	SKM	1000 m
	tramwaj	1000 m
	autobus	500 m
	tramwaj wodny	250 m



Mapa przedstawia teren dawnej gazowni z zaznaczonymi punktami skupiającymi (5.1-5.5) i schematem komunikacji miejskiej. Punkty 5.1-5.4 są rozmieszczone wzdłuż linii, która może być promenadą nadbrzeżną, a punkt 5.5 znajduje się na końcu tej linii. Linie przerywane i kropki sugerują trasy komunikacji miejskiej.

Ryc. 134. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnej gazowni wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 135. Schemat założenia projektowego na terenie Basenu Dokowego. (źródło: opracowanie własne)

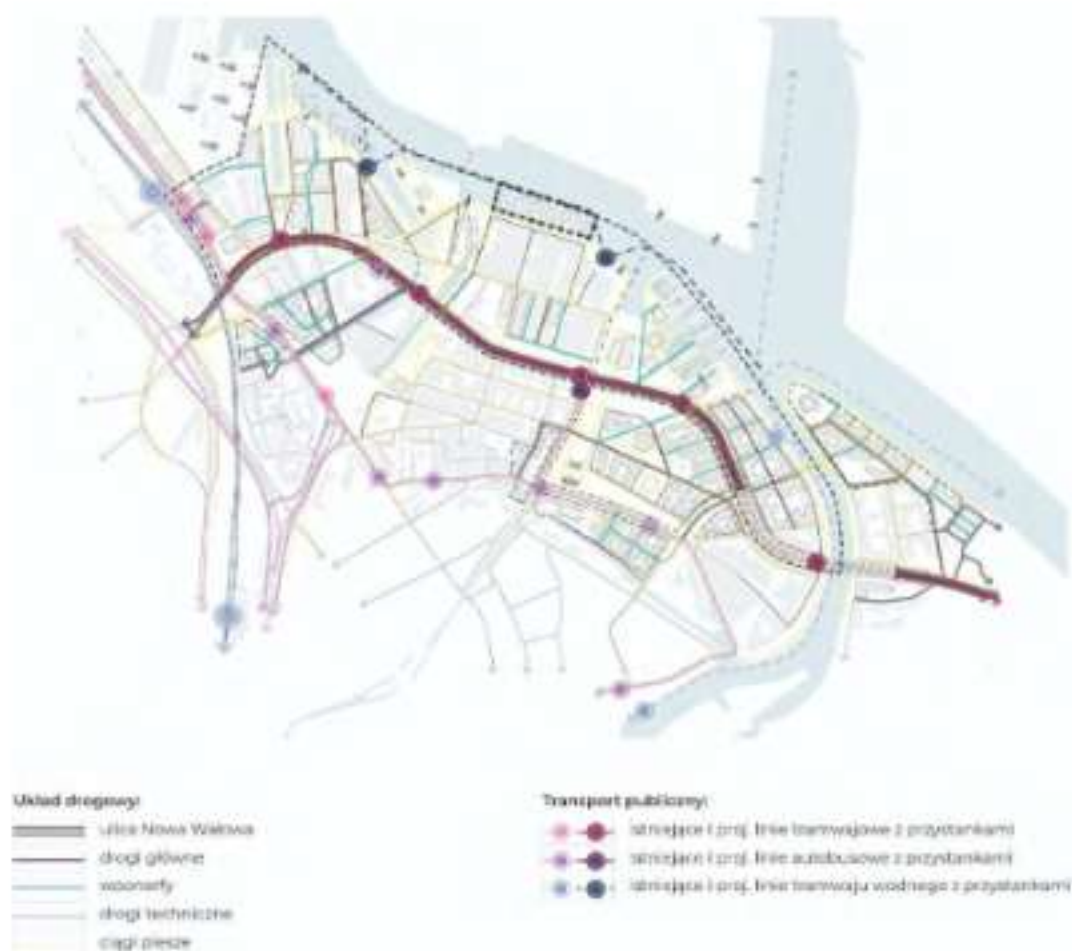
Na uwagę zasługuje również najwyższy w strukturze obiekt położony na zwieńczeniu Polskiego Haka, którego pełną sylwetę możemy obserwować z wód Martwej Wisły oraz z nabrzeży objętych opracowaniem. Obiekt ten stanowić będzie wizytówkę Młodego Miasta, zaś jako punkt charakterystyczny będzie nie mniej istotny dla całego założenia jak zwieńczenie Drogi do Wolności. Pozostałe punkty związane są z przecięciami układu komunikacyjnego z promenadą nadbrzeżną.

6.3 Masterplan - założenia w skali urbanistycznej



Ryc. 138. Masterplan. (źródło: opracowanie własne)

6.3.1 Rozwiązania w zakresie komunikacji



Ryc. 137. Rozwiązania w zakresie komunikacji (źródło: opracowanie własne)

Nadrzędną ideą towarzyszącą podczas kształtowania struktury komunikacyjnej obszaru objętego opracowaniem było ograniczenie ruchu samochodowego i stworzenie przestrzeni możliwie najbardziej przyjaznej dla ruchu pieszych oraz rowerzystów. W związku z powyższym głównym układem komunikacyjnym pozostaje istniejąca ul. Nowa Wałowa, która po ukończeniu 2 etapu będzie stanowiła kręgosłup komunikacyjny całego założenia. Zgodnie z opracowaniem „Nowa Wałowa Przyszłość Ulicy”, autorstwa Stowarzyszenia Inicjatywa Miasto, założyłam, że docelowo droga będzie posiadała dwie jezdnie obustronne o szerokości 3,5 m z torowiskiem tramwajowym pośrodku.

Komunikacja publiczna zostanie wzbogacona o lokalizację dodatkowych przystanków autobusowych, w tym przede wszystkim o przystanek przy projektowanym budynku Opery, który z uwagi na swoje położenie, będzie stanowił także dogodny węzeł komunikacyjny dla uczniów pobliskiej, projektowanej szkoły publicznej.

Istotną kwestią w odniesieniu do ul. Nowej Wałowej jest jej projektowany przebieg przyjmujący formę tunelu pod Martwą Wisłą w kierunku Polskiego Haka. W ten sposób ul. Nowa Wałowa połączy się z ulicą Siennicką, lecz co ważniejsze komunikacyjnie i funkcjonalnie powiąże Polski Hak z Młodym Miastem, tworząc obszar o spójnym charakterze, odczytywanym jako całość założenia waterfrontu Martwej Wisły.

W kontekście ruchu samochodów w dzielnicy założono za zasadne usytuowanie miejsc postojowych wzdłuż ulicy, wkomponowanych między drzewa tworzące szpaler, zlokalizowane między jezdnią, a chodnikiem dla pieszych. Mając świadomość intensywności ruchu, jaki pojawi się na ul. Nowej Wałowej, zdecydowałam się na ograniczenie liczby potencjalnych miejsc kolizyjnych poprzez minimalną liczbę potencjalnych skrzyżowań dróg lokalnych bądź dojazdowych, przecinających ul. Nową Wałową. Ponadto zdecydowałam się na wyniesienie ruchu pieszego powyżej ulicy. Problem ruchu pieszego odbywającego się przez ul. Nową Wałową był już podnoszony na etapie konsultacji społecznych z mieszkańcami, które dotyczyły wizji przekształceń Młodego Miasta.

Projektowany układ komunikacyjny oparłam na idei woonerfów. Nowy układ dotyczy przede wszystkim komunikacji wewnętrznej, pomiędzy projektowaną zabudową mieszkaniowo-usługową. Uważam, że zastosowanie takiego rozwiązania nie tylko przyczyni się do wzmocnienia idei ograniczenia intensywności ruchu samochodowego, lecz co więcej w znamienitszy sposób odda oczekiwany charakter tych przestrzeni – spokojnych, spacerowych, rekreacyjnych. Zależy mi, aby intensywny ruch samochodowy skoncentrował się na ul. Nowej Wałowej, pozostały układ komunikacyjny powinien dążyć do mniejszej intensywności oraz prędkości jazdy.

W kontekście ruchu pieszego należy wyróżnić najważniejszy ciąg jakim jest Droga do Wolności. Jej charakter i rangę podkreśliłam poprzez odtworzenie historycznego przebiegu XIX-wiecznej fosi, która wpływa na atrakcyjność tego pasażu. Należy także wskazać na znaczącą rolę tego ciągu pieszego, jako elementu wiążącego ze sobą Europejskie Centrum Solidarności z Martwą Wisłą. Wzmocnienie charakteru tego ciągu nastąpiło poprzez zaprojektowanie w jego towarzystwie obiektu Muzeum Stoczni oraz zwiercienie, jakim jest amfiteatr z punktem widokowym oraz placem stanowiącym zejście do Martwej Wisły.

Niemniej istotny jest ciąg pieszo-rowerowy, swoisty pasaż nadwodny, który powiąże Młode Miasto z historyczną strukturą Śródmieścia oraz dalszą częścią nabrzeża w kierunku dzielnicy Gdańsk Wrzeszcz. Założyłam, że intensywność występowania ciągów pieszo-rowerowych powinna koncentrować się w jednostkach strukturalnych Stoczni Schichaua, Drewnicy, terenach dawnej Stoczni Cesarskiej oraz Cesarskiego Doku, a zatem miejscach koncentracji usług. Zdecydowanie mniejsza intensywność występowania ciągów pieszo-rowerowych nastąpi w jednostce strukturalnej stanowiącej teren dawnych zakładów Elmor, gdzie zlokalizowana będzie zabudowa mieszkaniowo-usługowa. Wprowadzony ruch rowerowy na teren Młodego Miasta będzie stanowił swoistą odnogę Velo Baltica, czyli trasy wchodzącej w skład międzynarodowego szlaku EuroVelo, który przebiega

wzdłuż Morza Bałtyckiego. Warto wspomnieć, że jest jedna z najbardziej znanych tras rowerowych w Polsce, a atrakcyjność dzielnicy nabrzeża Martwej Wisły z pewnością stanie się niezwykle atrakcyjnym punktem na mapie podróży wszystkich rowerzystów.

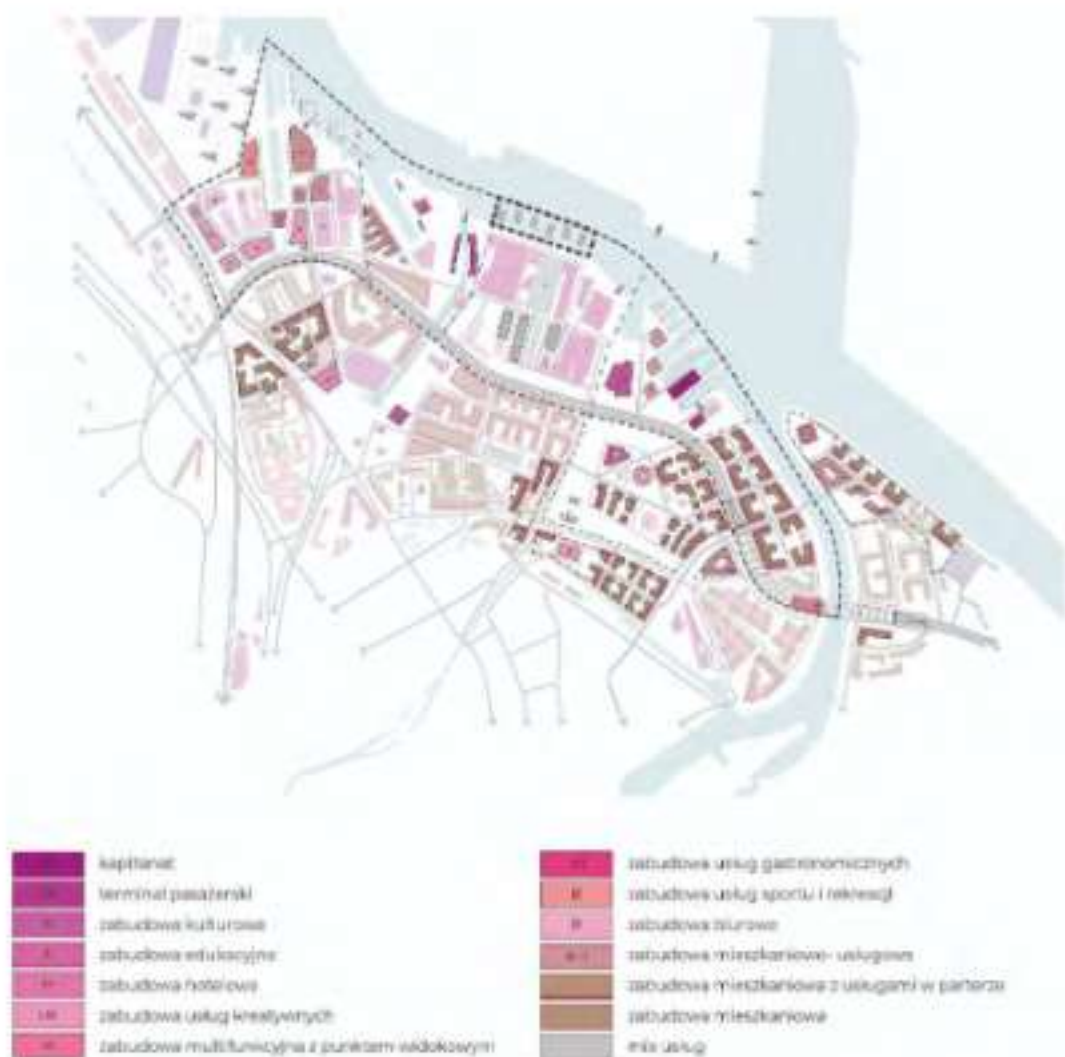
Z uwagi na lokalizację w pobliżu kanału Martwej Wisły należy wspomnieć o rozwiązaniach w zakresie komunikacji wodnej. W projekcie przewidziano lokalizację trzech przystanków tramwaju wodnego oraz przystań Żeglugi Gdańskiej oraz przystań dla dużych jednostek pływających, co zostanie opisane w dalszej części pracy.

