

## STRESZCZENIE

Tematem pracy dyplomowej jest studium przekształceń zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych w Gdańsku – Oliwie oraz kwartału Stawu V Młyna. Zespół znajduje się aktualnie w stanie zdegradowanym na wyłączonym z użytku terenie. Praca ma na celu stworzenie koncepcji przekształceń mogących ożywić to miejsce oraz uatrakcyjnić cały kwartał zabudowy, którego rozwój może być kluczowy dla wyznaczenia kierunku rozwoju terenów sąsiadujących.

Problematyka tematu dotyczy postępowania wobec porzuconych i zdegradowanych obiektów przemysłowych znajdujących się w kontekście historycznym. W poniższej pracy badane są przykłady rozwiązań architektonicznych i funkcjonalnych wpływających na udaną adaptację.

słowa kluczowe: <architektura przemysłowa>, <Zajezdnia Tramwajów Konnych>, <adaptacja>, <studium przekształceń>

## **ABSTRACT**

The subject of this diploma thesis is a study of possible transformations of the Former Horse Tram Depot in Gdańsk, Oliwa and the whole district of the 5th Watermill pond. The complex of buildings is currently out of use because of its processing degradation. The aim of this work is to create a conceptual project of possible transformations that would lead to urban and social regeneration of this district and make an impact of future development of the surrounding areas.

The subject matter concerns the actions taken towards abandoned and degraded post-industrial architecture located in historic context. The following work examines examples of architectural and functional solutions influencing a successful adaptation.

keywords: <post-industrial architecture>, <Horse Tram Depot>, <adaptation>, <study of transformations>

## Spis treści

<b>Wstęp i cel pracy</b>	<b>7</b>
<b>1. Problemy adaptacyjne zdegradowanej architektury przemysłowej w kontekście historycznym.</b>	<b>7</b>
1.1 Porzucona architektura przemysłowa – geneza zjawiska	7
1.2 Podejście do architektury przemysłowej w kontekście konserwatorskim i społecznym	7
1.3 Wyzwania stawiane przez adaptację obiektów przemysłowych w kontekście historycznym	8
1.4 Przykłady rozwiązań	8
1.4.1 Sports & Health Park - Neubrandenburg, Niemcy	8
1.4.2 GAME StreetMekka - Esbjerg, Dania	9
1.4.3 Bolshevik factory - Moskwa, Rosja	11
1.4.4 Muzeum Tadeusza Kantora CRICOTEKA - Kraków, Polska	12
1.5 Jakie rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne służą dobrej adaptacji?	13
1.5.1 Rozwiązania architektoniczne	13
1.5.2 Rozwiązania funkcjonalne	13
<b>2. Oliwa dawniej i dziś</b>	<b>14</b>
2.1 Charakterystyka dzielnicy i jej znaczenie na przestrzeni wieków	14
2.2 Struktura społeczna dzielnicy	15
2.3 Kontekst historyczny kwartału Stawu V Młyna	16
2.4 Nowe inwestycje	17
2.4.1 Osiedle mieszkaniowe Harmonia Oliwska i kompleks biurowy Opacka Park	17
2.4.2 Oliwski park	18
2.4.3 Oliwa 501	18
2.4.4 Oliwa 505 Hotel Hampton by Hilton	19
<b>3. Analiza stanu obecnego</b>	<b>20</b>
3.1 Lokalizacja kwartału w strukturze dzielnicy	20
3.2 Analiza stanu użytkowania terenu	20
3.3 Analiza stanu zagospodarowania terenu	21
3.4 Analiza uwarunkowań krajobrazowo-kompozycyjnych	22
3.5 Analiza uwarunkowań historyczno-kulturowych	22
3.6 Analiza komunikacji	23
3.7 Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego	24
3.8 Studium kierunków zagospodarowania przestrzennego	24
3.9 Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego	25
3.10 Studium przyrodnicze	26
3.10.1 Waloryzacja zieleni	26
3.10.2 Inwentaryzacja fotograficzna gatunków zasługujących na szczególną uwagę	26
<b>4. Wnioski</b>	<b>28</b>
4.1 Wnioski z analizy struktury dzielnicy	28
4.2 Wnioski z analizy stanu obecnego	28
4.3 Wyodrębnienie obszarów problematycznych	29
4.3.1 Dziedzictwo historyczne	29
4.3.2 Smart & Slow	30
4.3.3 Komunikacja	31
4.3.4 Przyroda	31
4.4 Podsumowanie - dobór programu funkcjonalnego	32
4.5 Założenia projektowe dla kwartału Stawu V Młyna	32
<b>5. Koncepcja zagospodarowania kwartału Stawu V Młyna</b>	<b>34</b>
5.1 Budowanie koncepcji na podstawie historycznego układu zabudowy kwartału	34
5.2 Wizja	35
5.3 Koncepcja nowego użytkowania terenu kwartału i istotnych terenów sąsiadujących	36
5.4 Kształtowanie nowego układu zabudowy	36
5.5. Ośrodki usługowe	37
5.6 Założenia parkowo-ogrodowe	38

5.7 Komunikacja kołowa wewnątrz kwartału	39
5.6 Koncepcja zagospodarowania kwartału Stawu V Młyna	40
<b>6. Koncepcja architektoniczno-urbanistyczna zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych</b>	<b>42</b>
6.1 Koncepcja zagospodarowania terenu	42
6.2 Rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych	44
<b>Bibliografia</b>	<b>52</b>
<b>Spis ilustracji</b>	<b>53</b>
<b>Spis załączników</b>	<b>55</b>

## **Wstęp i cel pracy**

Problematyka poniższej pracy skupia się wokół sposobów postępowania wobec zabytków architektury przemysłowej. Ze względu na swoją liczebność i charakterystykę są one traktowane jako zabytki drugiej klasy, w skutek czego często ich ochrona kończy się na wpisaniu do rejestru zabytków a porzucone budynki ulegają degradacji, zatracając przemysłowe dziedzictwo regionów.

Celem pracy jest znalezienie najlepszych rozwiązań mających na celu ożywienie kwartału Stawu V Młyna wraz z zespołem historycznej Zajezdni Tramwajów Konnych.

## **1. Problemy adaptacyjne zdegradowanej architektury poprzemysłowej w kontekście historycznym.**

### **1.1 Porzucona architektura poprzemysłowa – geneza zjawiska**

Peryferyjne obiekty industrialne masowo powstające na przełomie XVIII i XIX wieku szybko stały się czynnikiem miastotwórczym, skutkując wytworzeniem nowego, niespotykanego dotychczas krajobrazu miasta – fabryki otoczonej zabudową mieszkaniową i użyteczności publicznej – określane go mianem przemysłowego. W duchu ciągłych przemian i wynalazków, świeżo wzniesione budowle w przeciągu kilku lat traciły na ważności, były więc przekształcane i wykorzystywane w innych dziedzinach przemysłu. Zważywszy na swoją specyficzną strukturę i formę, obiekty te szybko zostały przerosnięte przez dynamicznie rozwijający się przemysł, w skutek czego mamy dziś do czynienia z powszechnie występującym zjawiskiem porzucenia architektury poprzemysłowej. Efektem tego jest degradacja budynku przebiegająca w sposób naturalny, stopniowy lub też w znaczny sposób przyspieszona przez działania osób trzecich (wandalizm, kradzieże, itp.)(Szygendowski, 2009). Pomimo rosnącej świadomości w zakresie tego problemu, jest on nadal obecny w Europie i na całym świecie, ze względu na jego skomplikowaną naturę zarówno w aspekcie konserwatorskim jak i społecznym postrzeganiu.

### **1.2 Podejście do architektury poprzemysłowej w kontekście konserwatorskim i społecznym**

Pojawienie się świadomości znaczenia dziedzictwa poprzemysłowego miało swój początek u kresu lat pięćdziesiątych XX wieku w Wielkiej Brytanii, a po dekadzie zaczęło również wzrastać w pozostałych krajach europejskich, co poskutkowało pojawieniem się dużej ilości projektów rewitalizacyjnych dla problemowych obszarów dawniej związanych z przemysłem. Prędko zauważone zostały korzyści ekonomiczne wynikające z działań mających na celu ożywienie terenów poprzemysłowych, zwłaszcza że w znacznej większości przypadków znajdują się one w bardzo atrakcyjnych dla dzisiejszego potencjalnego użytkownika lokalizacjach – w otoczeniu zabudowy śródmiejskiej lub dobrze skomunikowanych częściach miasta, często w sąsiedztwie atraktorów (np. rzeki).

Niestety pomimo rosnącej świadomości potrzeby ochrony architektury poprzemysłowej jest ona nadal traktowana "po macoszemu", jako zabytek drugiej kategorii, ustępujący miejsca w hierarchii – a tym samym środków na konserwację – spektakularnym zabytkom, które cieszą oko każdego. Chociaż obiekty przemysłowe były często projektowane przez znakomitych architektów i zawierają typowy dla tej architektury zestaw cech architektonicznych, to na ich znaczenie dla dziedzictwa kulturowego największy wpływ ma fakt, że są to obiekty które bezpowrotnie utraciły swoją funkcję pierwotną. Przy dużej liczbie takich obiektów i zazwyczaj znacznej ich koncentracji na stosunkowo niewielkim obszarze, wymusza to odmienne podejście do ochrony i konserwacji, która w pierwszym rzędzie musi uwzględniać konieczność adaptacji do nowej funkcji, a w konsekwencji ocenę dopuszczalnego zakresu interwencji odmienną niż w przypadku innych obiektów zabytkowych (Szygendowski, 2009).

### 1.3 Wyzwania stawiane przez adaptację obiektów przemysłowych w kontekście historycznym

Szansą na ratowanie dziedzictwa jest wzrastające zainteresowanie turystyką przemysłową i bardzo popularna dzisiaj moda na styl industrialny. Typologia i układ przestrzenny historycznej architektury przemysłowej daje wiele możliwości w zakresie kreowania atrakcyjnych wnętrz praktycznie dla dowolnej funkcji, jednakże problem pojawia się przy zestawieniu kosztów inwestycji z ograniczeniami konserwatorskimi, które przecież są niezbędne aby zachować dziedzictwo tych obiektów. W idealnej sytuacji mamy do czynienia ze współpracą na linii miasto - inwestor - konserwator zabytków, przy której każda ze stron wynosi korzyść a zabytek dożywa czasów swojego ponownego (a czasem pierwszego) prymu. Taka sytuacja niestety nie jest standardem.

Wśród negatywnych skutków braku odpowiedniej współpracy na wyżej wymienionych szczeblach można wymienić zatracenie klimatu miejsca, dopuszczenie się fałszu konserwatorskiego, czy nawet całkowite zniszczenie obiektu. Największym wyzwaniem adaptacji obiektów przemysłowych w kontekście historycznym jest odnalezienie odpowiednich rozwiązań architektonicznych i funkcjonalnych, które pozwolą na wyeksponowanie dziedzictwa, ożywią opuszczoną, zdegradowaną przestrzeń i jednocześnie będą rentowne.

### 1.4 Przykłady rozwiązań

#### 1.4.1 *Sports & Health Park - Neubrandenburg, Niemcy*

Położone na północy niemieckie miasto Neubrandenburg jest znane z bogatego dziedzictwa gotyckiej architektury ceglanej. Obok zabytków takich jak najlepiej zachowany na świecie średnio-wieczny mur obronny znajdują się dwa budynki zajezdni tramwajów (Lokschuppen 1 i Lokschuppen 2), wybudowanych w 1864 i 1926 roku. Teren zajezdni został porzucony na ponad 30 lat, podlegając w tym czasie ciągłej degradacji i chociaż obecnie budynki zespołu są jednymi z najstarszych zachowanych obiektów w mieście – na skutek znacznych zniszczeń, które dotknęły centrum podczas II Wojny Światowej – dziś stanowią one tylko wspomnienie dziedzictwa industrialnego XX wieku.