6.3.2 Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej

Struktura funkcjonalna nowoprojektowanej zabudowy jest zróżnicowana, czego odzwierciedleniem jest podział obszaru opracowania na jednostki strukturalne zaprezentowany w treści niniejszego opracowania. Wśród projektowanej zabudowy dominuje charakter mieszkaniowo-usługowy, chociaż poszczególne jednostki posiadają swój funkcjonalny motyw wiodący.

Dla jednostki strukturalnej Stoczni Schichaua takim motywem jest funkcja biznesowa. Na tym obszarze dominują wysokie biurowce, którym towarzyszą niższe budynki usługowe, obsługujące znajdujący się tu biznes. Szczególnie istotnym zagadnieniem jest dla mnie uniknięcie efektu czarnych okien, który zawsze stanowi zagrożenie dla obszarów o wyraźnie biznesowym charakterze. Przejawem takiego efektu jest zamknięcie takich obszarów po godzinach funkcjonowania biur, uzyskanie wrażenia pustki i wyludnienia. Przeciwdziałaniem takiemu efektowi może być wprowadzenie innych funkcji, np. pojedynczych obiektów usługowych, odmiennych od funkcji biznesowych, np. restauracji, barów, pubów, zakładów fryzjerskich czy kosmetycznych, a także hoteli, czy szeroko rozumianych funkcji kulturalnych, które mogłyby funkcjonować także po godzinach właściwych dla prac biurowych. W przypadku tej jednostki strukturalnej, z uwagi na zaprojektowaną w jej granicach marinę, zlokalizowałam budynek sportowo-rekreacyjny. Zakładam, że taki funkcja obiektu będzie związana ze sportem wodnym oraz będzie stanowić zaplecze funkcjonalne dla mariny.

Kolejną jednostką strukturalną jest Drewnica, w której przewiduję lokalizację budynku mieszkaniowo-usługowego, który będzie stanowił dopełnienie funkcjonalne projektowanego w granicach tej jednostki hotelu autorstwa pracowni Jems Architekci. Bliskość basenu portowego, drogi do Wolności oraz punktu widokowego, przyczynią się do wysokiego prestiżu tych obiektów oraz wpłyną na bardziej urozmaiconą formę architektoniczną występującej tu zabudowy.



Ryc. 138. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej (źródło: opracowanie własne)

W dalszej kolejności odnajdziemy jednostkę strukturalną terenu dawnej Stoczni Cesarskiej, gdzie zlokalizowany został obiekt Muzeum Stoczni. Obiekt ten będzie stanowił istotny w strukturze dzielnicy atraktor i przesądzi o kulturowym charakterze tego obszaru. W obiektach dawnych hal produkcyjnych powinny mieścić się hale wystawowe, galerie oraz przestronne pracownie. Taki charakter funkcji pozwoli na wykorzystanie pełni potencjału gabarytów tych obiektów, a ich bliskość pozwoli na stworzenie kulturalnego centrum dzielnicy. Na wschód od jednostki strukturalnej dawnej Stoczni Cesarskiej zlokalizowany jest obiekt Opery, co stanowi doskonałe domknięcie części kulturalnej dawnej Stoczni Cesarskiej.

Teren dawnego Doku Cesarskiego, oprócz Opery, która podobnie jak Muzeum Stoczni będzie stanowiła istotny atraktor w skali nie tylko dzielnicy, lecz całego miasta, zostanie uzupełniony

o funkcje biznesowe oraz badawcze reprezentowane przez 3 biurowce. Ponadto z uwagi na bliskość basenów portowych oraz zlokalizowaną w obrębie tej jednostki marinę dla dużych jednostek pływających oraz nową przystań Żeglugi Gdańskiej, zaprojektowano tu także budynek kapitanatu oraz terminal pasażerski.

Zarówno teren Polskiego Haka, jak i teren dawnej gazowni, zdominowany jest przez funkcję mieszkaniowo-usługową. Zależy mi na swobodnej dostępności mieszkańców do usług podstawowych oraz realizacji idei miasta 15-minutowego, w związku z czym w parterach budynków zlokalizowane będą usługi podstawowe. Na uwagę zasługuje lokalizacja obiektu szkoły, która znajdować się będzie w centrum zabudowy mieszkaniowo-usługowej, w granicach jednostki strukturalnej dawnej gazowni.

6.3.3 Rozwiązania w zakresie powiązań zielonych i wodnych

Dla mieszkańców Gdańska dostęp do zieleni oraz wody jest niezmiernie istotny, szczególnie z uwagi na historyczne zagospodarowanie zieleni. Obecnie zieleń na obszarze objętym opracowaniem nie tworzy obszarów skoncentrowanych, nie ma także charakteru ciągłego, przez co postrzegana jest jako nieobecna bądź niewystarczająca.

W projekcie podjęto działania mające na celu włączenie zieleni do obszaru objętego opracowaniem, tak aby stała się częścią większego kompleksu. W tym celu zaplanowano przedłużenie pobliskiej zieleni dawnych kompleksów cmentarzy, które obecnie stanowią m.in. Park Steffensa, poprzez zazielenienie żółtego wiaduktu, a następnie zagospodarowanie zielonych korytarzy rozchodzących się w kierunku Placu Solidarności oraz dzielnicy Gdańsk Wrzeszcz.

Kluczowe jest zazielenienie żółtego wiaduktu oraz otaczającej go przestrzeni, aby zniwelować barierę przestrzenną, jaką stanowią liczne linie kolejowe, zaburzające ciągłość kompleksu.

Zielony korytarz, wychodzący z Parku Steffensa w stronę centrum obszaru opracowania, łączy się z aleją drzew, małymi zielonymi zagajnikami i parkami kieszonkowymi, a na końcu z parkiem dzielnicowym, który rozgałęzia się w kierunku projektowanej Opery oraz Polskiego Haka.

Rozwiązania w zakresie powiązań zielonych i wodnych (źródło: opracowanie własne)

Park dzielnicowy, na terenie którego odnaleziono fragmenty Bramy Stoczniowej, pełni rolę zielonych płuc dzielnicy. Warto również zwrócić uwagę na jego funkcję porządkującą, nawiązującą do dawnej roli terenów zielonych, które pełniły tę funkcję w przeszłości na tym obszarze. Tworzone przez park dzielnicowy szerokie korytarze zieleni nie tylko wpływają na odbiór dzielnicy przez mieszkańców, lecz również oddzielają od siebie poszczególne zespoły zabudowy mieszkaniowo-usługowej, dzieląc je na obszary. Taka funkcja zieleni sprzyja poczuciu intymności wśród mieszkańców osiedli mieszkaniowych, co zgodnie z wynikami prac warsztatowych stanowiło jeden z priorytetów dla przyszłych mieszkańców Młodego Miasta.

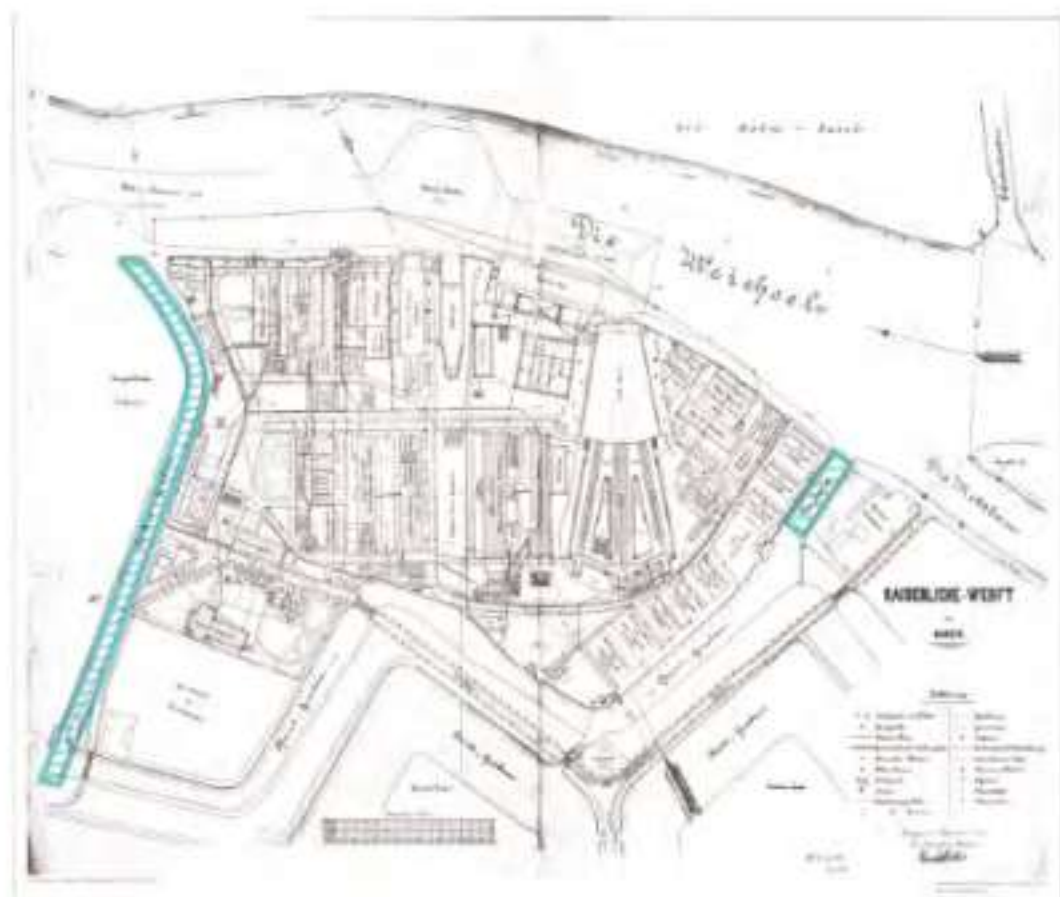


Ryc. 139. Rozwiązania w zakresie powiązań zielonych i wodnych

Projektowane aleje oraz szpalery drzew, oprócz oczywistej funkcji dozielenia czy poprawy komfortu termicznego, pełnią rolę podkreślenia osiowości założeń komunikacyjnych. Zlokalizowane są wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych, takich jak ul. Nowa Wałowa czy promenada nadwodna. Aleje drzew stanowią także naturalny element projektowanych woonerfów. Taki zabieg znacząco poprawia odbiór komunikacji przez mieszkańców, w szczególności ul. Nowej Wałowej, dla której towarzystwo zieleni przyczynia się do załagodzenia silnie tranzytowego charakteru.

W kontekście powiązań wodnych warto wspomnieć o zaprojektowanym odtworzeniu fragmentu XIX-wiecznej przedstawiony na poniższym szkicu, który obok zaprojektowanej alei drzew, podkreśla wyjątkowy charakter tej przestrzeni miejskiej. Podobnie uwagę zwraca odtworzenie fragmentu fosy w rejonie jednostki strukturalnej dawnego Doku Cesarskiego. Odtworzony fragment

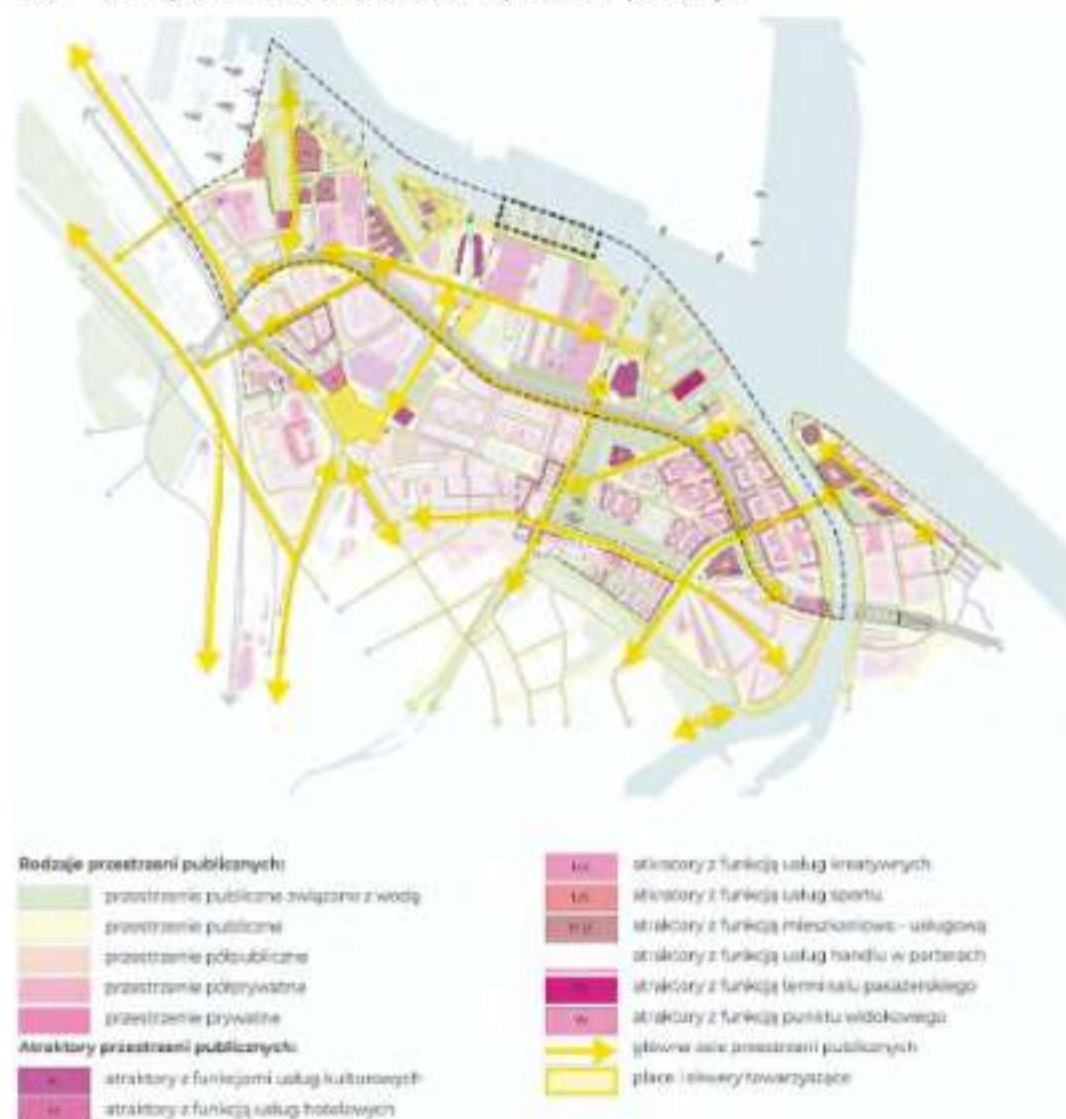
pełni funkcję basenu portowego, nawiązując swoim kształtem oraz wielkością do funkcjonującego, sąsiedniego basenu.



Ryc. 140. Schemat kanału odtworzonego po XIX-wiecznym obrysie fosi. (opracowanie własne na podstawie: <https://fotopolska.eu/>)

Promenada nadwodna stanowi również istotny element powiązania z wodą, w szczególności z uwagi na zaprojektowane kładki wychodzące na wody Martwej Wisły. Taki zabieg umożliwia jeszcze bliższy kontakt mieszkańców z wodą i załagodzenie bariery pomiędzy lądem a Martwą Wisłą.

6.3.4 Rozwiązania w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych



Ryc. 141. Rozwiązania w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych (źródło: opracowanie własne)

Dla obszaru objętego opracowaniem dominującą formą zagospodarowania przestrzeni jest przestrzeń o charakterze publicznym, ogólnodostępnym. W szczególności składają się na nią place, pasaże oraz ciągi komunikacyjne. Znaczącą dla obszaru odmianą tego rodzaju przestrzeni jest przestrzeń publiczna – zielona, którą reprezentują parki, zieleńce, skwery, a także promenada nadwodna.

Innym rodzajem przestrzeni jest przestrzeń półpubliczna, którą stanowią ciągi komunikacyjne oraz pomniejsze przestrzenie syluowane pomiędzy zespołami zabudowy, w szczególności zabudowy

mieszkaniowo-usługowej. Przestrzeń półpubliczna pełni tutaj rolę wiążącą dla zespołów zabudowy o podobnej funkcji. Wnętrza kwartałów zabudowy mieszkaniowo-usługowej mają bowiem charakter przestrzeni półprywatnej, która choć widoczna dla użytkowników przestrzeni publicznych, powinna zostać jednak dedykowana dla mieszkańców tych kwartałów.

Ostatnim typem przestrzeni jest przestrzeń prywatna, którą tworzą nielicznie występujące na obszarze opracowania, pojedyncze małe domy wielorodzinne oddzielone od otoczenia za pomocą trwałych ogrodzeń.

6.3.5 Rozwiązania w zakresie kształtowania kompozycji i formy zabudowy

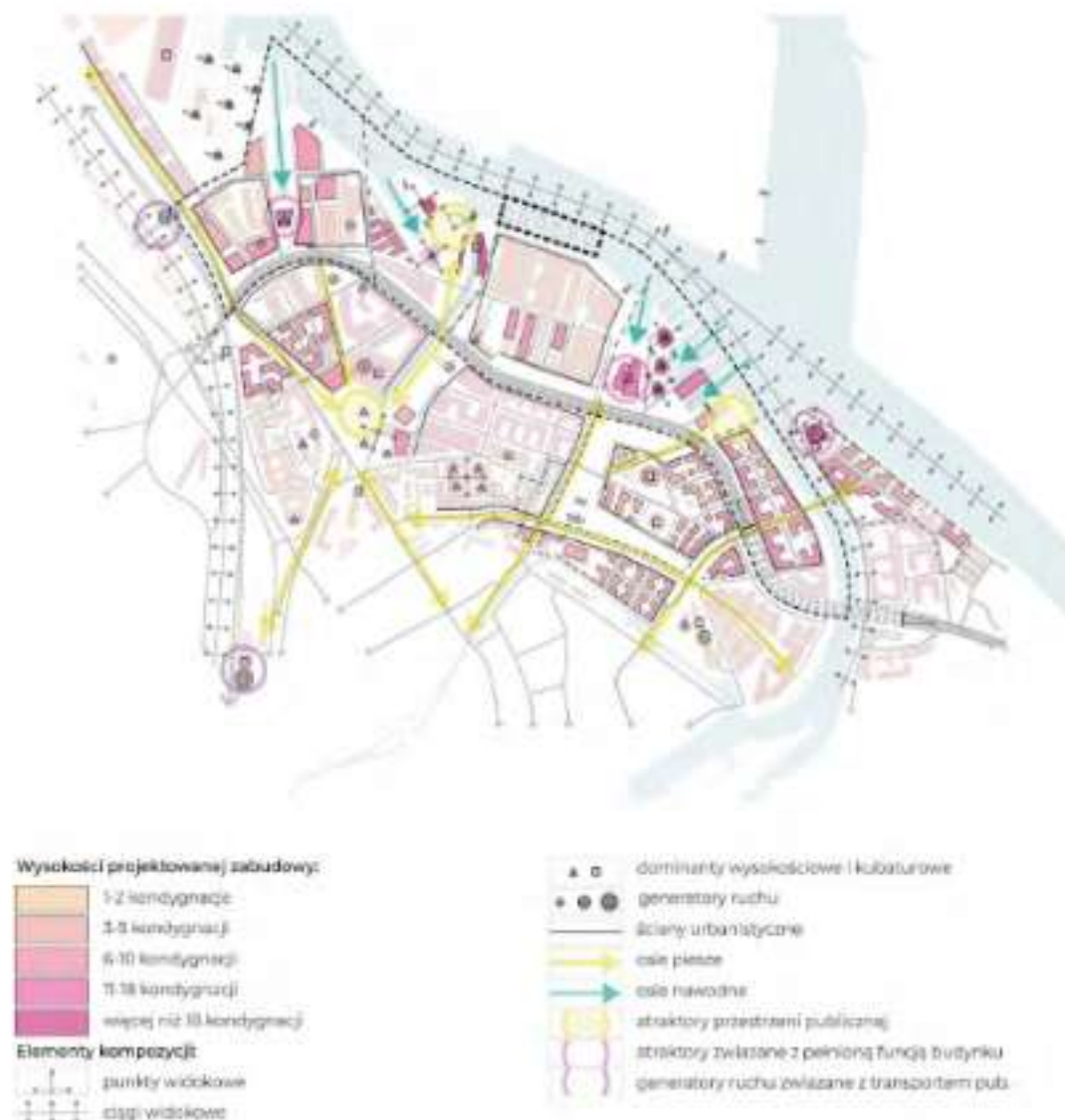
Obszar objęty opracowaniem obserwowany jest głównie z wód Martwej Wisły, nasypu kolejowego przebiegającego na południowy-zachód od obszaru opracowania oraz z ul. Nowej Wałowej, a w szczególności z jej fragmentu mającego przebieg w formie estakady.

Zabudowa skupiona jest w kwartałach domkniętych twardymi ścianami urbanistycznymi, w szczególności wzdłuż ul. Nowej Wałowej. Wyjątkiem jest zabudowa mieszkaniowa w jednostce strukturalnej dawnej gazowni, gdzie z uwagi na okalający zabudowę park miejski, mówimy o miękkich ścianach urbanistycznych, które nie stwarzają wrażenia odcięcia zieleni od zabudowy. Kształtująca się wzdłuż ul. Nowej Wałowej pierzeja podkreśla tranzytowy charakter tej ulicy. Przerwami w uzyskanej w ten sposób ciągłości jest Droga do Wolności oraz park miejski, które stanowią przestrzenie „wciągające w głąb”, zachęcające do zapoznania się z nimi. W obrębie kwartałów poszukiwano odpowiednich relacji między zabudową. Zaprojektowane budynki tworzą wspólne przestrzenie, takie jak dziedzińce, atria oraz małe placzki z zielenią. Przeważają formy zabudowy w kształcie liter C i L oraz pojedyncze prostokąty.

W strukturze możemy wyróżnić kilka punktów widokowych, będących jednocześnie dominantami wysokościowymi, są to: 3 biurowce w jednostce strukturalnej Doków Cesarskich, wieżowiec wieńczący Polski Hak, Hotel domykający oś widokową basenu portowego w jednostce strukturalnej Stoczni Schichaua, a także punkt widokowy i hotel, wieńczące Drogę do Wolności w jednostce strukturalnej Drewnica. Punkty widokowe wzdłuż nabrzeża pozwalają na obserwowanie szerokiej panoramy Martwej Wisły czy też wyspy Ostrów, z kolei im bliżej Gdańska, tym punkty widokowe pozwalają nam lepiej obserwować panoramę śródmieścia. Za takie punkty w pobliżu obszaru opracowania możemy odbierać kompleks wieżowców Bastion Wałowa oraz Zieleniak.

W przestrzeni objętej opracowaniem wyróżniają się dominanty architektoniczne, pełniące funkcję atraktorów ruchu. Należą do nich projektowane Muzeum Stoczni, Opera, wieżowiec wieńczący Polski Hak oraz istniejąca zabudowa ulicy Elektryków. W strukturze zabudowy obiekty takie jak Muzeum Stoczni czy Opera wyróżniają się także w kontekście projektowanej kubatury. Obiekty te można uznać za wyróżniające się pod wieloma względami, stanowiące wizytówki nowoprojektowanego założenia.

Na szczególną uwagę zasługują trzy przestrzenie publiczne, z których rozciągają się szerokie otwarcia widokowe na Martwą Wisłę i okoliczną zabudowę. Są to przestrzenie przy Mlecznym Piotrze, zwieńczenie Polskiego Haka oraz przestrzeń na końcu Drogi do Wolności.



Ryc. 142. Rozwiązania w zakresie kształtowania kompozycji i formy zabudowy (źródło: opracowanie własne)

Warto zwrócić uwagę na obiekty dawnych hal, które zostały odtworzone w granicach swoich historycznych konturów, zaznaczonych na poniższym schemacie.

a)



b)



Ryc. 143. Schemat budynków odtworzonych po XIX-wiecznym obrysie. (opracowanie własne na podstawie: <https://fotopolska.eu/>)

- a) Odtworzenie budynków po ich dawnym obrysie.
 b) projekt budynku Opery bazując na kształcie Doku Cesarskiego



Ryc. 144. Schemat budynku "Stołówki Stoczniowej" odtworzonej po dawnym obrysie (opracowanie własne na podstawie: <https://fotopolska.eu/>)

6.3.6 Rozwiązania w zakresie kształtowania wysokości zabudowy

1. Tereny dawnej Stoczni Schichaua:

- W stanie istniejącym dominuje zabudowa o wysokości III-IV kondygnacji.
- Planowane uzupełnienie zabudowy będzie wyższe, oscylujące wokół VII-VIII kondygnacji od strony ul. Nowej Wałowej oraz V kondygnacji w pobliżu torów kolejowych i basenu portowego.
- Zwieńczeniem osi widokowej basenu portowego jest projektowany hotel stanowiący dominantę wysokościową dla tej jednostki, o wysokości ok. XVIII kondygnacji.

2. Tereny dawnych magazynów Drewna:

- zabudowa wzdłuż ul. Nowej Wałowej utrzymuje się na wysokości VII-VIII kondygnacji i rośnie w kierunku Martwej Wisły.
- Najwyższe obiekty zlokalizowane są na zwieńczeniu Drogi do Wolności, akcentując ją także w sylwecie widzianej z wód Martwej Wisły.
- podobnie jak w przypadku Stoczni Schichaua na zwieńczeniu osi widokowej basenu portowego zlokalizowany jest hotel wyróżniający się swoją wysokością wśród okolicznej zabudowy.

3. Stocznia Cesarska:

- posiada najniższą zabudowę – historyczna zabudowa oscyluje wokół II-III kondygnacji.
- zabudowa uzupełniająca tkankę jest nieco wyższa, porządkująca tę przestrzeń i ma ok. V kondygnacji.
- w odróżnieniu od dwóch poprzednich jednostek zabudowa wzdłuż ul. Nowej Wałowej jest oddalona, oddzielona od ulicy pasem zieleni.

4. Basen dokowy

- W jednostce strukturalnej Basenu Dokowego zabudowa ponownie rośnie.
- nawiązanie wysokościowe do jednostki strukturalnej dawnych magazynów Drewna.
- Zabudowa wzdłuż ul. Nowej Wałowej jest wycofana i oscyluje wokół wysokości XII kondygnacji.
- Podobnie jak w przypadku innych jednostek zabudowa rośnie w kierunku wód Martwej Wisły.

5. Tereny dawnej gazowni

Z uwagi na odmienny charakter funkcjonalny jednostki strukturalnej dawnej gazowni, zabudowa jest wyższa wzdłuż ul. Nowej Wałowej, oscylując wokół V-VIII kondygnacji i maleje w kierunku wód Martwej Wisły. Im dalej w kierunku zabudowy śródmiejskiej, tym bardziej wysokość zabudowy spada, oscylując wokół IV-V kondygnacji.

Na Polskim Haku zabudowa dla funkcji mieszkaniowej nie odbiega od wysokości założonej dla jednostki strukturalnej dawnej gazowni. Wyjątek stanowi budynek mieszkaniowo-usługowy wieńczący Polski Hak, który stanowi najwyższy obiekt projektowany na obszarze opracowania i osiąga wysokość 120 m.

Podsumowując, na obszarze objętym opracowaniem co do zasady zabudowa rośnie w kierunku wód Martwej Wisły i maleje w kierunku zabudowy śródmiejskiej. Podobnie nieco wyższa

zabudowa występuje wzdłuż najważniejszego ciągu komunikacyjnego – ul. Nowej Wąlowej. Zabudowa wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły jest dość zrównoważona, urozmaicona pojedynczymi dominantami wysokościowymi, których rolą najczęściej jest zaakcentowanie jakiejś ważnej funkcji bądź przestrzeni publicznej o wyjątkowym znaczeniu dla założenia. Można także powiedzieć, że zabudowa stopniowo rośnie w kierunku Polskiego Haka aż do najwyższego obiektu w tej strukturze.