W roku 2016 duńska pracownia architektoniczna EFFEKT stworzyła projekt miejskiego wielofunkcyjnego kompleksu o charakterze sportowo-wypoczynkowym na terenie zajezdni, który zakłada adaptację historycznych budynków do nowych funkcji. Lokschuppen 1 został przystosowany do pełnienia funkcji przestrzeni adaptacyjnej mogącej dostosować się na potrzeby lokali gastronomicznych, biur, stref co-workingowych czy sal wystawienniczych, natomiast Lokschuppen 2 został zaadaptowany na basen wewnętrzny ze strefą SPA i pomieszczeniami towarzyszącymi. Funkcje kompleksu zostały dobrane w sposób odpowiadający na potrzeby współczesnych użytkowników przestrzeni miejskich – stanowią symbiozę między codziennymi wyzwaniami dzisiejszych czasów a zdrowym, aktywnym trybem życia.

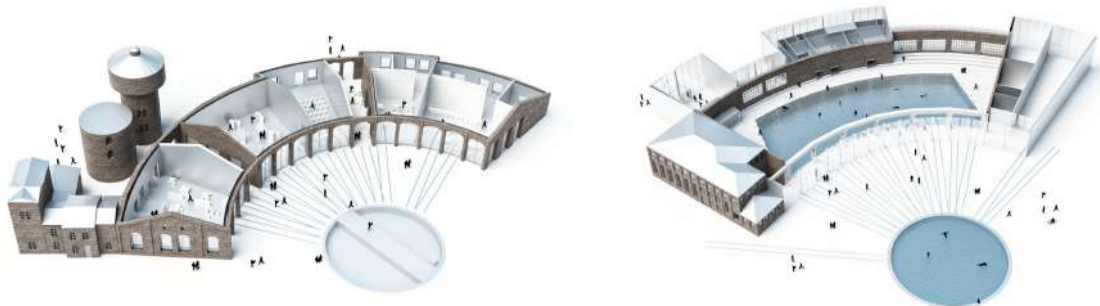
Proces projektowania transformacji budynków zajezdni przyjęty przez architektów rozpoczął się od inwentaryzacji obiektów, dogłębnej analizy stanu technicznego i ustalenia, które elementy są warte pozostawienia a które wymagają rozbioru lub wymiany w celu dostosowania do nowej funkcji i poprawienia konstrukcji. Odmienne programy funkcjonalne i stan budynków wymusiły zastosowanie różnych technologii adaptacji. W przypadku Lokschuppen 1 projekt zakłada zachowanie całości ceglanej fasady i możliwie jak największej ilości ścian wewnętrznych oraz uzupełnienie konstrukcji rdzeniem, natomiast w Lokschuppen 2 proponowane jest działanie odwrotne – nowa tkanka otula elementy starego budynku, odsłaniając gdzieś z zewnątrz części dawnej fasady. Ponieważ ówczesnymi typowymi dla budownictwa industrialnego materiałami była cegła i drewno, architekci zdecydowali się na symboliczne użycie dzisiejszych preferowanych dla przemysłu materiałów – stali i szkła. Dzięki temu zabiegowi uzyskano wyraźne rozróżnienie między dawną i nową tkanką budynków, przy zachowaniu harmonii i estetyki podkreślającej przemysłowe dziedzictwo kompleksu.



Ryc. 1. Budynek Lokschuppen 1. Po lewej zdjęcie stanu przed adaptacją, po prawej wizualizacja wprowadzonych zmian.



Ryc. 2. Budynek Lokschuppen 2. Po lewej zdjęcie stanu przed adaptacją, po prawej wizualizacja wprowadzonych zmian.



Ryc. 3. Modele pokazujące przekształcenia budynków Lokschuppen 1 (po lewej) i Lokschuppen 2 (po prawej).

#### 1.4.2 GAME StreetMekka - Esbjerg, Dania

Innym przykładem adaptacji obiektu przemysłowego wykonanym przez pracownię EF-EKT jest projekt kompleksu poświęconego sportom ulicznym zlokalizowanego w duńskim mieście portowym Esbjerg. Niespełna kilometr od dworca centralnego znajduje się wybudowana w 1897 roku zajezdnia kolejowa, która została wybrana na siedzibę centrum sportu i kultury ulicznej, ufundowanego przy współpracy władz miasta i inwestorów prywatnych w celu kultywowania przybierających na popularności aktywności sportowych innych niż głównonurtowe oraz zaangażowania lokalnej młodzieży w uczestnictwo w zorganizowanych przedsięwzięciach.

Budynek zajezdni ulegał wielu przemianom na przestrzeni lat – wielokrotne burzenie i dobudowywanie nowych części znacznie wpłynęło na oryginalną strukturę bryły – natomiast nieużytkowanie przez wiele lat doprowadziło do stopniowej degradacji ceglano-drewnianej substancji obiektu. Z

powodu niskiego budżetu inwestycyjnego architekci zdecydowali się na pozostawienie istniejących części budynku w formie otwartych przestrzeni halowych, dokonując tylko niezbędnych transformacji mających na celu zapewnienie nośności i bezpieczeństwa użytkowania, natomiast środki zaoszczędzone na termomodernizacji przeznaczyć na budowę nowych segmentów uzupełniających zabudowę w duchu oryginalnego układu. Nowa zabudowa została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi w istniejących częściach obiektu zasadami podziału, wykorzystując stal i beton jako materiały przewodnie. Dzięki zastosowaniu tego zabiegu uzyskano spójną estetycznie całość, wpisującą się w historyczną tkankę obiektu.

Pojedyncze elementy programu funkcjonalnego zamykają się w pięciu segmentach budynku i są to: skatepark, boisko, sala taneczna, gastronomia i tor parkourowy, które płynnie wychodzą na centralnie położony plac spajający wszystkie części ze sobą.

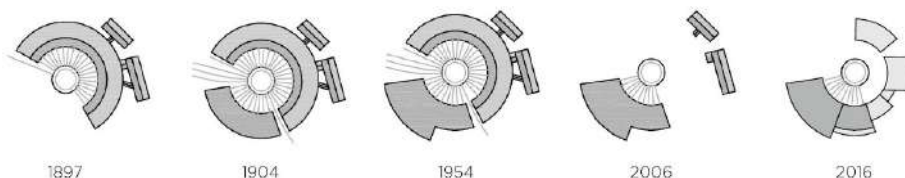


Ryc. 4. Widok z lotu ptaka na zespół budynków zajezdni przed interwencją.



Ryc. 5. Wizualizacja obiektu po adaptacji.





Ryc. 6. Schemat pokazujący przekształcenia obiektu na przestrzeni lat wraz ze stanem projektowanym.

#### 1.4.3 Bolshevik factory - Moskwa, Rosja

Projekt transformacji i adaptacji kompleksu Bolshevik Factory jest jednym z flagowych przykładów tego typu projektów w Moskwie. Zespół składa się z siedemnastu budynków wzniesionych na przestrzeni lat – w tym zabytkowych obiektów z końca XIX wieku – położonych przy Leningradsky Prospekt – głównej alei tętniczej Moskwy. Porzucony na wiele lat kompleks został nabyty przez inwestorów w 2012 roku. W skutek braku opieki konserwatorskiej obiekty znajdowały się w stanie ogromnej degradacji, co znacznie utrudniło prace mające na celu zachowanie jak największej ilości oryginalnej materii. Pierwszym, najważniejszym krokiem w procesie transformacji było odpowiednie zaizolowanie i zabezpieczenie istniejących budynków przed dalszą degradacją i negatywnym wpływem czynników atmosferycznych, które najbardziej przyczyniły się do powstałych zniszczeń.

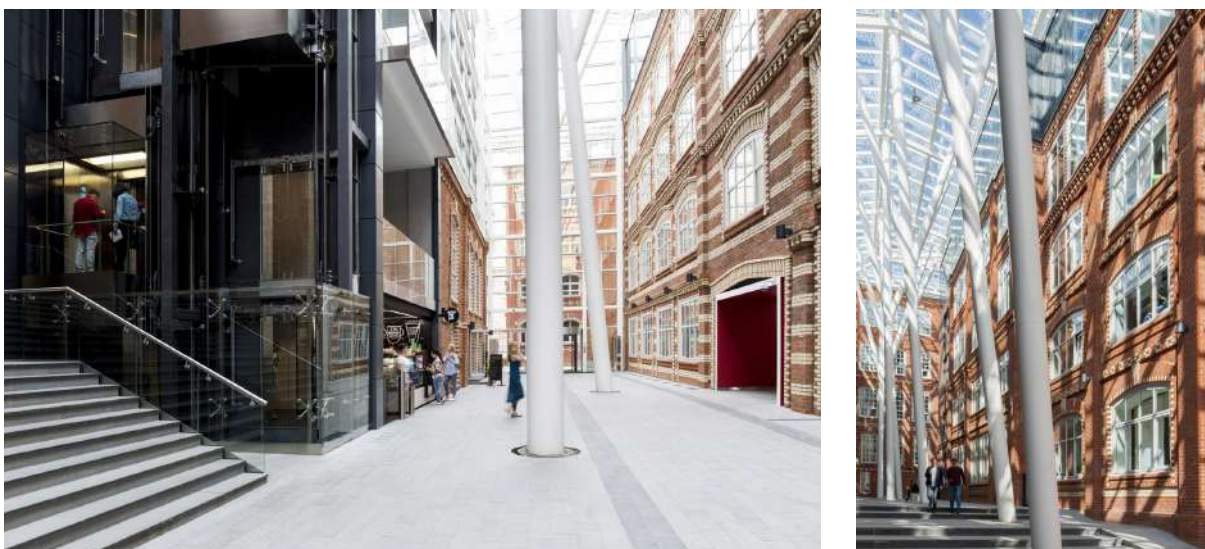


Ryc. 7. Stan obiektu przed adaptacją.

Koncepcja projektu opiera się na stworzeniu wielofunkcyjnego parku – historyczne obiekty zostały zaadaptowane do pełnienia funkcji biurowo-usługowej, blaszany silos przebudowany na siedzibę Muzeum Rosyjskich Impresjonistów z kompleksem kinowym a historyczny układ zabudowy został uzupełniony nowymi budynkami mieszkaniowymi. Całość połączona jest między sobą szklanymi pasażami, umożliwiającymi przemieszczanie się między obiektami pod zadaszeniem oraz zwiększeniem powierzchni użytkowej.

Analizując rozwiązania architektoniczno-budowlane można zauważyć, że projektanci postawili silny nacisk na odnowienie, konserwację i ponowne wykorzystanie historycznej substancji. Podczas rozbiórki elementów, które nie były w stanie dalej pełnić swojej funkcji dołożono wszelkich starań, żeby jak najwięcej z nich uratować i wykorzystać w wystroju wnętrz. Zarówno nowobudowane obiekty jak i dobudowywane części mające uzupełnić ubytki w budynkach historycznych zostały wykonane z materiałów pozwalających na odróżnienie starego od nowego. Przyjęte zostały dwie strategie postępowania podczas adaptacji obiektów zabytkowych – obudowa zniszczonych części na wzór oryginału,

przy wykorzystaniu nowych materiałów oddających przemysłowy charakter obiektu w nowoczesny sposób oraz integracją nowych, obcych elementów w historycznej tkance.



Ryc. 8. Wnętrza pasaży między adaptowanymi budynkami.

#### 1.4.4 Muzeum Tadeusza Kantora CRICOTEKA - Kraków, Polska

Podgórska elektrownia komunalna została wybudowana w 1900 roku i już po 15 latach działania została pozbawiona swojej funkcji pierwotnej wskutek przyłączenia Podgórze do Krakowa i scalenia z elektrownią Krakowską. Na przestrzeni lat obiekt był wielokrotnie adaptowany do funkcji niezwiązanych z przemysłem a finalnie opuszczony. Niszczący budynek zlokalizowany przy ul. Nadwiślańskiej w Krakowie stał się przedmiotem konkursu architektonicznego na projekt Muzeum Tadeusza Kantora i nowej siedziby Ośrodka Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora Cricoteka. Zwycięski projekt przygotowany przez nsMoonStudio i Wizja Biuro Architektoniczne został wielokrotnie nagrodzony i wyróżniony w konkursach i plebiscytach a zrealizowany w 2014 roku obiekt stał się charakterystycznym elementem krajobrazu Bulwaru Podolskiego.