Ryc. 145. Sylweta - fragment od planowanego tunelu pod Mołową do Mlecznego Płota, widok od strony zachodniej. (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 146. Sylweta - fragment od ul. Stępkarskiej do Stoczni Cesarskiej, widok od strony zachodniej (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 147. Sylweta fragment od ul. Stępkarskiej do Stoczni Cesarskiej, widok od strony północno-zachodniej (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 148. fragment od basenu dokowego do półwyspu Drenica, widok od strony północno-zachodniej (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 149. fragment od basenu dokowego do półwyspu Drenica, widok od strony północnej (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 150. fragment od Drogi do Wolności do pochylni B1 i B3, widok od strony północnej (źródło: opracowanie własne)

Jak wskazują powyższe sylwety widziana z wód Martwej Wisły, zaprojektowana zabudowa nie przesłania historycznej tkanki Gdańska. Nie stanowi także konkurencji do nazbyt wysokiej, w mojej opinii, inwestycji Bastion Wałowa.

Projektowana-wyższa zabudowa osiąga maksymalną wysokość powyżej 20 kondygnacji (np. hotel w jednostce strukturalnej Stoczni Schichaua ma mieć wysokość ok. 24 kondygnacji). Dominanty wysokościowe nie są skupione w jednym miejscu, lecz równomiernie rozproszone wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły, dzięki czemu nie zaburzają charakteru istniejącej zabudowy.

Na uwagę zasługuje schodkowo wzrastająca wysokość zabudowy dla obiektów biurowych w jednostce strukturalnej Doków Cesarskich. Istniejąca przerwa pomiędzy biurowcami została zaprojektowana w taki sposób, aby pozwolić na obserwowanie poszczególnych obiektów zabytkowej architektury sakralnej, w szczególności znajdujących się w oddaleniu bazyliki Św. Mikołaja, czy kościoła pw. św. Katarzyny.

Wysokość budynków maleje także w kierunku historycznej zabudowy Stoczni Cesarskiej. Podobnie ma się sytuacja w przypadku projektowanego obiektu Muzeum Stoczni, którego wysokość stanowi przeciwwagę dla mającego powstać obiektu biurowego autorstwa Jems Architekti.

Wyróżniającą się wysokość Muzeum Stoczni oraz wspomnianego hotelu przyczyni się do zaakcentowania lokalizacji Drogi do Wolności widzianej z Martwej Wisły.

6.3.7 Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża

W ramach projektu zaproponowano takie zagospodarowanie nabrzeża, aby pozwoliło ono na ponowne otwarcie dla mieszkańców i umożliwienie swobodnego dostępu do basenów portowych, takich jak np. Basen Marii Konopnickiej, który otrzyma funkcje rekreacyjno-sportowe.

Na uwagę zasługuje także odtworzony fragment XIX-wiecznej fosi zlokalizowany w pobliżu Młecznego Piotra. Wzdłuż nabrzeża zostały także zlokalizowane przystanie dedykowane zarówno małym jednostkom pływającym, jak i jednostkom transportu publicznego, takim jak tramwaje wodne czy jednostki Żeglugi Gdańskiej.

W centrum nabrzeża zaprojektowała zespół barek o funkcjach usługowych, które dodatkowo ożywią przestrzeń tej części Młodego Miasta i będą stanowiły jego integralną część, swoiste przedłużenie miasta na wody Martwej Wisły.

Do istotnych elementów należą także amfiteatr w fontanną na wodzie, który uświetni obiekt nowo projektowanej

Opary. W kontekście powiązania Młodego Miasta z otoczeniem najistotniejszą ingerencją jest budowa tunelu pod Motławą, który za pomocą przeprojektowanej ul. Nowej Wałowej powiąże komunikacyjnie Młode Miasto z Polskim Hakiem i dalszą częścią Gdańska. Podjęte działania mają na celu pobudzenie nabrzeża Martwej Wisły, a także powiązanie tej przestrzeni z istniejącym nabrzeżem funkcjonującym na obszarze historycznej tkanki miejskiej Gdańska.

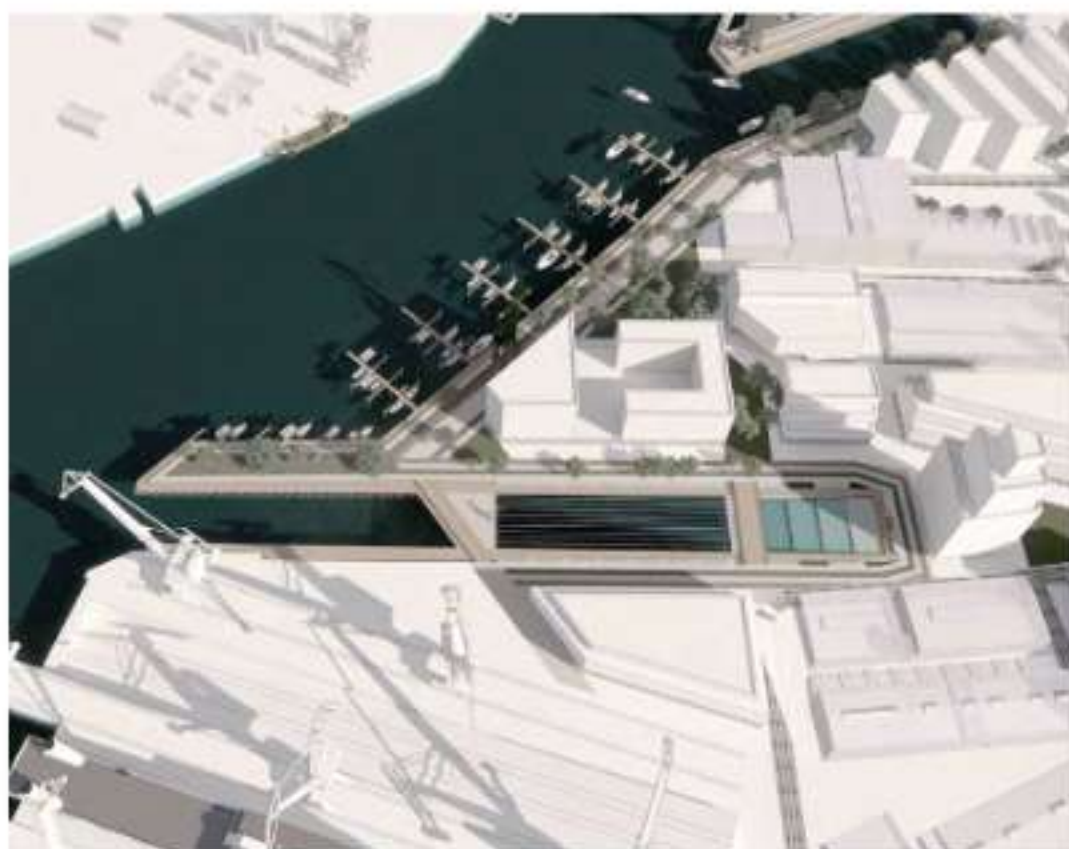
Nabrzeże Młodego Miasta powinno posiadać pewną autonomię i indywidualny charakter, na który przedłożą się m.in. wspomniane baseny portowe, które będą stanowiły o przemysłowym duchu tego miejsca.



Ryc. 151. Schemat rozwiązań w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

1. Baseny rekreacyjne i sportowe

Basen im. Marii Konopnickiej znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie użytkowanych pochylni i dźwigów stoczniowych, a także stacji SKM Gdańsk Stocznia, ze względu na swoją lokalizację ma pełnić funkcje rekreacyjno-sportowe. Został on podzielony na trzy części: basen rekreacyjny o zmiennej głębokości, tor pływacki o długości 100m, a także otwarty basen przystosowany do uprawiania sportów wodnych typu wake board.



Ryc. 152. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

2. Przystań dla małych jednostek pływających

Wzdłuż północnego nabrzeża półwyspu Drewnica zlokalizowano przystań dla małych jednostek pływających składającą się z sześciu prostokątnych do nabrzeża pomostów z obustronnymi miejscami do cumowania. Na końcu założenia zaproponowano przedłużenie nabrzeża w formie szerokiego pirsu z pasem zieleni, pełniącego funkcję ochronną dla przystani, wydłużając tym samym basen rekreacyjny.



Ryc. 153. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (Źródło: opracowanie własne)

3. Basen z miejscem cumowania wodnej taksówki

Basen portowy wzdłuż ulicy Monterów ma stanowić przedpole ekspozycji dla znajdujących się przy nim żurawi stoczniowych i punktu widokowego. Podłużne proporcje basenu mieszczącego wcześniej doki pływające, a teraz będącego pustym akwenem, mają wzmacniać poczucie monumentalizmu i pokazywać skalę całości założenia. Przy Martwej Wiśle zlokalizowano przystanek wodnych taksówek.



Ryc. 154. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

4. Plac nadwodny z punktem widokowym

Zlokalizowany na końcu Drogi do Wolności plac wpisuje się w trójkątną geometrię nabrzeży pomiędzy basenem portowym przy ul. Monterów, a zwodzonym mostem na Wyspę Ostrów, który jest jedynym połączeniem z tymi terenami. Część placu zlokalizowana wzdłuż Martwej Wisły schodzi tarasowo do lustra wody, koło dźwigów natomiast powstał punkt widokowy oraz kino letnie w formie suchego doku. Całość posiada liczną zieleni i ma charakter rekreacyjno-wypoczynkowy.



Ryc. 155. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

5. Odtworzony fragment XIX wiecznej fosi

Wzdłuż Drogi do Wolności odtworzony został fragment XIX wiecznej fosi celem wprowadzenia elementu wodnego do wnętrza tkanki miejskiej Młodego Miasta oraz wydłużenie systemu nabrzeży. Na wysokości hal Stoczni Cesarskiej zlokalizowano Muzeum Stoczni w formie dwóch budynków przypominających kadłuby statków, umiejscowionych po obu stronach nowego kanału. Na zakończeniu osi wytworzonej przez to założenie ustawiono jako dominantę żuraw stocznioowy M3.



Ryc. 156. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

6. Zespół barek o funkcjach usługowych

Wzdłuż nabrzeży Stoczni Cesarskiej zlokalizowano kompleks wielofunkcyjnych barek opartych o moduł bryły budynku dawnej Hartowni. Zaczumowane w różnych odległościach od brzegu, przy pomostach ustawionych prostopadle do nabrzeża, są niejako rozszerzeniem wielofunkcyjnego kompleksu hal postoczniovych. Ujednolicona bryła zmienia wystrój architektoniczny fasad w zależności od funkcji.



Ryc. 157. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

7. Przystanek tramwaju wodnego

Na pograniczu Stoczni Cesarskiej i Doków Cesarskich, na krótkim odcinku nabrzeża ustawionym skośnie w stosunku do otoczenia, umieszczony został przystanek tramwaju wodnego. Dogodna komunikacyjnie lokalizacja ma charakter tranzytowy między obszarami o zróżnicowanej charakterystyce, a górujący nad całością dźwig stoczniowy nadaje charakteru portowego.



Ryc. 158. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

8. Amfiteatr z fontanną na wodzie

W charakterystycznym basenie Doku Cesarskiego zlokalizowano dużą fontannę, będącą elementem sceny na wodzie, która wraz z amfiteatralnym placem schodzącym do basenu portowego tworzy scenę letnią nowej siedziby Opery Bałtyckiej. Miejsce ma tętnić życiem także poza spektaklami i być miejscem spotkań okolicznych mieszkańców, a także turystów, którzy szukają ochłodzenia w pobliżu wody.



Ryc. 159. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

9. Przystań dla dużych jednostek pływających

W miejscu dawnych pochylni Doku Cesarskiego, u podnóża kompleksu wysokich budynków biurowych i hoteli, stanowiących dominantę wysokościową całego Młodego Miasta, zaprojektowano przystań dla dużych jednostek pływających. Przewidziane są tu miejsca zarówno dla luksusowych superjachtów, jak i historycznych żaglowców.



Ryc. 160. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

10. Odtworzony fragment XIX wiecznej fosi - przystań Żeglugi Gdańskiej

W obrębie Mlecznego Piotra odtworzono fragment historycznego kanału, który sięga w łódź na głębokość sąsiednich pochylni. Ze względu na zlokalizowanie w niewrażliwym punkcie układu wodnego, w miejscu przecięcia się Motławy, Martwej Wisły i Kanału Kaszubskiego, gdzie znajduje się obrotownia portowa, przeznaczono nowopowstały basen na miejsce cumowania dużych jednostek pasażerskich.



Ryc. 161. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

11. Przystanek tramwaju wodnego i Żeglugi Gdańskiej

Bezpośrednio przed budynkiem Mlecznego Piotra, przy samym ujściu Motławy do Martwej Wisły, zlokalizowano przystanki tramwaju wodnego oraz Żeglugi Gdańskiej. Ze względu na wciąż narastający ruch na Motławie, przystanek ten ma przejąć ruch części jednostek, odciążając tym samym historyczne nabrzeża przy Starym i Głównym Mieście.



Ryc. 102. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

12. Kładka na Polski Hak

Kładka piesza na Polski Hak zlokalizowana na przedłużeniu osi nowej zabudowy terenów dawnej gazowni jest kluczowym połączeniem projektowanych systemów przestrzeni publicznych w tym obszarze. Ma ona pełnić funkcję integrującą dla obszarów po obu stronach Motławy oraz mieć charakter ruchotwórczy. Użycie drewna jako dominującego materiału kładki ma na celu połączenie jej z nabrzeżami.



Ryc. 163. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

13. Przystanek tramwaju wodnego na Motławie

Zlokalizowany obecnie w tym miejscu przystanek tramwaju wodnego nie jest wykorzystywany w wystarczający sposób. Zgodnie z projektem zostanie on zintegrowany z nowym systemem tramwaju wodnego mającym funkcjonować jako pełnoprawny element komunikacji miejskiej na tych obszarach Gdańska, a także stanowić połączenie z pozostałymi częściami Trójmiasta.



Ryc. 164. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)

14. Tunel pod Motławą

W miejscu przecięcia się nabrzeża z planowanym tunelem pod Motławą zaprojektowano obiekt usługowy, mający obsługiwać zarówno ruch pieszy z nabrzeża jak i z pobliskich terenów rekreacyjnych. Ze względu na zlokalizowane w tunelu przystanki tramwajowe i autobusowe umieszczono tu też pionowy komunikacyjny z windami łączące nabrzeże z tunelem. Tarasy na poziomie +1 mają pełnić funkcję widokową i rekreacyjną.