Budynek Cricoteki łączy w sobie funkcję ekspozycyjną, dydaktyczną i badawczo- -archiwalną. Poza salami ekspozycyjnymi zawiera w sobie również salę teatralną, kinową, archiwa i czytelnię. Poszczególne strefy nowego kompleksu nie budują utartego porządku funkcji a raczej tworzą hierarchię znaczeniową poszczególnych elementów programowych – jak możemy przeczytać w opisie koncepcji projektu dostarczonej przez autorów.

Koncepcja projektu adaptacji dawnej elektrowni opiera się na odnowieniu historycznej zabudowy i niejako otuleniu jej z zewnątrz nową bryłą, której forma według zamysłu projektantów ma kontrastować zarówno z otoczeniem jak i obiektem adaptowanym. Wykorzystane materiały – beton, szkło, stal – nadal oddają industrialny charakter dzielnicy, jednakże sposób w jaki zostały użyte, przy zestawieniu z poprzemysłowym obiektem mają stwarzać dysonans, zachęcający odbiorców do dokładniejszego egzaminowania relacji zaistniałych między częściami zespołu.



Ryc. 9. Budynek Elektrowni Pogórze przed adaptacją (po lewej) i po (po prawej).

## 1.5 Jakie rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne służą dobrej adaptacji?

### 1.5.1 Rozwiązania architektoniczne

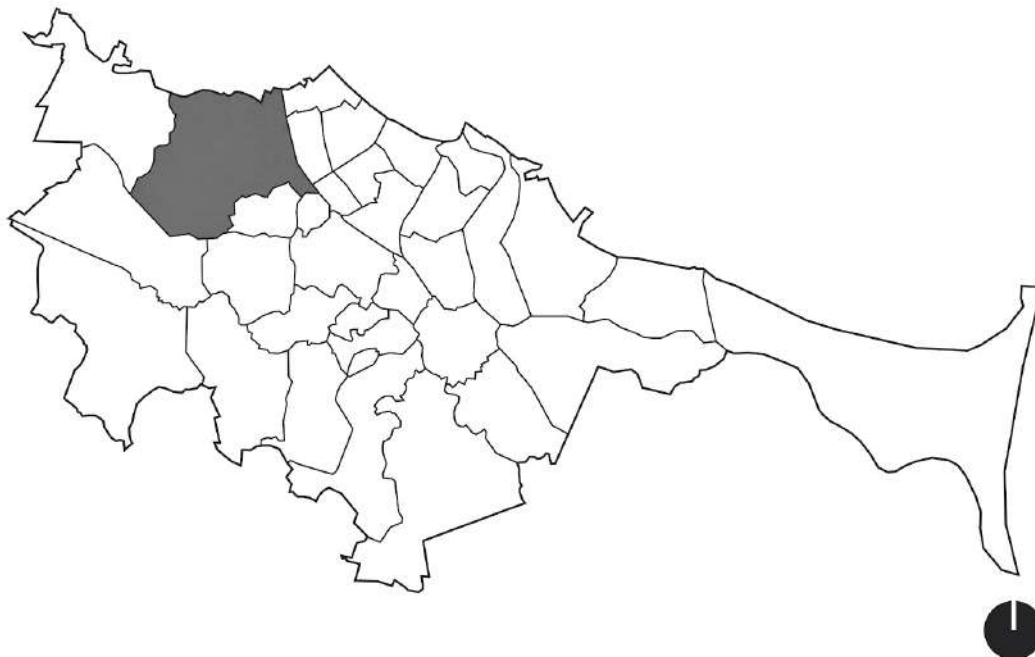
Analizując powyższe przykłady można stwierdzić, że najlepsze rozwiązania architektoniczne służące dobrej adaptacji obiektów poprzemysłowych w kontekście historycznym to takie, które pozwalają na wyraźne rozróżnienie między starym a nowym, przy jednoczesnym zachowaniu charakteru obiektu. Do przedstawionych rozwiązań należy uzupełnianie historycznej formy na wzór pierwotnej przy użyciu nowoczesnych technologii i materiałów, kontrastowanie dawnej tkanki z nowoczesnymi, obcymi elementami, które oddają dzisiejszego ducha industrializmu, głównie dzięki zastosowanym materiałom oraz budowanie nowych części lub całych obiektów na zasadach kompozycyjnych obowiązujących w adaptowanym budynku. Najistotniejszym z punktu widzenia konserwatorskiego i w kontekście zrównoważonego rozwoju jest odpowiednie oszacowanie możliwości obiektu i wykorzystanie jak największej ilości elementów, które nawet jeśli nie są w stanie już samoistnie pełnić swojej funkcji, mogą zostać ponownie wykorzystane.

### 1.5.2 Rozwiązania funkcjonalne

Wśród najczęściej występujących rozwiązań funkcjonalnych podczas adaptacji obiektów poprzemysłowych możemy wymienić funkcję usługową, biurową i mieszkaniową. Istotnym dla utrzymania dziedzictwa poprzemysłowego jest aspekt edukacyjny, z tego punktu widzenia adaptacja na obiekty użyteczności publicznej ma największą szansę na powodzenie. Ważnym jest, aby nowo dobrana funkcja była unikatowa, specjalna i odpowiadała na potrzeby zarówno mieszkańców regionu jak i sprowadzała nowych użytkowników, dzięki czemu obszar ma szansę na rewitalizację.

## 2. Oliwa dawniej i dziś

### 2.1 Charakterystyka dzielnicy i jej znaczenie na przestrzeni wieków

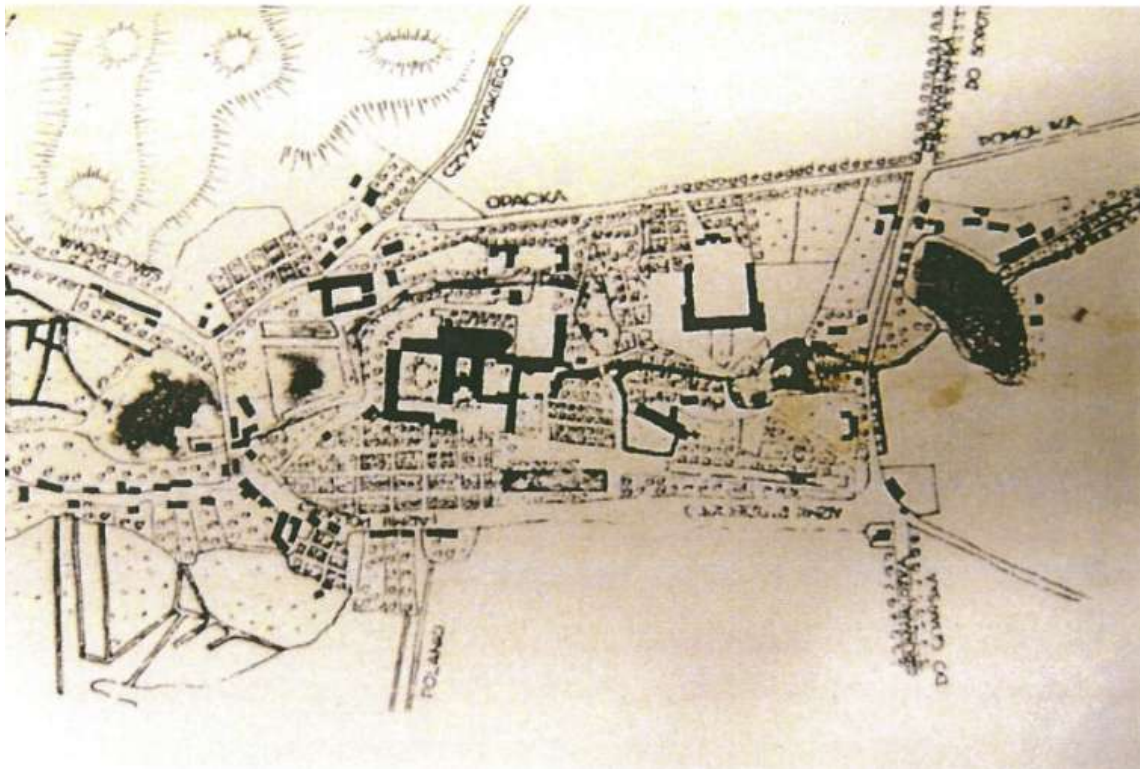


Ryc. 10. Lokalizacja dzielnicy na mapie Gdańska

Oliwa funkcjonuje jako dzielnica Gdańska od roku 1926. Od północy graniczy z Sopotem, od wschodu z dzielnicami Przymorze Małe i Żabianka, od zachodu z Matarnią i Osową a od południa – Strzyża, VII Dworem i Brętowem.

Historia Oliwy wywodzi się z tradycji opactwa cysterskiego – przez wieki funkcjonowała jako wieś klasztorna, która następnie została przekształcona w miasto w roku 1874. Jednym z najwspanialszych zabytków znajdujących się w dzielnicy jest Katedra Oliwska wraz z zespołem poklasztorным i pałacowo-parkowym. Oliwa to dzielnica o unikatowym charakterze, której historyczny układ urbanistyczny został w dużej mierze nienaruszony.

Ponad połowę obszaru dzielnicy zajmują lasy Trójmiejskiego Parku narodowego, natomiast strefa zurbanizowana przecięta jest Aleją Grunwaldzką, która stanowi część głównej arterii Trójmiasta, oraz drogą kolejową obsługującą połączenia dalekobieżne oraz Szybką Kolej Miejską. Wzdłuż głównego ciągu transportowego skoncentrowane są obiekty usługowe o znaczeniu metropolitalnym, uczelnie wyższe oraz wysokiej klasy budynki biurowe.



Ryc. 11. Odrys z planu wsi z ok. 1800 roku.



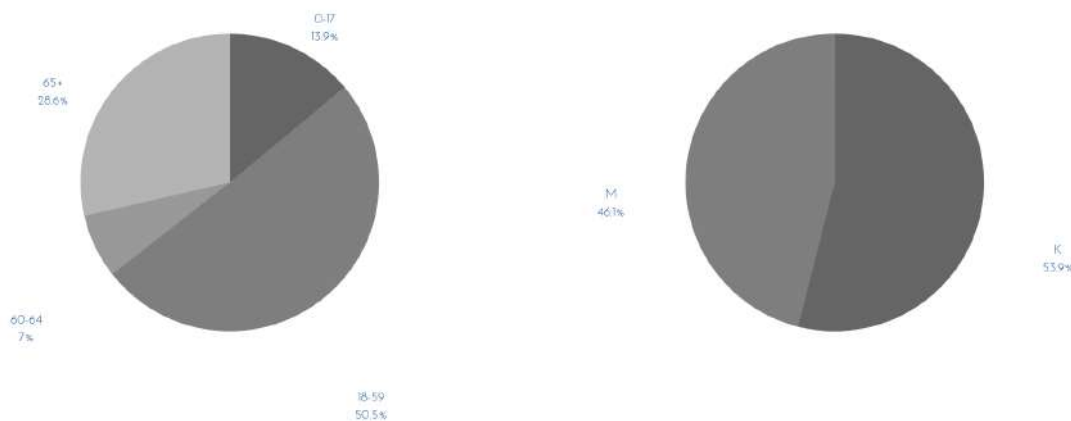
Ryc. 12. Fragment planu Oliwy z ok. 1933 roku.

## 2.2 Struktura społeczna dzielnicy

Według danych statystycznych z 2020 roku Oliwę zamieszkuje 14 970 osób. 53,9% społeczeństwa stanowią kobiety a najliczniejsze grupy wiekowe to przedział 18-59 lat (50,5% społeczeństwa) i 65+ (28,6% społeczeństwa). Przyrost naturalny w roku 2020 wynosił -132. Saldo migracji wewnętrznych w dzielnicy wynosi -7.

Według przeprowadzonego w 2018 roku badania jakości życia mieszkańców Gdańska, mieszkańcy Oliwy, którzy wzięli udział w badaniu ocenili ogólną jakość życia w dzielnicy na 3,67. Średnia dla całego miasta wynosi 3,70 a ocena badania przebiega w skali szkolnej (najniższa ocena to 1, najwyższa – 6).

Poszczególne kategorie w których dzielnica Oliwa uzyskała niższą ocenę od średniej dla miasta to: zadowolenie z infrastruktury drogowej w miejscu zamieszkania, zadowolenie z sieci handlowo-usługowych w miejscu zamieszkania, poczucie bezpieczeństwa, zadowolenie ze środowiska naturalnego, zadowolenie z poziomu zdrowia i usług medycznych, ocena warunków mieszkaniowych i przestrzeń publiczna w miejscu zamieszkania. Ocenę powyżej średniej uzyskały wszystkie kategorie dotyczące zadowolenia z powiązań komunikacyjnych i dostępności publicznych środków transportu.



Ryc. 13 i 14. Wiek mieszkańców dzielnicy (po lewej). Podział mieszkańców ze względu na płeć (po prawej). Na podstawie danych z 2020 roku.

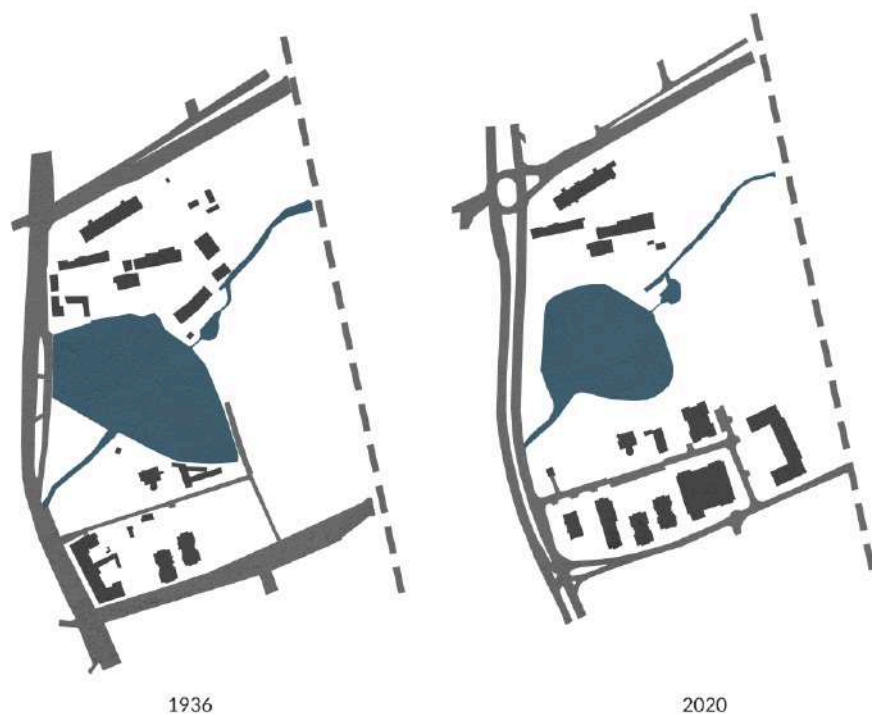
### 2.3 Kontekst historyczny kwartału Stawu V Młyna

Młyn V został wybudowany w 1596 roku jako kuźnia żelaza i znajdował się po północno-wschodniej stronie stawu. Pierwszym dzierżawcą był Wartenberg-Preuss, następnie A. Prigrans. W 1650 roku młyn został przekształcony na prochowy przez Corneliusa Flaminga. W późniejszych latach przebudowany na młyn do mielenia kory drzewnej, później rozbudowany w konstrukcji ryglowej zaczął pracę jako młyn zbożowy. Budynek młyna spłonął około roku 1970.

W południowo-zachodniej części kwartału znajduje się wybudowana w latach 1898-1906 willa Tannenheim, do której w latach 20-tych XX wieku dobudowany został ogród zimowy, rozplanowany w duchu kompozycji secesyjnej, z przejawami wpływu japońskiej sztuki ogrodowej. Jest to jeden z niewielu zachowanych do dziś przykładów secesyjnego założenia rezydencjonalnego o wysokim poziomie artystycznym detalu architektonicznego.

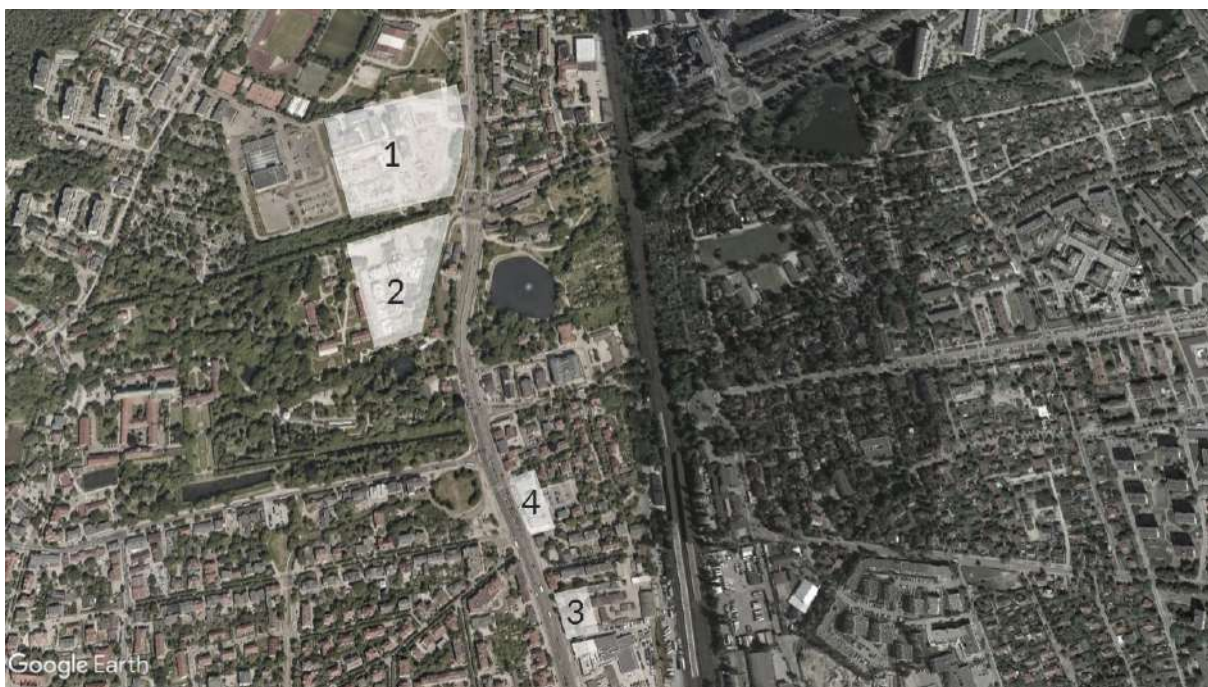
Historia tramwajów konnych w Gdańsku i Oliwie rozpoczęła się w maju 1872 roku, kiedy miasto uzyskało pozwolenie na budowę i eksploatację konnej linii tramwajowej wydane przez prezydenta policji w Berlinie. Przystąpiono wtedy do budowy pierwszej jednotorowej linii, która planowo miała biec od Targu Siennego do Oliwy. Kolej ruszyła na pełnej trasie 8 sierpnia 1873 roku, wcześniej kursowała tylko od Bramy Oliwskiej, przez Wrzeszcz do Oliwy.

Wraz z otrzymanym zezwoleniem ruszyła budowa zajezdni tramwajów konnych w Oliwie na rogu ulic Grunwaldzkiej i Pomorskiej. Zespół zajezdni składał się z hali tramwajów z mieszkaniami dla pracowników na piętrze, piętrowego budynku biurowego z dwiema drewnianymi werandami, do którego przylegała parterowa część z dwoma pomieszczeniami warsztatowymi i dwie stajnie. Już w 1879 roku rozpoczęto proces likwidacji linii tramwajowej ze względu na niskie dochody i wysokie koszty utrzymania. W tym samym czasie budynki zajezdni zostały opuszczone. Jeden budynek stajni został rozebrany, drugi zaadaptowany na areszt. Funkcjonował w ten sposób aż do likwidacji w 1904 roku. Budynki zajezdni zostały przekształcone na fabrykę mydła i biuro. Tuż przed rozpoczęciem I Wojny Światowej uruchomiona została elektryczna linia tramwajowa, która wraz ze stopniowym powiększaniem się wymusiła potrzebę ponownego zaadaptowania budynków zajezdni. W późniejszych latach zespół funkcjonował jako magazyny, biura a finalnie mieszkania pracownicze. W roku 1996 został wpisany do rejestru zabytków.



Ryc. 15. Schemat przekształceń kwartału Stawu V Młyna.

## 2.4 Nowe inwestycje



Ryc. 16. Lokalizacja inwestycji na mapie.

### 2.4.1 Osiedle mieszkaniowe Harmonia Oliwska i kompleks biurowy Opacka Park

Inwestycja, której realizacja została rozpoczęta w 2017 roku składająca się z 10 ośmio-kondygnacyjnych budynków mieszkaniowych oraz zespołu trzech budynków biurowych z lokalami usługowymi. Bloki mieszkalne zaprojektowane zostały w zabudowie kwartałowej, kompleks biurowy znajduje się w pierwszej linii od ul. Grunwaldzkiej.



Ryc. 17 i 18. Opacka Park (po lewej) i osiedle Harmonia Oliwska (po prawej).

#### 2.4.2 Oliwski park

Inwestycja rozpoczęta w 2017 roku, oddana do użytku w roku 2019. Składa się z 8 cztero-kondygnacyjnych budynków mieszkaniowych.



Ryc. 19. Wizualizacje osiedla Oliwski Park.

#### 2.4.3 Oliwa 501

Budynek biurowo-usługowy zaprojektowany przez zespół Grupa 5 Architekci. Zakończenie budowy jest planowane na rok 2022.



Ryc. 20. Wizualizacja budynku Oliwa 501.



#### 2.4.4 Oliwa 505 Hotel Hampton by Hilton

Powstały w 2017 roku hotel zaprojektowany przez pracownię Wolski Architekci. Inwestycja obejmowała również odbudowę zdegradowanego obiektu historycznego Niemieckiego Dworu.



Ryc. 21. Wizualizacja Hotelu.

### 3. Analiza stanu obecnego

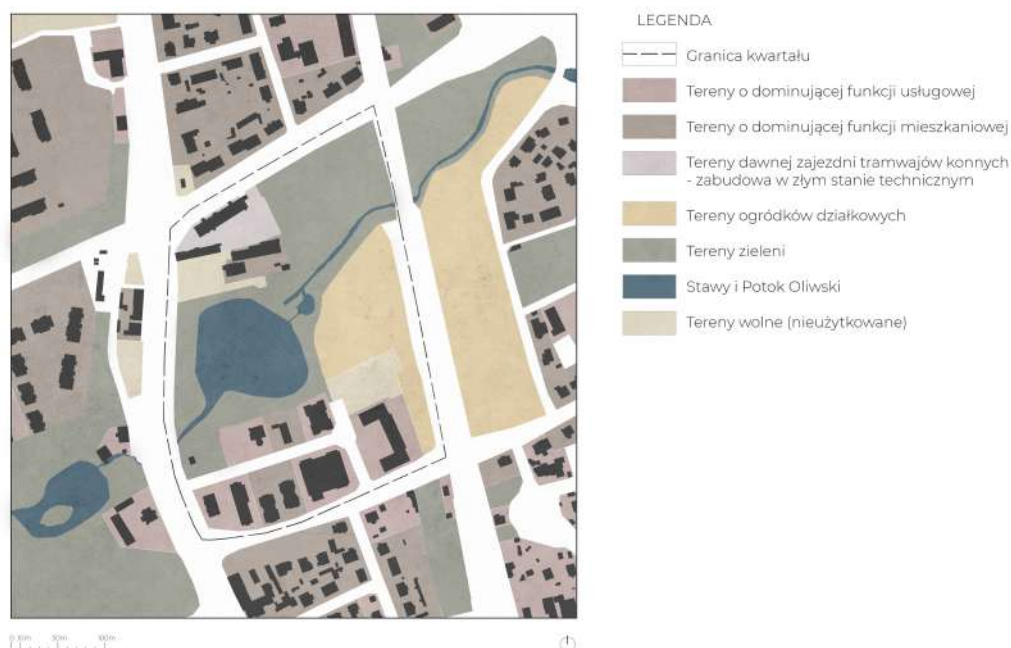
#### 3.1 Lokalizacja kwartału w strukturze dzielnicy



Ryc. 22. Lokalizacja w strukturze dzielnicy.