Ryc. 165. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 166. Wizualizacja całego założenia urbanistycznego. (źródło; opracowanie własne)



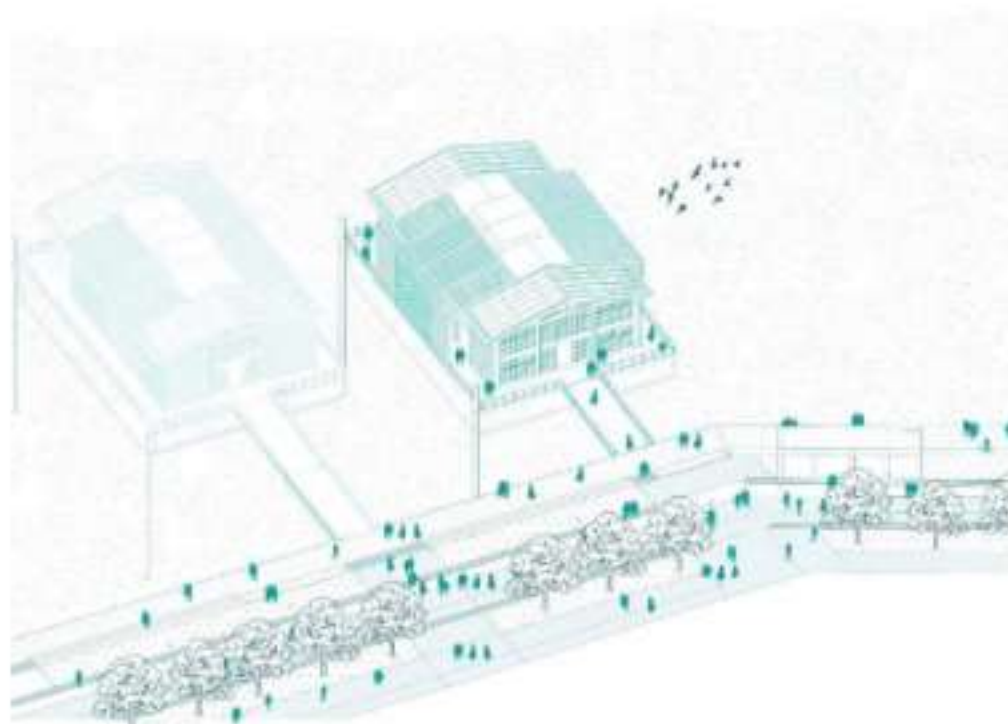
Ryc. 167. Wizualizacja całego założenia urbanistycznego ujęcie noone. (źródło: opracowanie własne)

6.4 Projekt wielofunkcyjnej barki

6.4.1 Idea

Ze względu na wysoki stopień wypełnienia tkanki urbanistycznej gęstą, historyczną zabudową z końca XIX wieku opartą o siatkę skierowaną prostopadle do nabrzeża i z ciągłą pierzeją tworzącą eksponowany waterfront oddaloną zaledwie o 20m od krawędzi wody, zakresem szczegółowego opracowania projektowego objęto zarówno samo nabrzeże, jak i w miarę możliwości jak największy fragment wód Martwej Wisły.

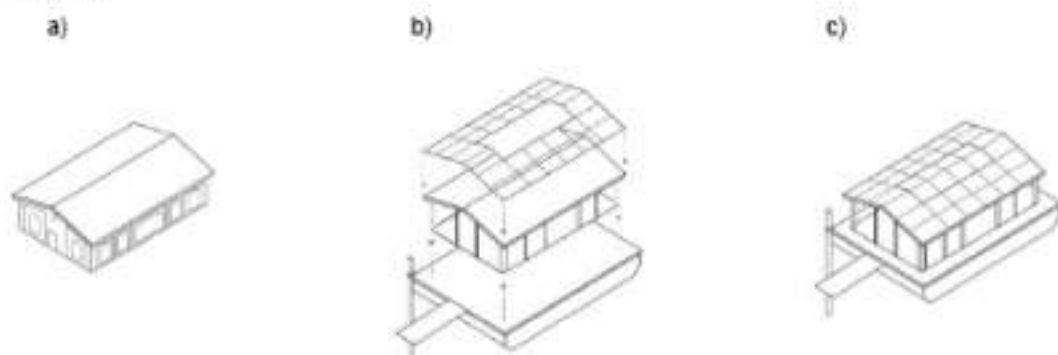
Biorąc pod uwagę uwarunkowania architektoniczne i konserwatorskie hal Stoczni Cesarskiej i fakt przeznaczenia ich w większości na usługi kreatywne oraz obiekty wielofunkcyjne, rozszerzono je o dodatkowe funkcje uzupełniające zlokalizowane na modułowym kompleksie wielofunkcyjnych barek, ustawionych prostopadle do nabrzeża, nawiązując tym samym swoim układem do pobliskiej zabudowy. Barki mają być cumowane na stałe za pomocą obejm na słupach zakotwionych na dnie kanału portowego oraz być połączone ruchomymi kładkami z dodatkowym fragmentem nabrzeża, biegnącym wzdłuż całego założenia.



Ryc. 168. Schemat barki wraz z nabrzeżem. (Źródło: opracowanie własne)

6.4.2 Opis projektu

Kompleks składa się z ośmiu rytmicznie rozstawionych barek, jednak odległości między każdą z nich a nabrzeżem są zróżnicowane. Takie działanie ma na celu zróżnicowanie wizualne całości i uniknięcie efektu powielenia w odbiorze, ponieważ formy architektoniczne barek są oparte na jednakowej, modułowo powtórzonej bryle. Jako podstawowy model bryły przyjęto historyczny budynek dawnej Hartowni, będący najmniejszą halą z całego kompleksu Stoczni Cesarskiej. Jej niewielkie w porównaniu do otoczenia rozmiary, a także fakt lekkiego odizolowania od otoczenia oraz zlokalizowania na skraju kompleksu, sprawiają że staje się ona charakterystyczna dla całości założenia.



Ryc. 189. Schemat powstania bryły barki:

- a) budynek dawnej Hartowni jako podstawowy model bryły
- b) elementy zapożyczone z Hartowni
- c) bryła barki

(Źródło: opracowanie własne).

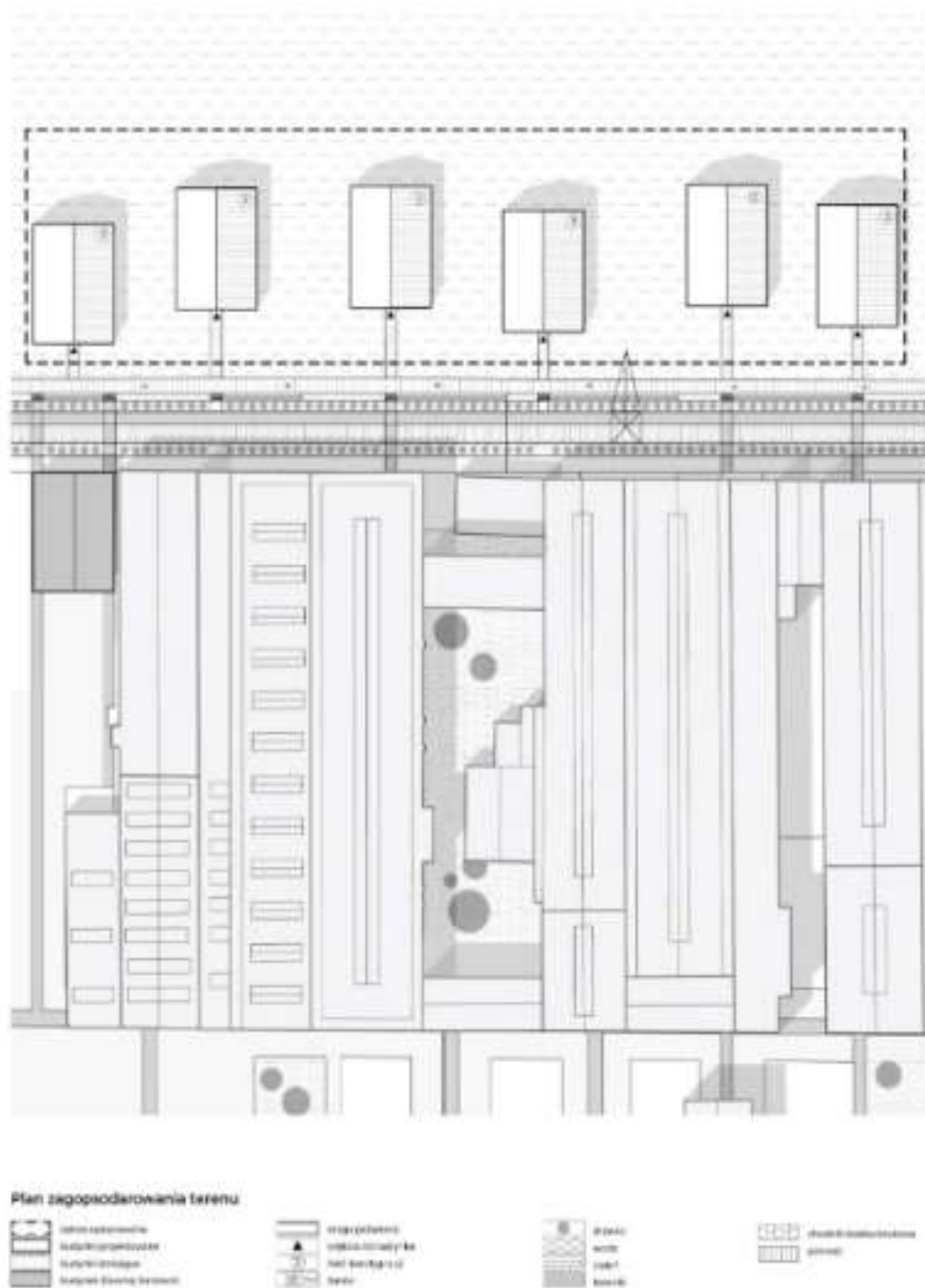
Wymiary budynku dawnej Hartowni wynoszące ok. 8,5m wysokości oraz ok. 26x16m w rzucie, pozwalają na stworzenie dwukondygnacyjnej barki o łącznej powierzchni użytkowej ok. 650 m², co stanowi powierzchnię wystarczającą do prowadzenia pełnej skali działalności usługowej wraz z całym niezbędnym zapleczem technicznym i funkcjonalnym. Zróżnicowanie funkcji, od gastronomicznych i rozrywkowych, przez usługi związane ze sportem i rekreacją (fitness, joga, spa itp), po różnego rodzaju galerie, czy publiczną bibliotekę, będzie wpływało bezpośrednio na zewnętrzny wygląd barek. Zachowanie stałych wymiarów bryły, a także dwuspadowego dachu o jednakowym nachyleniu, odwzorowanych z budynku dawnej Hartowni pozwala na zróżnicowanie wystroju architektonicznego fasad barek, przy jednoczesnym zachowaniu spójności i ład przestrzennego.

Bryła barki oparta jest o konstrukcję stalową wykonaną ze słupów w formie dwuteowników, a także wyeksponowanych kratownic wspierających dach. Wypełnienie i procent przeszklenia ścian zależy od prowadzonej funkcji. Na zewnątrz znajduje się pokład w formie drewnianego decku

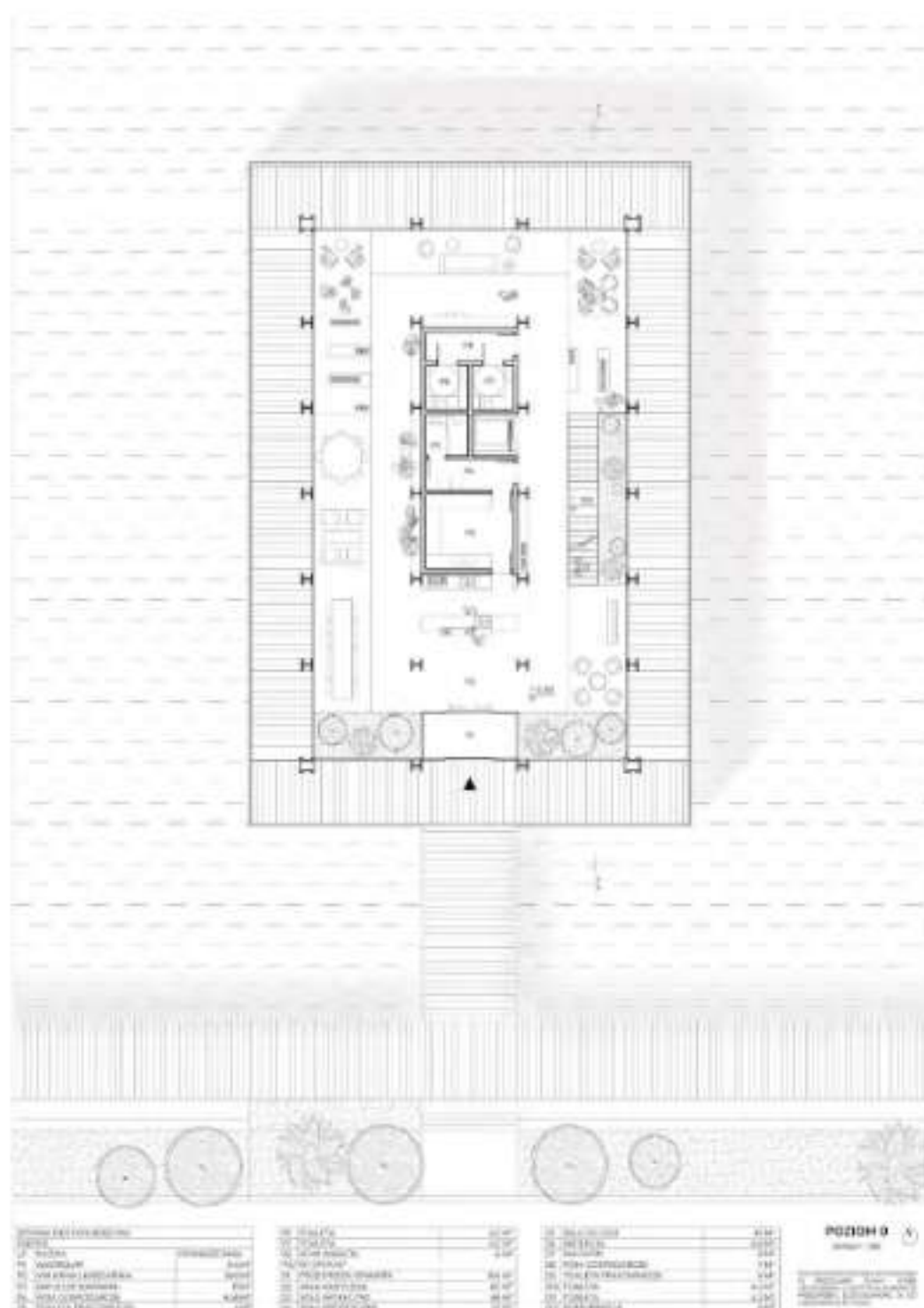
wykonanego z egzotycznych odmian drewna, cechujących się najwyższą wytrzymałością na warunki atmosferyczne. Na przeszkleniach, a także na i nad pokładem dopuszczalne są elementy zacieniające, pełniące jednocześnie funkcję wspierającą i ochronną dla zlokalizowanych tam roślin. Wnętrze barki oparte jest o główny, zlokalizowany na środku trzon zawierający zaplecze techniczne, a także otwarte przestrzenie wzdłuż zewnętrznych ścian barki. Wewnętrzna klatka schodowa jest oparta o dłuższą ścianę, co jest charakterystyczne dla tego rodzaju jednostek pływających.