Kwartał Stawu V Młyna znajduje się w północnej części dzielnicy Oliwa. Ograniczony jest od zachodu aleją Grunwaldzką, od wschodu torami kolejowymi, od północy ulicą Pomorską a od południa ul. Piastowską. Przez kwartał płynie ciek Potoku Oliwskiego a w bezpośrednim otoczeniu znajduje się Park Oliwski wraz z zabytkowym zespołem pocysterskim oraz stacja SKM Gdańsk Oliwa. Kwartał osadzony jest w otoczeniu zabytkowego zespołu urbanistycznego Starej Oliwy, na przecięciu lokalnej osi smart (obszar wysoko rozwinięty technologicznie) i osi slow (obszar o ważnym znaczeniu ekologicznym).

#### 3.2 Analiza stanu użytkowania terenu

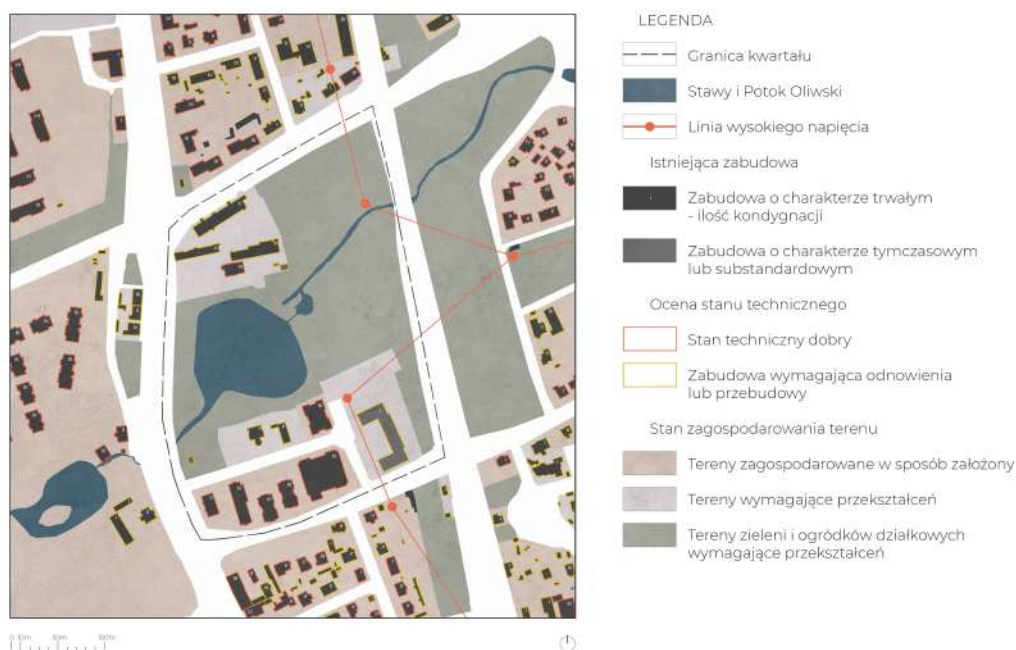


Ryc. 23. Stan użytkowania terenu.

Znaczną część kwartału zajmują tereny zielone, nieużytkowe i tereny ogródków działkowych. Wśród zabudowy nieznaczną przewagę mają obiekty o dominującej funkcji usługowej, które znajdują się w południowej części kwartału. W północnej części znajduje się park sensoryczny i zespół budynków Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych.

W otoczeniu kwartału przeważa zabudowa mieszkaniowa, tereny zieleni wraz z Parkiem Oliwskim oraz tereny ogródków działkowych, które znajdują się po drugiej stronie torów.

### 3.3 Analiza stanu zagospodarowania terenu



Ryc. 24. Stan zagospodarowania terenu.

Większość obszaru kwartału to tereny wymagające przekształceń, do terenów zagospodarowanych w sposób założony można zaliczyć tylko północno-zachodni narożnik. Zabudowa kwartału nie przekracza wysokości czterech kondygnacji. Stan techniczny budynków przy ul. Piastowskiej oraz al. Grunwaldzkiej numer 533 jest dobry, natomiast obiekty przy al. Grunwaldzkiej 529 oraz zespół dawnej zajezdni tramwajów konnych wymaga odnowienia lub przebudowy, tak samo jak zabudowa o charakterze substandardowym znajdująca się przy ul. Piastowskiej. Po wschodniej stronie torów znajduje się duży obszar zieleni i ogródków działkowych wymagający przekształceń. Pozostała część uwzględnionego w analizie otoczenia jest zagospodarowana w większości w sposób założony jednak zabudowa w wielu miejscach wymaga odnowienia. Przez obszar kwartału przechodzi linia wysokiego napięcia.

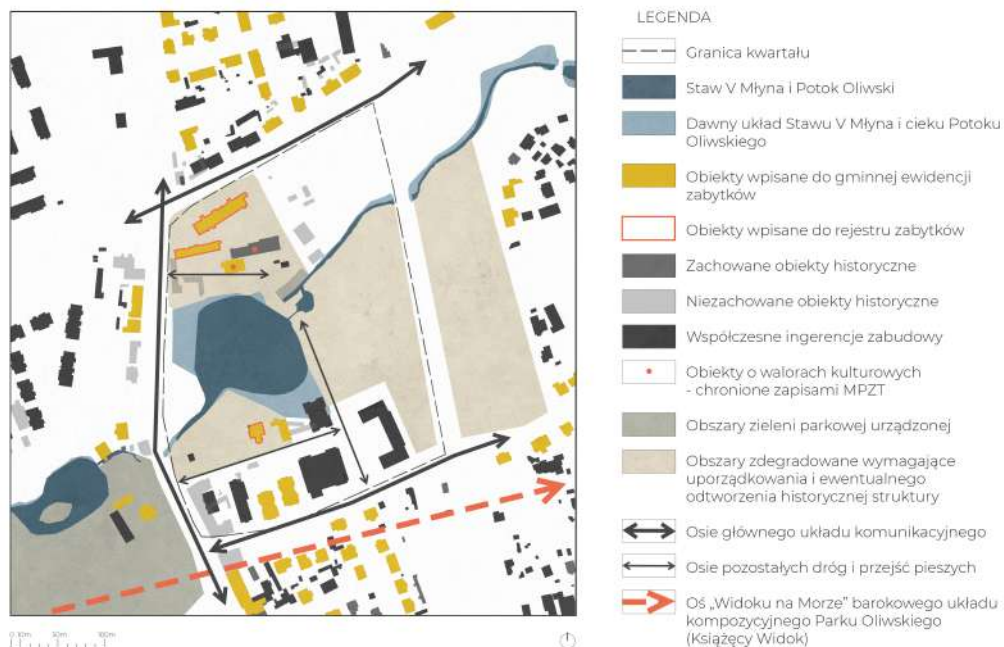
### 3.4 Analiza uwarunkowań krajobrazowo-kompozycyjnych



Ryc. 25. Uwarunkowania krajobrazowo-kompozycyjne.

Główne ciągi widokowe rozciągają się wzdłuż al. Grunwaldzkiej oraz torów kolejowych, pozostałe znajdują się w krótkich odcinkach przy ul. Pomorskiej i Piastowskiej. Obszar Stawu V Młyna stanowi platformę ekspozycyjną.

### 3.5 Analiza uwarunkowań historyczno-kulturowych



Ryc. 26. Uwarunkowania historyczno-kulturowe.

Analiza pokazuje stan zachowania struktury historycznej w porównaniu ze stanem z roku 1937. Osie głównego układu komunikacyjnego oraz pozostałych dróg i przejść pozostały niezmienione. Znaczna część powierzchni kwartału wymaga uporządkowania z możliwością odtworzenia historycznej struktury.

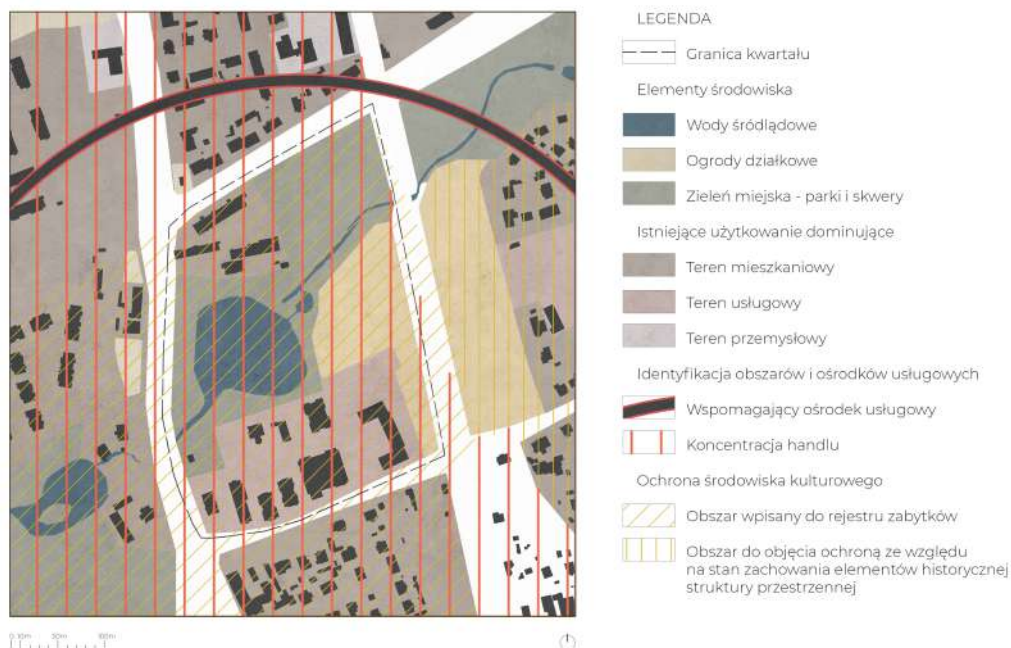
### 3.6 Analiza komunikacji



Ryc. 27. Komunikacja.

Kwartał ograniczony jest drogami zbiorczymi od północy i południa, od wschodu – drogą główną. W bezpośrednim otoczeniu kwartału znajduje się pętla tramwajowa, cztery przystanki autobusowe oraz przystanek Gdańsk Oliwa Szybkiej Kolei Miejskiej. Na terenie kwartału znajdują się ciągi piesze, dwie ulice dojazdowe i droga o równoprawnym ruchu pieszym, rowerowym i kołowym. Od zachodu i północy kwartału ciągnie się droga rowerowa ze zjazdem do terenu oznaczonego jako parking rowerowy przy stawie. Wewnątrz kwartału nie znajdują się drogi rowerowe.

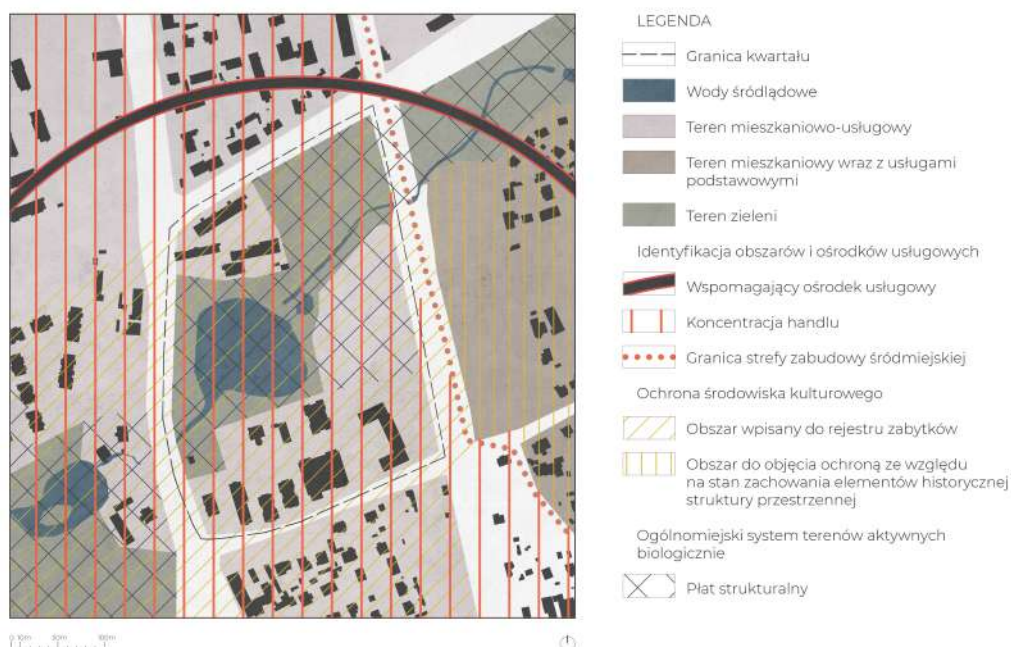
### 3.7 Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego



Ryc. 28. Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego.