Opracowana szczegółowo modelowa barka ma charakter wielofunkcyjny i ma za zadanie pokazać potencjał jej przestrzeni. Poziom 0 jest otoczony spacerowym, zewnętrznym deckiem przez który się wchodzi do wnętrza obiektu. Znajdująca się na tym poziomie klubokawiarnia ma przytulny charakter i jest nastawiona na wyciszenie. Obsługa kawiarni znajdującą się na środku jest zintegrowana z użytkownikiem przez system podłużnych ład użytkowych. Miejsca do siedzenia występujące w zróżnicowanej formie są oddzielone od siebie słupami, regałami z książkami i roślinnością, przez co sprawiają wrażenie intymności i są dopasowane do potrzeb różnych użytkowników. Na poziomie +1 znajdują się wielofunkcyjne przestrzenie oddzielane od siebie ruchomymi ścianami, tworząc w zależności od potrzeb niezależne moduły, lub otwartą przestrzeń. Zaproponowano tu salę konferencyjną, salę pokazowo-koncertową, duże foyer, a także salę warsztatowo-treningową. Oba poziomy połączone są ze sobą windą, a wszelkie elementy infrastruktury i obsługi znajdujące się w trzonie budynku dopasowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na dachach barek zaproponowano użycie systemów fotowoltaiki lub zielonych dachów.

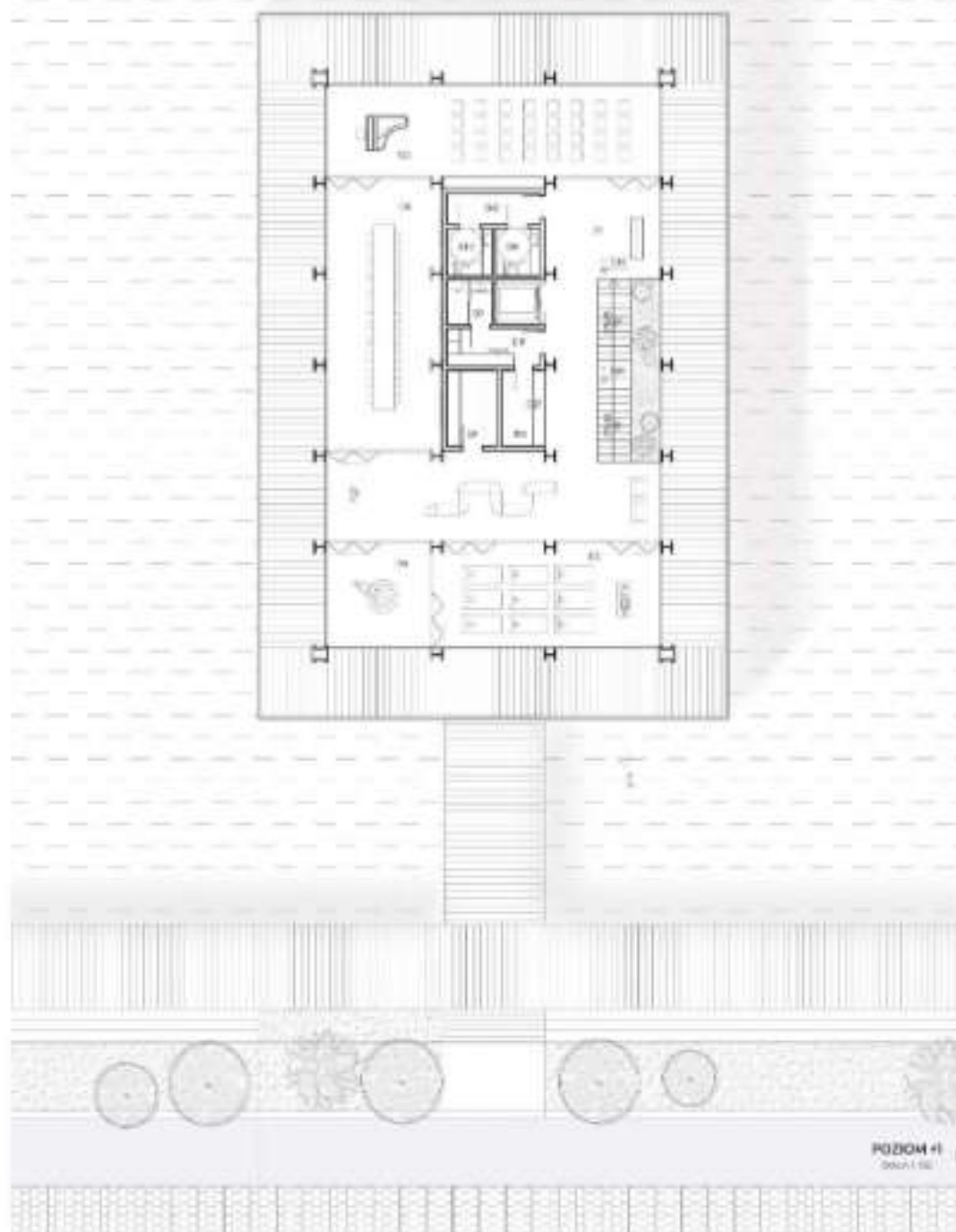
6.4.3 Rysunki techniczne



Ryc. 170. Plan zagospodarowania terenu w skali architektonicznej (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 171. Rzut poziomu 0 (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 172. Rzut poziomu +1 (źródło: opracowanie własne)



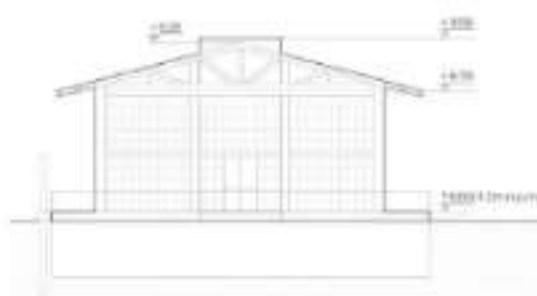
Ryc. 173. Elewacja frontowa i tylna (źródło: opracowanie własne)



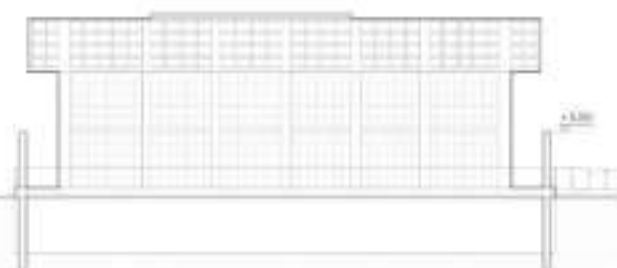
Ryc. 174. Elewacja boczna (źródło: opracowanie własne)



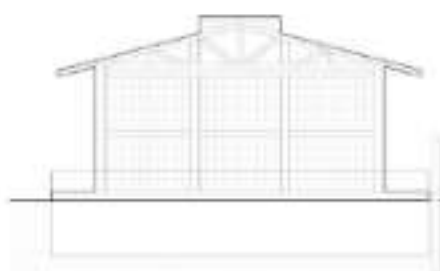
Ryc. 175. Elewacja boczna (źródło: opracowanie własne)



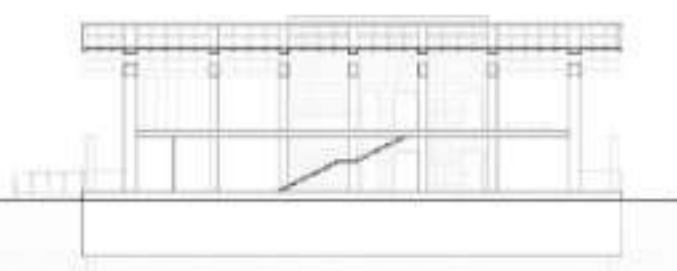
ELEVACJA POŁUDNIOWA
Czytelny 100



ELEVACJA ZACHODNIA
Czytelny 100



ELEVACJA PÓŁNOCNA
Czytelny 100



PRZEKRÓJ A - A
Czytelny 100

Ryc. 178. Elewacje i przekroje (źródło: opracowanie własne)

6.4.4 Wizualizacje



Ryc. 177. Wizualizacja w skali architektonicznej z widokiem na wybraną barękę (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 178. Wizualizacje założenia (źródło: opracowanie własne)



Ryc. 179. Wizualizacje (źródło: opracowanie własne)

7. PODSUMOWANIE

Młode Miasto, jako przedmiot różnego rodzaju opracowań urbanistycznych, pojawia się co najmniej od przełomu XX i XXI wieku. Na początku były to rozważania teoretyczne, badające potencjał terenów postoczniovych i możliwości ich przekształceń w nową dzielnicę mieszkaniowo-usługową o charakterze śródmiejskim, następnie przeprowadzono cały szereg interdyscyplinarnych warsztatów projektowych i zostało sporządzonych wiele, mniej lub bardziej zaawansowanych koncepcji. Jednakże ze względu na strukturę własnościową terenu, jedynymi wiążącymi ustaleniami są wciąż tylko zapisy przestarzałego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wytyczne konserwatorskie, a każdy właściciel poszczególnych terenów realizuje swoją własną wizję projektową, opartą głównie o przesłanki ekonomiczne.

Niniejszy projekt zwraca uwagę na wciąż niedostrzeżony i niedoceniony potencjał miastotwórczy zarówno całych waterfrontów, jak i samych nabrzeży i przyległych do nich akwenów. Ze względu na to, że tereny te są w zarządzie jednostek publicznych - Miasta Gdańska i Urzędu Morskiego w Gdyni, mają szansę zostać zagospodarowane według spójnej, całościowej koncepcji i wraz z systemami przestrzeni publicznych i terenami zielonymi, stać się elementem integrującym struktury urbanistyczne w skali Młodego Miasta, a także szerzej, w skali ponaddzielnicowej. Wyjątkowy charakter tych terenów nadwodnych, wynikający z historycznego kontekstu oraz ze względu na swoją centralną lokalizację, pozwala wprowadzić tam funkcje i obiekty o znaczeniu metropolitalnym, co daje szansę na generowanie ruchu pieszego i jego dystrybucję po całym otoczeniu.

Rozwiązania projektowe zaproponowane w opracowaniu, oparte są o szczegółowe analizy i mają odpowiadać na potrzeby zarówno nowych mieszkańców Młodego Miasta, jak i wszystkich Gdańszczan i mieszkańców Trójmiasta, a także turystów, których z roku na rok przybywa. Podzielenie terenu opracowania na jednostki strukturalne ma na celu lepszą identyfikację potencjału danego fragmentu waterfrontu, zdefiniowanie wiodącej funkcji, a także zróżnicowanie charakteru nabrzeży w kontekście całości założenia. Opracowane w skali architektonicznej detale projektowe pokazują różnorodność przestrzeni przy jednoczesnym zachowaniu jej spójności. Projektowana zabudowa zaś wpisuje się skalą w otoczenie i tylko w kilku miejscach na styku z wodą zwiększa swą wysokość tworząc dominanty.

8. LITERATURA

1. Andersen M. L., Møller J., Bedre Byskik. Nykøbing Sjælland: Bogværket, 2021.
2. Biuro Rozwoju Gdańska : LI/1506/18. Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk, 2019.
3. Braae E., Århus Havn. Aarhus: Arkitektskolen Aarhus, 2009.
4. Braae E., Ruinløse industrilandskaber. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2003.
5. Bremerhaven is moving towards the water – a new urban district is being created, City of Bremerhaven press office, 09/2022 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <https://www.werftquartier-bremerhaven.de/Docs/Werftquartier-Bremerhaven-EN.pdf>
6. Celewicz P., Atrakcyjność miejsca w aspekcie rewitalizacji terenów przemysłowych – wybrane przykłady w Niemczech, Czasopismo Techniczne z. 2-A/2008, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2008.
7. Chmielewski J.M., Teoria i praktyka planowania przestrzennego, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2016.
8. Chojnowski P., Mycielski M.M., Buczek G., Karta Nowej Urbanistyki – Tłumaczenie, 2005 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <http://up.poznan.pl/uploads/01%20Karta%20Nowej%20Urbanistyki%20PL.pdf>
9. Cranner Seip J., Bjørvika (Fjordbyen), Oslo, 2014 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <https://www.yumpu.com/en/document/read/23814875/1-case-studies-pdf-37-mb-kerstinhoegercom>
10. Cullen G., The Concise Townscape. Butterworth Architecture. New York: The Architectural Press, 1961.
11. De nieuwe maas als stedelijk parklandschap levendig, aantrekkelijk en natuurlijk! programma rivieroeveren toekomstperspectief binnenstedelijke nieuwe maas. Gemeente Rotterdam. Publiquest - Optima Forma bv., 2019 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <https://bit.ly/4eX8gdv>
12. Florida R., Cities and the Creative Class. Routledge, 2005 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <https://doi.org/10.4324/9780203997673>
13. Gehl J., Livet mellem husene. 7th ed. København: Arkitektens Forlag, 2017.
14. Hensel M. U., Turke J. P., Grounds and Envelopes: Reshaping Architecture and the Built Environment. 1st ed. New York: Routledge, 2015.
15. Hensel M. U., Turke J. P., Grounds and Envelopes: Reshaping Architecture and the Built Environment. 1st ed. New York: Routledge.
16. Holenderska wizja zagospodarowania Stoczni Cesarskiej, 20.03.2018 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Serwis Trójmiasto.pl: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Holenderska-wizja-zagospodarowania-Stoczni-Cesarskiej-n122126.html>
17. Hosey L., Kształt zieleni. O estetyce, ekologii i projektowaniu, Warszawa: Wydawnictwo Wysoki Zamek, 2021.