Kwartał Stawu V Młyna w całości znajduje się w obszarze wpisanym do rejestru zabytków. Obszar parku wokół stawu oraz zespół Zajezdni został wskazany jako "Obszar o znaczeniu krajowym i regionalnym". Teren zieleni i ogrodów działkowych wokół stawu objęty w całości strefą OSTAB. Kwartał znajduje się w granicach Centralnego Pasma Usługowego.

### 3.8 Studium kierunków zagospodarowania przestrzennego



Ryc. 29. Studium kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Tereny ogrodów działkowych wskazane zostały jako tereny do przekształceń w kierunku za-inwestowania miejskiego. Całość istniejącej zabudowy kwartału jak i teren przeznaczony na nowe inwestycje został oznaczony jako pełniący funkcję mieszkaniowo-usługową.

### 3.9 Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego



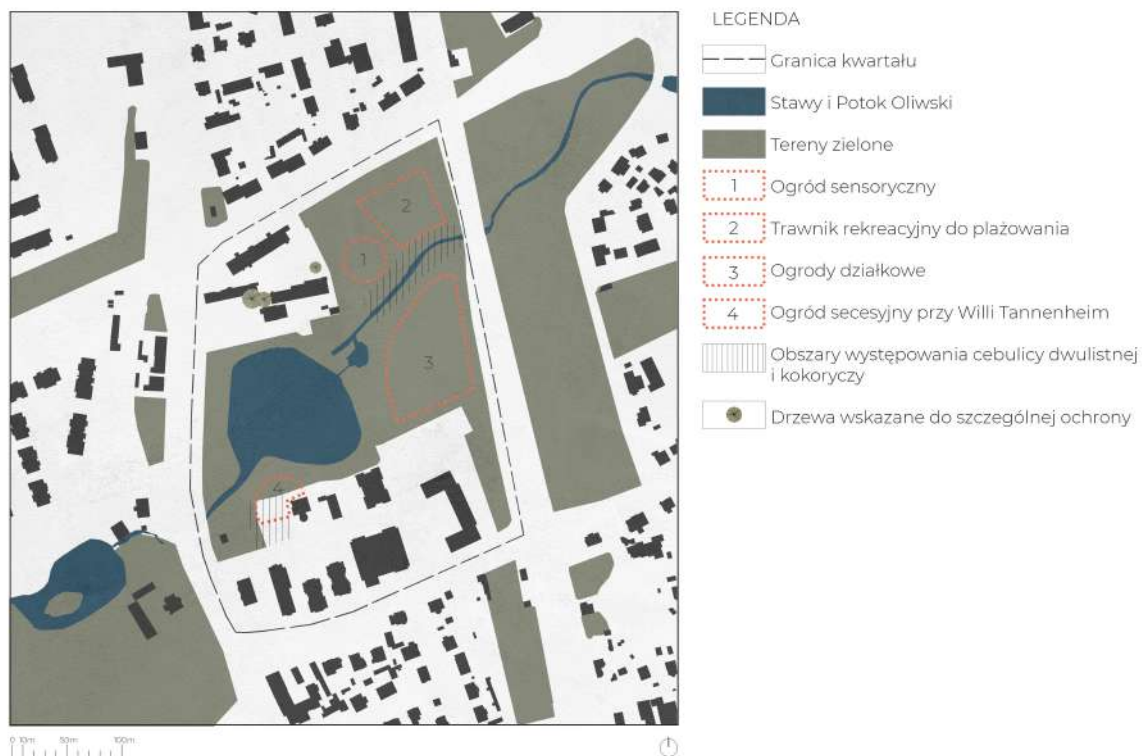
Ryc. 30. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

Z ustaleń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego uchwalonego 27 października 2011 r. wyłania się podział na:

- tereny zabudowy usługowej komercyjnej i publicznej z wyłączeniem rzemiosła produkcyjnego, stacji paliw, warsztatów samochodowych blacharskich i lakierniczych, stacji obsługi samochodów ciężarowych i autobusów
- tereny zabudowy usługowej z zielenią towarzyszącą, dla których min. 70% inwestycji przeznaczona jest na tereny zieleni urządzonej
- tereny zieleni urządzonej

### 3.10 Studium przyrodnicze

#### 3.10.1 Waloryzacja zieleni



Ryc. 31. Studium przyrodnicze.

Według wykonanej w 2016 roku przez mgr. Marcina Łyko *Ekspertyzy dendrologicznej drzew rosnących w sąsiedztwie dawnej zajezdni tramwajów konnych w obszarze Kwartalu Stawu V Młyna w Gdańsku – Oliwie* na opracowywanym terenie znajduje się ponad 300 drzew i krzewów, których zdecydowana większość jest w dobrym stanie zdrowotnym. Do najliczniej występujących gatunków należą: klon zwyczajny (*Acer platanoides*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*) i olsza czarna (*Alnus glutinosa*). Autor opracowania wyróżnia trzy drzewa zasługujące na szczególną uwagę i ochronę, których fotografie i opis zostały umieszczone w kolejnym podrozdziale a stan potwierdzony podczas badań terenowych.

#### 3.10.2 Inwentaryzacja fotograficzna gatunków zasługujących na szczególną uwagę

1. Leszczyna turecka - gatunek drzewa występujący zaledwie w kilku miejscach na terenie Gdańska
2. Dąb szypułkowy
3. Topola osika
4. Cebulica dwulistna (*Scilla bifolia*)
5. Kokorycz (*Corydalis*)





Ryc. 32. Leszczyna turecka (po lewej) i Dąb szypułkowy (po prawej).



Ryc. 33. Topola osika.



Ryc. 34. Cebulica dwulistna i Kokorycz.

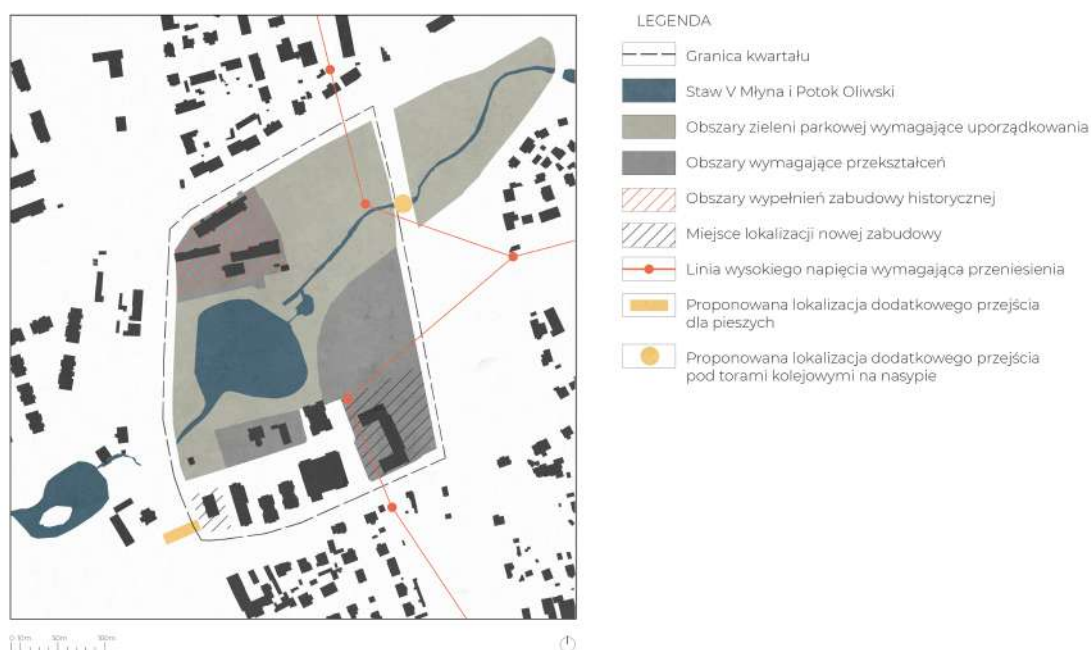
## 4. Wnioski

### 4.1 Wnioski z analizy struktury dzielnicy

Według danych statystycznych z 2020 roku ponad 86% mieszkańców Oliwy stanowią osoby dorosłe, wśród których aż 35,6% to osoby starsze i emeryci. Wśród całego społeczeństwa dzielnicy zaledwie 13,9% przypada na osoby niepełnoletnie, z czego można wyciągnąć wniosek, że struktura społeczna dzielnicy składa się głównie z ludzi starszych, młodych dorosłych i osób bezdzietnych. Ujemne saldo migracyjne oraz przyrost naturalny oznaczają, że więcej osób opuszcza dzielnicę niż się do niej wprowadza, jednocześnie prężnie rozwijający się sektor biurowy oraz pobliskie uczelnie wyższe powodują codzienny napływ ludzi z innych obszarów. Nowe inwestycje w sektorze mieszkalnictwa, które miały miejsce w ostatnich latach i trwają obecnie mogą wpłynąć na polepszenie salda migracyjnego w przyszłości.

Na podstawie badania jakości życia mieszkańców Gdańska przeprowadzonego w 2018 roku, wśród kategorii wypadających poniżej średniej miasta wyróżnić warto: zadowolenie z sieci handlowo-usługowych, poczucie bezpieczeństwa, zadowolenie ze środowiska naturalnego i przestrzeni publiczna w miejscu zamieszkania. Brak odpowiedniej infrastruktury publicznej poświęconej dla mieszkańców zmniejsza możliwość na zawiązywanie kontaktów społecznych, ograniczając tworzenie społeczności lokalnej, która znacznie przyczynia się do ogólnego poczucia bezpieczeństwa.

### 4.2 Wnioski z analizy stanu obecnego



Ryc. 35. Wnioski z analizy stanu obecnego.

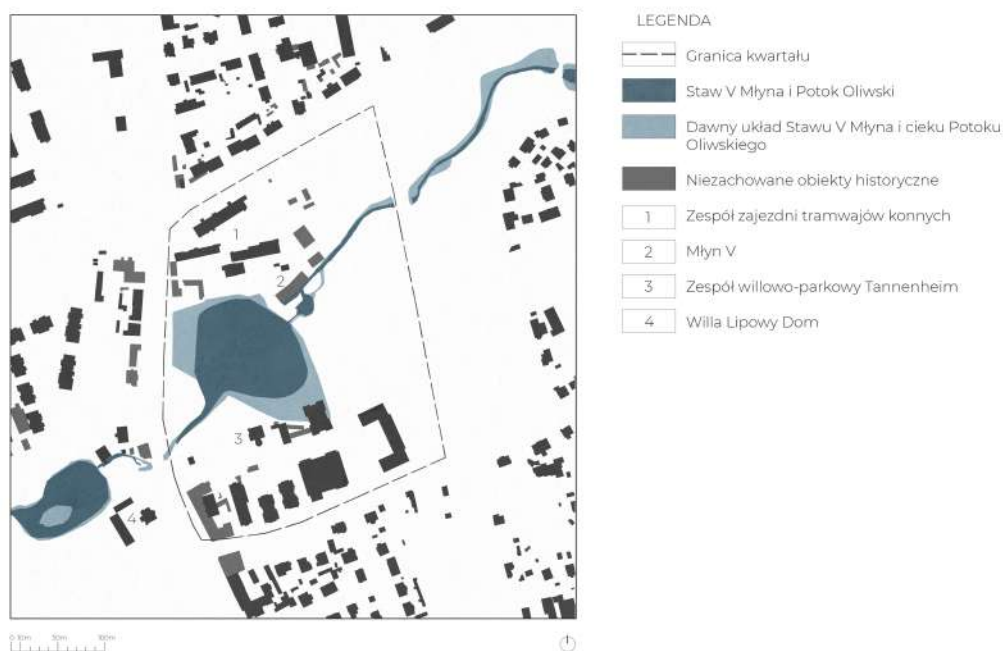
Kwartał Stawu V Młyna znajduje się w atrakcyjnej i strategicznej dla rozwoju dzielnicy lokalizacji. Zdecydowana większość kwartału to obszary wymagające uporządkowania lub przekształceń. Ze względu na położenie w ciągu ekologicznym Potoku Oliwskiego należy szczególną uwagę zwrócić na tereny zielone - ograniczyć nową zabudowę i uwypuklić ich walory. Całość kwartału oznaczona jest w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego jako obszar koncentracji handlu oraz wspomagający ośrodek usługowy. Warto również zwrócić uwagę na stan zagospodarowania i użytkowania terenów sąsiadujących, idących wzdłuż cieku Potoku Oliwskiego. Znajdujący się po przeciwnej stronie Alei Grunwaldzkiej Park Oliwski znacząco podwyższa atrakcyjność lokalizacji, natomiast obszar po wschodniej stronie torów kolejowych jest zbliżony charakterem do terenu kwartału, co może prognozować jego transformację w przyszłości. Z tego powodu, podczas budowania kon-

cepcji zagospodarowania kwartału należy pochylić się również nad połączeniami oraz możliwymi przekształceniami terenów sąsiednich.

### 4.3 Wyodrębnienie obszarów problematycznych

Na podstawie przeprowadzonych analiz, dostępnej literatury i wizji lokalnej zostały wyodrębnione walory warte uwypuklenia i ochrony oraz obszary problematyczne wymagające przekształceń. W celu usystematyzowania zostały one podzielone na cztery kategorie - dziedzictwo, smart & slow, komunikacja i przyroda - które będą traktowane jako podstawa do doboru odpowiednich założeń projektowych dla opracowywanego terenu oraz postulatów dla terenów sąsiadujących.

#### 4.3.1 Dziedzictwo historyczne



Ryc. 36. Problematyka: dziedzictwo.

Opracowywany teren jest położony w bezpośrednim otoczeniu zabytkowego układu urbanistycznego Starej Oliwy. Zarówno w obszarze kwartału jak i na sąsiadujących terenach znajdują się obiekty wpisane do rejestru gminnej ewidencji zabytków a wśród nich budynki, których stan użytkowania nie wykorzystuje ich pełnego potencjału. Oprócz zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych na szczególną uwagę zasługuje również Willa Tannenheim z sąsiadującym Domem Ogrodnika. Stan techniczny obydwu budynków wymaga odnowienia, natomiast funkcja transformacji lub ożywienia. Kolejnym zespołem budynków jest willa Lipowy Dom wraz z towarzyszącą jej zabudową, tworzącą kompleks mogący funkcjonować jako dodatkowe wejście do Parku Oliwskiego. Dom Młynarza znajdujący się w północnej części kwartału nie wymaga przekształceń ze względu na stan techniczny, chociaż jego położenie przy budynkach Zajezdni daje powód do przeanalizowania jego funkcji w kontekście całego zespołu.

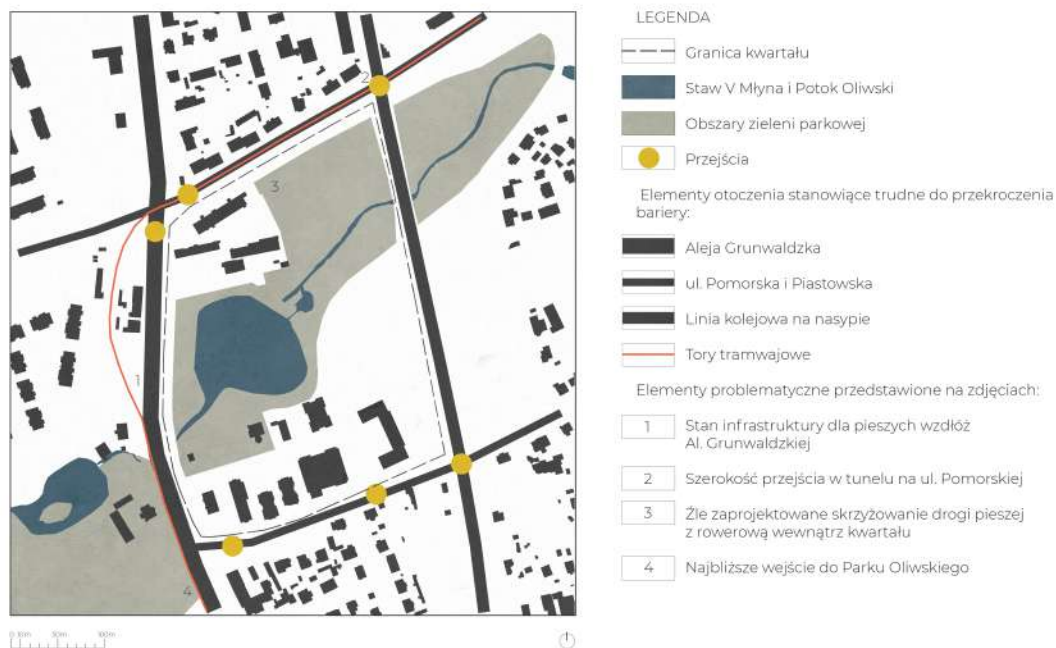
#### 4.3.2 Smart & Slow



Ryc. 37. Przecięcie osi SMART i SLOW.

Hybrydowy model rozwoju miast Smart Slow City to połączenie koncepcji miasta inteligentnego (smart) i miasta powolnego (slow), której filarami jest działanie ukierunkowane na poprawę jakości życia w mieście z wykorzystaniem nowych rozwiązań technologicznych oraz sieciowanie jako narzędzie polityki rozwoju i budowania relacji z otoczeniem (E. Farelnik, 2018). G. Rembarz w autorskim opracowaniu (2017) wyróżnia oś smart, wyznaczoną przez główny ciąg komunikacyjny Trójmiasta (kolej i Al. Grunwaldzką) i prostopadle przecinającą ją oś slow (na osi Potoku Oliwskiego). Jak zauważa, kwartał Stawu V Młyna znajduje się na ich przecięciu, czyniąc ten teren strategicznym dla rozwoju modelu hybrydowego. Oznacza to konieczność wypracowania unikatowego programu funkcjonalnego i charakteru miejsca, będącego spoiwem łączącym obydwie ideologie.

### 4.3.3 Komunikacja



Ryc. 38. Bariery komunikacyjne.

Kwartał jest położony między głównymi ciągami komunikacyjnymi Trójmiasta – Aleją Grunwaldzką i torami kolejowymi obsługującymi Szybką Kolej Miejską. Bliskość stacji kolejowej, przystanków autobusowych i tramwajowych wpływa na atrakcyjność lokalizacyjną terenu, jednakże brak odpowiedniej infrastruktury dla pieszych czyni opracowywany obszar wyizolowanym i trudno dostępnym. Obecny układ przejść dla pieszych sprawia, że teren kwartału jest pomijany przez przypadkowych przechodniów przemieszczających się między stacją SKM a innymi elementami znajdującymi się w sąsiedztwie. Brak bezpośredniego przejścia powoduje, że chcąc dostać się z kwartału do Parku Oliwskiego musimy przejść okrężną drogę, co jest nielogiczne i odbiera szansę na korzystanie z walorów tak atrakcyjnego elementu otoczenia, natomiast zły stan chodnika po przeciwnej stronie Alei Grunwaldzkiej uniemożliwia wygodne poruszanie się.

Jedynie połączenia między kwartałem a terenami znajdującymi się po przeciwnej stronie torów kolejowych obsługiwane są przez tunele znajdujące się na ul. Pomorskiej i Piastowskiej, co również znacznie wpływa na wydłużenie drogi do pokonania dla pieszych oraz izolację tych terenów. Dodatkowo, szerokość traktu pieszego w tunelu na ul. Pomorskiej uniemożliwia bezpieczną i wygodną komunikację pieszą. Droga rowerowa biegnąca wzdłuż ulicy, która urywa się kilka metrów przed tunelem i rozpoczyna ponownie kilka metrów za nim powoduje kolizję pieszych z rowerzystami. Szerokość chodnika pod tunelem uniemożliwia swobodne jednoczesne przejście pieszych idących z jednej strony i osób prowadzących rower z drugiej, a częsta praktyka rowerzystów przejeżdżających przez tunel bez zatrzymania stwarza niebezpieczeństwo.

### 4.3.4 Przyroda

Obszar kwartału znajduje się w ciągu ekologicznym Potoku Oliwskiego, którego walory powinny być chronione przez ograniczenie ekspansji zabudowy w jego najbliższym otoczeniu. W północnej części kwartału znajdują się tylko nieliczne drzewa o charakterze wartościowym, co umożliwi przekształcenia na tym terenie. Po wyodrębnieniu poszczególnych składowych terenów zielonych wewnątrz kwartału można zauważyć, że są to elementy liniowe (tereny wokół stawu i Potoku, przechodzące od Parku Oliwskiego przez kwartał i ciągnące się dalej po przeciwnej stronie torów) oraz punktowe (skwer im. Stefana Eleka, ogród sensoryczny). Wyraźna kontynuacja terenów parkowych wzdłuż ciągu Potoku oznacza, że powinny być one traktowane całościowo podczas tworzenia koncepcji, natomiast sieć elementów punktowych może zostać rozwinięta jako tematyczne urozmaicenie

tych terenów. Na uwagę zasługuje również ogród secesyjny znajdujący się przy Willi Tannenheim, który obecnie jest ogrodzony i znajduje się w stanie opłakanym.

#### 4.4 Podsumowanie - dobór programu funkcjonalnego

Biorąc pod uwagę dotychczasowe trendy w strukturze społecznej dzielnicy, nowe inwestycje zarówno w sektorze biurowym jak i mieszkaniowym, braki wyróżnione przez mieszkańców oraz opisane powyżej obszary problematyczne, program funkcjonalny dla kwartału powinien skupiać się wokół funkcji publicznych umożliwiających kultywację społeczności lokalnej, jednocześnie dając jej przestrzeń na mieszanie się z użytkownikami przyjezdnymi, wzmacniając tym samym poczucie bezpieczeństwa. Wzbogacenie oferty usługowej rejonu w sektorze gastronomicznym, wykształcenie nowych ośrodków kulturowo-społecznych oraz uzupełnienie zabudową biurowo-usługową nastawioną na lokalnych przedsiębiorców i artystów pozwoli na wykształcenie nowego, inkluzywnego społeczeństwa jednocześnie kreując unikatowy charakter miejsca.

#### 4.5 Założenia projektowe dla kwartału Stawu V Młyna



Ryc. 39. Założenia projektowe – schemat.

Założenia projektowe dla kwartału oraz postulaty przekształceń dla terenów sąsiadujących zostały pogrupowane według wcześniej wyróżnionych kategorii obszarów problematycznych, chociaż są ze sobą ściśle powiązane i oddziałują na całościowe podejście do kształtowania koncepcji przekształceń kwartału.