18. Hoyle B., *Fields of Tension: Development Dynamics at the Port-City Interface*. Bruttomesso, Marsilio, Venice, 1998 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/233179079_Fields_of_Tension_Development_Dynamics_at_the_Port-City_Interface
19. Hudson B., *Cities on the Shore. The Urban Littoral Frontier*, Pinter, London, 1996 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w <https://www.proquest.com/docview/231476684?sourcetype=Scholarly%20Journals>
20. Juhel M. Globalisation, Privatisation and Restructuring of Ports. *Marit Econ Logist* 3, 139–174, 2001 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Springer: <https://doi.org/10.1057/palgrave.jme.9100012>
21. Koncepcja zabudowy terenu Stoczni Cesarskiej na Młodym Mieście, 22.03.2018 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Serwis Trójmiasto.pl: <https://www.trójmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-Najpierw-plac-przy-budynku-Dyrekcji-n122224.html>
22. Lorens P., Lewicki J., *Młode Miasto Gdańsk. Zasady kształtowania przestrzeni dawnej Stoczni Gdańskiej w kontekście wartości zabytkowej i wytycznych konserwatorskich*, Warszawa: Monoplan, 2016.
23. Lorens P., Lipiński J., *Młode Miasto Gdańsk - Laboratorium Miejskich Procesów Rozwojowych*, Warszawa: Monoplan, 2016.
24. Lynch K., *The Image of the City*. Massachusetts: Massachusetts MIT Press, 1964.
25. Masterplan dla Stoczni Cesarskiej w Gdańsku, 26.04.2018 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Architektura MuratorPlus: <https://architektura.muratorplus.pl/projekty/masterplan-dla-stoczni-cesarskiej-w-gdansk-aa-gG8M-V1b6-UHQ.html>
26. Menzel J., *Wie nachhaltig ist die HafenCity Hamburg?*, Zukunftsrat Hamburg, 2010.
27. Meyhöfer D., *Hafencity Hamburg Waterfront: Architekturführer/Architectural Guide*, 2014.
28. Meyhöfer D., *HafenCity Hamburg: das erste Jahrzehnt : Stadtentwicklung, Städtebau und Architektur*, Jürgen Bruns-Berentelg, 2012.
29. "Ouderen wonen in de stad: Aandachtspunten voor het ontwerp in de ouderenhuisvesting." Broszura, Amsterdam: Gemeente Amsterdam, 2017 [dostęp 04.12.2024]. <https://www.ana.nl/wp-content/uploads/2018/07/ANA-brochure-Ouderen-wonen-in-de-stad.pdf>
30. Paszkowski Z., *Tendencje w rozwoju polskiej urbanizacji*, 2016 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: https://obserwatorium.miasta.pl/wp-content/uploads/2016/08/przestrzen_zycia_polakow_0.pdf
31. Pełtryszyn H., "Fjord City a rozwiązania rewitalizacji rejonów poportowych Oslo", *Czasopismo techniczne*, wydawnictwo politechniki krakowskiej, 2012 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <https://suw.biblos.pk.edu.pl/downloadResource&mld=906930>
32. Pilch R., *Współczesne tendencje przeobrażeń urbanistycznych w małych i średnich miastach na przykładzie budownictwa zielonego*, Poznań: Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu, 2019

- [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w BazTech:
<https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element/baztech-0c61fb6c-bc08-4f1a-971a-47f08fca9237>
33. Sim D., *Soft City: Building Density for Everyday Life*. Washington DC: Island Press, 2019.
 34. Smith H., Ferrari M. S. G., *Waterfront Regeneration - Experiences in City-building*. New York: Routledge, 2012 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Academia:
https://www.academia.edu/29942245/Waterfront_Regeneration_Experiences_in_City_building
 35. Stocznia Cesarska: wizja architektów z Włoch, 21.03.2018 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Serwis Trójmiasto.pl: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html>
 36. Stocznia Drewnica, 2021 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Strona domowa JEMS Architekti:
<https://jems.pl/projekty/urbanistyka/stocznia-drewnica.html>
 37. Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto pod kierownictwem Biura Architekta Miasta Gdańska, raport z procesu konsultacyjnego "Młode Miasto Przyszłość dzielnicy", Gdańsk 2021 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <https://s-trojmiasto.pl/download/2022/mlode-miasto-przyszlosc-dzielnicy-raport-z-procesu-konsultacyjnego.pdf>
 38. Tak będzie wyglądać Stocznia Cesarska w Gdańsku, 22.03.2018 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Onet Kultura: https://kultura.onet.pl/wiadomosci/tak-bedzie-wygladac-stocznia-cesarska-w-gdansk/89pnfs0?utm_source=pl.search.yahoo.com_viasg_kultura&utm_medium=referral&utm_campaign=leo_automatic&srcc=undefined&utm_v=2
 39. Tereny postoczniove. Koncepcja zmienia się cały czas, 12.09.2021 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w Serwis Trójmiasto.pl: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Tereny-postoczniove-Koncepcja-zmienia-sie-caly-czas-n159390.html>
 40. Vallega A., *Waterfront Redevelopment. A central Objective for Coastal management*. Bruttomesso, Venice, 1993 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w ResearchGate:
<https://www.researchgate>
 41. Wagenaar C., Mens N., *"De Architectuur van de ouderenhuisvesting"*. Nai Uitgevers, Rotterdam, 2009 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w ResearchGate:
https://www.researchgate.net/publication/265826440_De_architectuur_van_de_ouderenhuisvesting_Bouwen_voor_wonen_en_zorg_Rotterdam_2009
 42. Ward S., *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*. Chichester: John Wiley & Sons., 2002.
 43. Wejchert K., *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Warszawa: Wydawnictwo Arkady, 2008.
 44. Werftquartier in Bremerhaven Rahmenplan. Bremen Bremerhaven Zwei Städte. Ein Land, 2022 [dostęp 04.12.2024]. Dostępne w: <http://bit.ly/3D1S7X5>
 45. Wolters Kluwer SA, *Prawo budowlane, warunki techniczne i inne akty prawne*, 2024.

46. Ziłowodzki M., Zawada-Pęgiel K. O architekturze budynków biur w Oslo, PAN Kraków, 2018
[dostęp 04.12.2024]. Dostępne w:
https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element/baztech-f4c8b9c0-b3f0-4676-bc84-31de49e76e40/c/ziłowodzki_zawada-pegiei_o_architekturze_13_2018.pdf

9. SPIS RYCIN

Ryc. 1. Lokalizacja dzielnicy Młode Miasto na tle miasta Gdańska, (źródło: opracowanie własne).....	8
Ryc. 2. Etapowanie prac nad projektem, (źródło: opracowanie własne).....	13
Ryc. 3. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania, (źródło: https://obliview.brg.gda.pl/).....	15
Ryc. 4. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania, (źródło: https://obliview.brg.gda.pl/).....	16
Ryc. 5. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania, (źródło: https://obliview.brg.gda.pl/).....	18
Ryc. 6. Zdjęcie ukośne z widokiem na obszar opracowania, (źródło: https://obliview.brg.gda.pl/).....	20
Ryc. 7. Historyczne granice na Młodym Mieście i Polskim Huku (źródło: opracowanie własne na podstawie: https://www.gdansk.pl/urzed-miejski/biuro-architekta-miasta/).....	24
Ryc. 8. Wizualizacja projektu H. Larsen (źródło: https://bbgk.pl/en/projects/all-projects/imperial-shipyards-gda-sk/).....	30
Ryc. 9. Masterplan projektu H. Larsen (źródło: https://bbgk.pl/en/projects/all-projects/imperial-shipyards-gda-sk/).....	31
Ryc. 10. Wizualizacja projektu H. Larsen (źródło: https://bbgk.pl/en/projects/all-projects/imperial-shipyards-gda-sk/).....	31
Ryc. 11. Wizualizacja projektu MVRDV (źródło: https://www.mvrdv.com/projects/310/young-city-gdansk/).....	32
Ryc. 12. Masterplan projektu MVRDV (źródło: https://www.mvrdv.com/projects/310/young-city-gdansk/).....	33
Ryc. 13. Wizualizacja projektu MVRDV (źródło: https://www.mvrdv.com/projects/310/young-city-gdansk/).....	34
Ryc. 14. Wizualizacja projektu Studio 108 (źródło: https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html).....	35
Ryc. 15. Wizualizacja projektu Studio 108 (źródło: https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html).....	35
Ryc. 16. Masterplan projektu Studio 108 (źródło: https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-wizja-architektow-z-Wloch-n122199.html).....	36
Ryc. 17. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Koncepcja-dla-Mlodogo-Miasta-miedzy-Popieluszki-a-Wezlem-Kliniczna-n122775.html).....	37
Ryc. 18. Plan zagospodarowania terenu: Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stocznia-drewnica.html).....	38
Ryc. 19. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stocznia-drewnica.html).....	39
Ryc. 20. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://www.trojmiasto.pl/dom/Tereny-stoczniane-n166431.html).....	39
Ryc. 21. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stocznia-drewnica.html).....	40
Ryc. 22. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stocznia-drewnica.html).....	40
Ryc. 23. Wizualizacja projektu Jems Architekci (źródło: https://jems.pl/projekty/wszystkie-prace/stocznia-drewnica.html).....	40
Ryc. 24. Wizualizacja projektu Studio Paola Vigano (źródło: https://www.studiopaolavigano.eu/project/gdansk-shipyards/).....	41
Ryc. 25. Wizualizacja projektu Hoskins Architects (źródło: https://www.hoskinsarchitects.com/en/projects/young-city-masterplan).....	42
Ryc. 26. Archimodel (źródło: http://www.archimodel.eu/portfolio/mlode-miasto-gdansk/).....	42

Ryc. 27. Lokalizacja inwestycji na Młodym Mieście w Gdańsku (źródło: opracowanie własne)	43
Ryc. 28. Plan zagospodarowania terenu inwestycji Żurawie. (źródło: https://architektura.info/architektura/polska_i_swiat/nowa_inwestycja_kolo_ecs_w_gdanskugoogle_vignette/)	46
Ryc. 29. Wizualizacja założenia Żurawie. (źródło: https://www.yit.pl/gdansk/zurawie/)	47
Ryc. 30. Wizualizacja założenia Żurawie. (źródło: https://www.yit.pl/gdansk/zurawie/)	47
Ryc. 31. Wizualizacja założenia Żurawie. (źródło: https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/51,35612,30027503.html#S.galeria-K.C-B.1-L.1.duzy/)	48
Ryc. 32. Wizualizacja na osiedle Doki (źródło: https://www.eurostyl.com/pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/)	49
Ryc. 33. Plan zagospodarowania terenu dla osiedla Doki. (źródło: https://www.eurostyl.com/pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/)	50
Ryc. 34. Plan zagospodarowania terenu osiedla Doki dla III etapu. (źródło: https://www.eurostyl.com/pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/)	51
Ryc. 35. Plan zagospodarowania terenu Doki Living. (źródło: https://www.eurostyl.com/pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/)	52
Ryc. 36. Wizualizacja osiedla Doki. (źródło: https://www.eurostyl.com/pl/pl-pl/trojmiasto/lista-inwestycji/doki-living/)	53
Ryc. 37. Wizualizacja osiedla Brabanki. (źródło: https://kwadrat-gdynia.pl/brabank/)	53
Ryc. 38. Plan zagospodarowania terenu osiedla Brabanki. (źródło: https://brabank.pl/)	54
Ryc. 39. Plan zagospodarowania apartamentów Chlebova. (źródło: http://chlebova.pl/)	56
Ryc. 40. Wizualizacja budynku Chlebova Apartments. (źródło: http://chlebova.pl/)	57
Ryc. 41. Plan zagospodarowania terenu inwestycji Nadmolałwie. (źródło: https://gdansk.robyp.pl/inwestycja/nadmolałwie-estate)	58
Ryc. 42. Wizualizacja inwestycji Nadmolałwie. (źródło: https://gdansk.robyp.pl/inwestycja/nadmolałwie-estate)	59
Ryc. 43. Wizualizacja fabryki wież wiatrowych. (źródło: https://radiogdansk.pl/wiadomosci/region/trojmiasto/2023/08/31/w-gdansk-powstanie-fabryka-wiez-offshore-to-wsparcie-ekologii-i-rynku-pracy/)	60
Ryc. 44. Plan zagospodarowania nowo powstałej fabryki na wyspie Ostrów. (źródło: https://www.gospodarkamorska.pl/200-mln-euro-na-fabryke-wiez-wiatrowych-w-gdansk-74007#lg=1&slide=1)	61
Ryc. 45. Lokalizacja dzielnicy HafenCity na tle miasta Hamburg (źródło: opracowanie własne)	62
Ryc. 46. Plan Hafencity w 1990 roku (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	63
Ryc. 47. Projekt planu Hafencity w 2030 roku (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	64
Ryc. 48. Podział na dzielnice Hafencity (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	65
Ryc. 49. Analiza funkcji zabudowy Hafencity (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	66
Ryc. 50. Analiza drogowa i transportu publicznego Hafencity (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	67
Ryc. 51. Schemat wysokości i dróg przeciwpowodziowych w Hafencity (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	68
Ryc. 52. Analiza przestrzeni publicznych w Hafencity (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	69

Ryc. 53. Schemat kompozycji Hafencity z numeracją wybranych form zabudowy (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	70
Ryc. 54. Schemat form zabudowy na wybranych obszarach Hafencity z Ryc. 63 (opracowanie własne na podstawie: https://repository.tudelft.nl/record/uuid:70548bd3-f916-44d3-b19c-5e5e03edf015)	71
Ryc. 55. Lokalizacja dzielnicy Aarhus Øje. (źródło: opracowanie własne)	72
Ryc. 56. Podział wewnętrzny dzielnicy Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	74
Ryc. 57. Koncepcja Aarhus z 1999 roku (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	75
Ryc. 58. Schemat funkcji zabudowy Aarhus Øje. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	76
Ryc. 59. Analiza przestrzeni publicznych Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	79
Ryc. 60. Analiza ciągów pieszych Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	80
Ryc. 61. Analiza ciągów rowerowych Aarhus Øje. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	81
Ryc. 62. Analiza transportu publicznego Aarhus Øje. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	82
Ryc. 63. Analiza układu drogowego Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	83
Ryc. 64. Analiza wodnych powiązań Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	84
Ryc. 65. Analiza potencjału architektonicznego dzielnicy Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	85
Ryc. 66. Analiza barier przestrzennych w dzielnicy Aarhus Øje (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	86
Ryc. 67. Masterplan dla dzielnicy Wertquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	87
Ryc. 68. Poziomy konstrukcji Wertquartier w Bremerhaven. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	88
Ryc. 69. Powiązania wodne Wertquartier w Bremerhaven. (źródło: http://bit.ly/3D1STX5)	88
Ryc. 70. Powiązania zielone Wertquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	89
Ryc. 71. Powiązania przestrzenne Wertquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	90
Ryc. 72. Wysokości planowanej zabudowy (opracowanie własne na podstawie: (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	91

Ryc. 73. Dominanty wysokościowe Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	91
Ryc. 74. Zabudowa o wartości historycznej Werftquartier w Bremerhaven. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	92
Ryc. 75. Katalizatory i przestrzeń otwarta Werftquartier w Bremerhaven. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	92
Ryc. 76. Dzielnicę obszaru Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	93
Ryc. 77. Katalizatory jako czynnik rozwojowy dzielnicy. (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	94
Ryc. 78. Połączenie z otoczeniem (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	94
Ryc. 79. Istniejący układ komunikacyjny (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	95
Ryc. 80. Strefy buforowe (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	95
Ryc. 81. Analiza funkcji zabudowy Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	97
Ryc. 82. Przestrzeń publiczną Werftquartier w Bremerhaven (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	98
Ryc. 83. Infrastruktura społeczna na terenach zieleni (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	99
Ryc. 84. Funkcje zabudowy na dzielnicy Kampusu Klimatycznego (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	100
Ryc. 85. Funkcje zabudowy na dzielnicy półwyspie Kükken (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	101
Ryc. 86. Funkcje zabudowy na dzielnicy parkowej (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	101
Ryc. 87. Funkcje zabudowy na dzielnicy hal (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	102
Ryc. 88. Funkcje zabudowy na nabrzeżu kreatywnym (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	103
Ryc. 89. Funkcje zabudowy w centrum portowym (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	103
Ryc. 90. Rodzaje stref wejściowych (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	104
Ryc. 91. Niebieskie strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	105

Ryc. 92. Zielone strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	107
Ryc. 93. Mieszkaniowe strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	108
Ryc. 94. Mieszkaniowe strefy wstępne (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	109
Ryc. 95. Analiza układu drogowego i transportu publicznego (opracowanie własne na podstawie: https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9921567485705762)	110
Ryc. 96. Schemat projektów oraz fazy ich realizacji przy rzece Nieuwe Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	113
Ryc. 97. Schemat zagrożenia powodziowego (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	114
Ryc. 98. Schemat zagrożenia związanego z wysoką temperaturą (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	115
Ryc. 99. Schemat komunikacji wzdłuż nabrzeża rzeki Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	116
Ryc. 100. Schemat komunikacji wodnej (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	117
Ryc. 101. Schemat funkcji przy rzece Nieuwe Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	118
Ryc. 102. Schemat zieleni przy rzece Nieuwe Maas (opracowanie własne na podstawie: https://rotterdam.notubiz.nl/document/7761417/1/s19bb012293_4_41092_tds)	119
Ryc. 103. Lokalizacja waterfrontu Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)	121
Ryc. 104. Masterplan Oslo - propozycja z 2014 roku. (źródło: https://www.oslo.kommune.no/)	122
Ryc. 105. Analiza zieleni w dzielnicy Bjørvika w Oslo. (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)	123
Ryc. 106. Analiza układu drogowego i w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)	124
Ryc. 107. Analiza transportu publicznego w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)	125
Ryc. 108. Analiza obszarów zabudowy w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)	126
Ryc. 109. Analiza funkcji zabudowy w dzielnicy Bjørvika w Oslo (opracowanie własne na podstawie: http://www.kerstinhoeger.com/NTNU/STUDIO-IBA-BASEL/1_CASE-STUDIES_Draft.pdf)	126
Ryc. 110. Wizualizacja zabudowy w dzielnicy Bjørvika w Oslo (źródło: https://www.oslo.kommune.no/)	127
Ryc. 111. Analiza drogowa i dostępności komunikacji w skali ogólnomiejscowej. (opracowanie własne na podstawie: https://www.brg.gda.pl/)	131
Ryc. 112. Analiza transportu publicznego w skali ponaddzielnicowej. (opracowanie własne na podstawie: https://www.brg.gda.pl/)	134

Ryc. 113. Analiza funkcji zabudowy w skali ogólnomiejskiej. (opracowanie własne na podstawie: https://www.brg.gda.pl/)	136
Ryc. 114. Analiza funkcji zabudowy w skali ponaddzielnicowej. (opracowanie własne na podstawie: https://www.brg.gda.pl/)	139
Ryc. 115. Analiza funkcji zabudowy w skali Młodego Miasta. (źródło: opracowanie własne)	142
Ryc. 116. Analiza zieleni i jej powiązań w skali ogólnomiejskiej. (źródło: opracowanie własne)	145
Ryc. 117. Analiza środowiska naturalnego w skali ponaddzielnicowej (źródło: opracowanie własne)	147
Ryc. 118. Analiza środowiska naturalnego w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)	150
Ryc. 119. Analiza kompozycji w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)	152
Ryc. 120. Analiza uwarunkowań historycznych i kulturowych w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)	154
Ryc. 121. Analiza przestrzeni publicznych w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)	156
Ryc. 122. Analiza własności i zamierzeń inwestycyjnych w skali Młodego Miasta (źródło: opracowanie własne)	157
Ryc. 123. Schemat ideowy stanu obecnego. (źródło: opracowanie własne)	160
Ryc. 124. Schemat ideowy stanu projektowanego. (źródło: opracowanie własne)	161
Ryc. 125. Podział na jednostki przestrzenne wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)	163
Ryc. 126. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnej Stoczni Schichaua wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)	165
Ryc. 127. Schemat założenia projektowego na terenach dawnej Stoczni Schichaua. (źródło: opracowanie własne)	166
Ryc. 128. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnych magazynów drewna wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)	167
Ryc. 129. Schemat założenia projektowego na terenach dawnych magazynów drewna. (źródło: opracowanie własne)	167
Ryc. 130. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnej Stoczni Cesarskiej wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)	168
Ryc. 131. Schemat założenia projektowego na terenach dawnej Stoczni Cesarskiej. (źródło: opracowanie własne)	169
Ryc. 133. Parametryzacja nabrzeży terenów Basenu Dokowego wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)	170
Ryc. 132. Schemat założenia projektowego na terenie Basenu Dokowego. (źródło: opracowanie własne)	170
Ryc. 134. Parametryzacja nabrzeży terenów dawnej gazowni wraz z schematem punktów skupiających. (źródło: opracowanie własne)	171
Ryc. 135. Schemat założenia projektowego na terenie Basenu Dokowego. (źródło: opracowanie własne)	172
Ryc. 136. Masterplan. (źródło: opracowanie własne)	173
Ryc. 137. Rozwiązania w zakresie komunikacji (źródło: opracowanie własne)	174
Ryc. 138. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej (źródło: opracowanie własne)	177
Ryc. 139. Rozwiązania w zakresie powiązań zielonych i wodnych	179
Ryc. 140. Schemat kanału odtworzonego po XIX-wiecznym obrysie fosy. (opracowanie własne na podstawie: https://fotopolska.eu/)	180
Ryc. 141. Rozwiązania w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych (źródło: opracowanie własne)	181

Ryc. 142. Rozwiązania w zakresie kształtowania kompozycji i formy zabudowy (źródło: opracowanie własne)	183
Ryc. 143. Schemat budynków odtworzonych po XIX-wiecznym obrysie. (opracowanie własne na podstawie: https://fotopolska.eu/)	184
Ryc. 144. Schemat budynku "Stołówki Stoczniowej" odtworzonej po dawnym obrysie (opracowanie własne na podstawie: https://fotopolska.eu/)	184
Ryc. 145. Sylweta - fragment od planowanego tunelu pod Motławą do Mlecznego Piotra, widok od strony zachodniej. (źródło: opracowanie własne)	186
Ryc. 146. Sylweta -fragment od ul. Stępkarskiej do Stoczni Cesarskiej, widok od strony zachodniej (źródło: opracowanie własne)	186
Ryc. 147. Sylweta fragment od ul. Stępkarskiej do Stoczni Cesarskiej, widok od strony północno-zachodniej (źródło: opracowanie własne)	186
Ryc. 148. fragment od basenu dokowego do półwyspu Drewnica, widok od strony północno-zachodniej (źródło: opracowanie własne)	187
Ryc. 149. fragment od basenu dokowego do półwyspu Drewnica, widok od strony północnej (źródło: opracowanie własne)	187
Ryc. 150. fragment od Drogi do Wolności do pochylni B1 i B3, widok od strony północnej (źródło: opracowanie własne)	187
Ryc. 151. Schemat rozwiązań w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	189
Ryc. 152. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	190
Ryc. 153. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	191
Ryc. 154. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	192
Ryc. 155. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	193
Ryc. 156. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	194
Ryc. 157. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	195
Ryc. 158. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	196
Ryc. 159. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	197
Ryc. 160. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	198
Ryc. 161. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	199
Ryc. 162. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	200
Ryc. 163. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	201
Ryc. 164. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	202
Ryc. 165. Rozwiązania w zakresie struktury funkcjonalnej nabrzeża (źródło: opracowanie własne)	203
Ryc. 166. Wizualizacja całego założenia urbanistycznego. (źródło: opracowanie własne)	204
Ryc. 167. Wizualizacja całego założenia urbanistycznego ujęcie nocne. (źródło: opracowanie własne)	205
Ryc. 168. Schemat barki wraz z nabrzeżem. (źródło: opracowanie własne)	206
Ryc. 169. Schemat powstania bryły barki	207
Ryc. 170. Plan zagospodarowania terenu w skali architektonicznej. (źródło: opracowanie własne)	209
Ryc. 171. Rzut poziom 0. (źródło: opracowanie własne)	210
Ryc. 172. Rzut poziom +1. (źródło: opracowanie własne)	211
Ryc. 173. Elewacja frontowa i tylna. (źródło: opracowanie własne)	212
Ryc. 174. Elewacja boczna (źródło: opracowanie własne)	212
Ryc. 175. Elewacja boczna. (źródło: opracowanie własne)	212
Ryc. 176. Elewacje i przekroje (źródło: opracowanie własne)	213
Ryc. 177. Wizualizacja w skali architektonicznej z widokiem na wybraną barkę. (źródło: opracowanie własne)	214
Ryc. 178. Wizualizacje założenia. (źródło: opracowanie własne)	215

Ryc. 179. Wizualizacje (źródło: opracowanie własne)	216
---	-----

10. SPIS FOTOGRAFII

Fot. 1. Inwestycja Nadmolałwie (źródło: zdjęcie własne)	16
Fot. 2. Pozostałości dawnej Gazowni (źródło: zdjęcie własne)	16
Fot. 3. Okolice Doku Cesarskiego, w tle Młeczny Piotr (źródło: zdjęcie własne)	17
Fot. 4. Marina w Doku Cesarskim, w tle inwestycja Stocznia Cesarska (źródło: zdjęcie własne)	17
Fot. 5. Inwestycja Doki (źródło: zdjęcie własne)	19
Fot. 6. Dawna Stocznia Cesarska (źródło: zdjęcie własne)	19
Fot. 7. Widok na ul. Nową Wałową, na drugim planie inwestycja Żurawie (źródło: zdjęcie własne)	19
Fot. 8. Widok na ul. Nową Wałową, w tle inwestycja Doki (źródło: zdjęcie własne)	20
Fot. 9. Inwestycja Żurawie (źródło: zdjęcie własne)	21
Fot. 10. Dawna Stocznia Schichaua (źródło: zdjęcie własne)	21
Fot. 11. Okolice ul. Elektryków, w tle estakada ul. Nowej Wałowej (źródło: zdjęcie własne)	21
Fot. 12. Marina w Doku Cesarskim, w tle inwestycja Stocznia Cesarska (źródło: zdjęcie własne)	22
Fot. 13. Widok na boczną elewację budynku Younig w Gdańsku (źródło https://www.housemarket.pl/inwestycje/102/upside_property_oddaje_pierwszy_w_polsce_koncept_a_parkamentow_na_wynajem_sieci_youniq.26083-40861.html#img)	44
Fot. 14. Zdjęcie wnętrza w inwestycji Younig w Gdańsku. (źródło: https://katalog.trojmiasto.pl/turystyka_i_noclegi/akademiki/gdansk/#gallery-4/)	45
Fot. 15. Zdjęcie z widokiem na elewację frontową od strony ul. Nowej Wałowej na inwestycji Younig Gdańsk	45
Fot. 16. Zdjęcie z tarasu osiedla Brabank z widokiem na Muzeum II Wojny Światowej	55