#### **Dziedzictwo**

1. Adaptacja willi Lipowy Dom i zabudowy towarzyszącej na ośrodek usługowy stanowiący nowe, dodatkowe wejście do Parku Oliwskiego – połączenie terenów zielonych ciągu Potoku Oliwskiego; wzbogacenie oferty usługowej rejonu;
2. Przekształcenie zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych w centrum społeczno-usługowe – nadanie funkcji “wizytówki” kreującej nowy charakter miejsca

3. Adaptacja Domu Młynarza na apartotel – funkcja towarzysząca do zabudowy kwartału
4. Adaptacja willi Tannenheim i Domu Ogrodnika na ośrodek promowania stylu slow life – wykorzystanie “ukrytej” wśród drzew lokalizacji obiektów do stworzenia zacisznego miejsca w środku miasta, zachęcającego do aktywności fizycznej i samorozwoju

### **Komunikacja**

1. Utworzenie dodatkowego przejścia dla pieszych łączącego kwartał z Parkiem Oliwskim – zwiększanie dostępności terenu dla pieszych i włączenie go do cyrkulacji rejonu
2. Poszerzenie i remont chodnika wzdłuż przeciwnej strony Alei Grunwaldzkiej – zwiększenie wygody użytkowników
3. Poszerzenie tunelu na ul. Pomorskiej – zwiększenie bezpieczeństwa pieszych; możliwość utrzymania ciągu drogi rowerowej
4. Poszerzenie tunelu dla cieków Potoku Oliwskiego – zachowanie ciągłości drogi pieszej; połączenie terenów zielonych po obydwu stronach torów kolejowych

### **Smart & Slow**

1. Przekształcenie części terenu ogródków działkowych po przeciwnej stronie torów w teren zabudowy mieszkaniowej – rozwój miasta do wewnątrz
2. Przekształcenie części terenu ogródków działkowych po przeciwnej stronie torów w ogród społeczny – kultywacja inkluzji i pogłębiania więzi społecznych; urban farming; odejście od własnościowego podejścia i szerzenie idei wspólnoty
3. Nowa niska zabudowa biurowo-usługowa nastawiona na lokalnych przedsiębiorców i artystów – miejsce przeznaczone na małe biznesy, pracownie i lokale usługowe

### **Przyroda**

1. Rekultywacja ogrodu secesyjnego przy willi Tannenheim – otwarcie terenu na ludzi, wzbogacenie roślinności na terenie kwartału
2. Remont istniejącego ogrodu sensorycznego i powiększenie założenia – polepszenie jakości terenu i wpisanie go w otoczenie
3. Przekształcenie terenu ogródków działkowych wewnątrz kwartału w park spacerowo-rekreacyjny – zwiększenie inkluzji terenu; wprowadzenie ładu przestrzennego
4. Nasadzenia roślinności izolacyjnej wzdłuż nasypu kolejowego – zmniejszenie negatywnego oddziaływania sąsiedztwa torów kolejowych
5. Nasadzenia roślinności wzbogacającej ekosystem stawu – polepszenie jakości wody; przeciwdziałanie negatywnym skutkom zwiększenia liczby użytkowników terenu

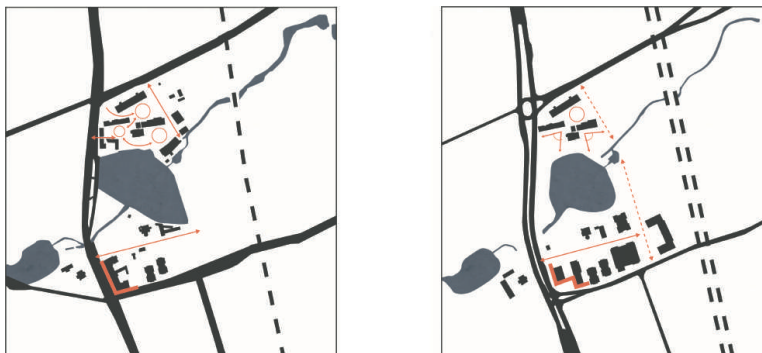
### **Główne cele powyższych założeń:**

- wykorzystanie potencjału historycznej zabudowy, udostępnienie jej dla ludzi tak, aby była przestrzenią w której odbywają się ich interakcje w opozycji do bycia tylko mijaną na ulicy architekturą danego okresu;
  - zwiększenie wygody i bezpieczeństwa użytkownika terenu przez pieszych oraz włączenie, otwarcie i połączenie kwartału z terenami sąsiadującymi;
  - nadanie unikatowego charakteru miejsca, zsywającego miasto w ramach idei smart i slow;
  - wzbogacenie systemu parkowego i uporządkowanie zaniedbanych terenów zielonych
  - stworzenie miejsca otwartego na ludzi, dającego możliwość do interakcji i kultywacji więzi społecznych;

- wprowadzenie ładu przestrzennego na zaniedbanych terenach.

## 5. Koncepcja zagospodarowania kwartału Stawu V Młyna

### 5.1 Budowanie koncepcji na podstawie historycznego układu zabudowy kwartału



Ryc. 40. Schematy porównujące układ zabudowy z roku 1936 i 2020.

Pierwszym etapem budowania koncepcji przekształceń dla kwartału Stawu V Młyna było porównanie historycznego układu przestrzennego z roku 1936 z współczesnym. Na powyższych rysunkach zaznaczone zostały relacje między zabudowaniami: wnętrza urbanistyczne, powiązania między nimi, osie i otwarcia widokowe. Pierwotne wnętrza zostały utracone, natomiast w ich miejscu pojawiły się przypadkowe otwarcia widokowe. Wyraźnie wykształcone osie komunikacyjne dawnego układu zostały zatarte, poza osią biegnącą przy willi Tannenheim, obecnie są to tylko osie pozorne, funkcjonujące jako główne drogi piesze kwartału.

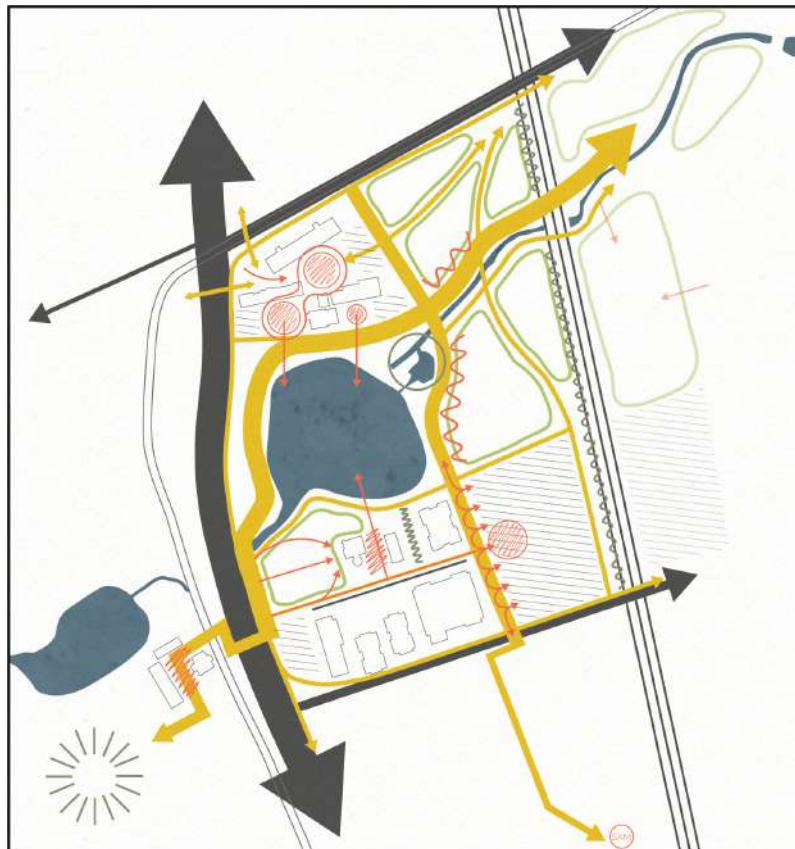


Ryc. 41. Schematy wynikowy.

Na podstawie analizy funkcjonowania układów dawniej i dziś powstała koncepcja skupiająca się wokół odtworzenia historycznego układu wnętrza i zachodzących między nimi relacji, przy jednoczesnym podkreśleniu funkcjonujących obecnie osi komunikacyjnych wewnątrz kwartału. Ze względu na atrakcyjność, którą nadaje temu miejscu staw oraz jego historyczne znaczenie, duży nacisk został położony na ciąg Potoku Oliwskiego. Stworzenie ścieżki biegnącej wzdłuż niego pozwoli na połączenie kwartału z otoczeniem i wykorzystanie potencjału naturalnych walorów tych terenów.



## 5.2 Wizja



Ryc. 42. Wizja

Powyższy szkic przedstawia koncepcyjną wizję dla kwartału Stawu V Młyna. Podkreślone na niej zostały główne rdzenie komunikacyjne łączące tereny północne ze stacją SKM, oraz wcześniej wspomnianą drogę wzdłuż Potoku Oliwskiego, stanowiącą połączenie kwartału z Parkiem Oliwskim oraz terenami parkowymi po przeciwnej stronie torów kolejowych. Zaznaczone zostały również wnętrza nawiązujące do historycznego układu przestrzennego, oraz wynikowe miejsca uzupełnienia zabudowy.

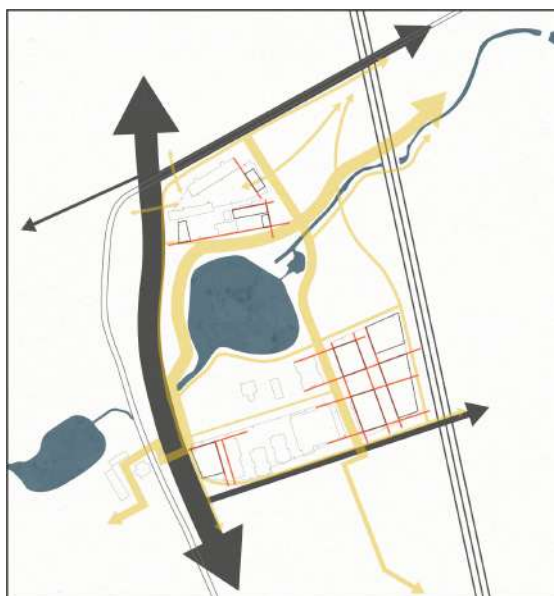
### 5.3 Koncepcja nowego użytkowania terenu kwartału i istotnych terenów sąsiadujących



Ryc. 43. Nowe użytkowanie terenu.

Zgodnie z założeniami projektowymi koncepcja nowego użytkowania terenu kwartału zakłada przekształcenie południowo-wschodniej części kwartału (dzisiejszy budynek centrum oświetleń i część ogrodów działkowych) i całego obszaru Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych wraz z Domem Młynarza w tereny usługowe. Pozostała, niezabudowana część kwartału wraz z resztą terenu ogrodów działkowych pozostaje jako tereny zielone. Koncepcja zakłada również przekształcenie willi Lipowy Dom i towarzyszącej jej zabudowy w tereny usługowe, północno-wschodniej części ogrodów działkowych po przeciwnej stronie torów w tereny zabudowy mieszkaniowej oraz otwarcie ich pozostałej części w formie terenów zielonych.

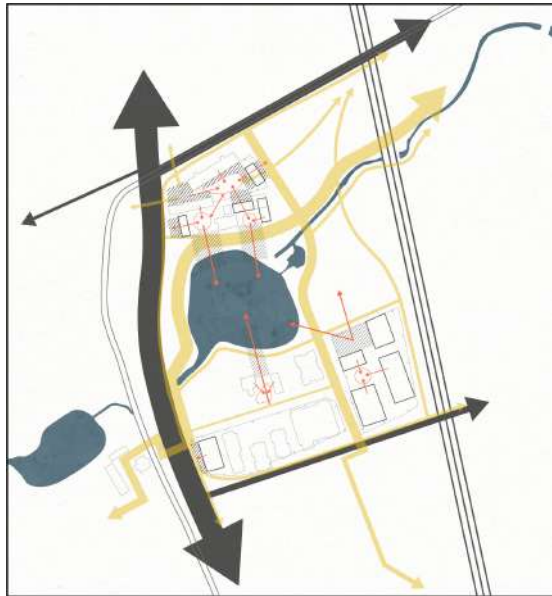
### 5.4 Kształtowanie nowego układu zabudowy



Ryc. 44. Wytężanie budynków.

W kolejnym etapie pracy nad stworzeniem koncepcji zagospodarowania terenu kwartału zbadane zostały zależności między budynkami istniejącymi oraz liniami zabudowy dla terenów wyróż-

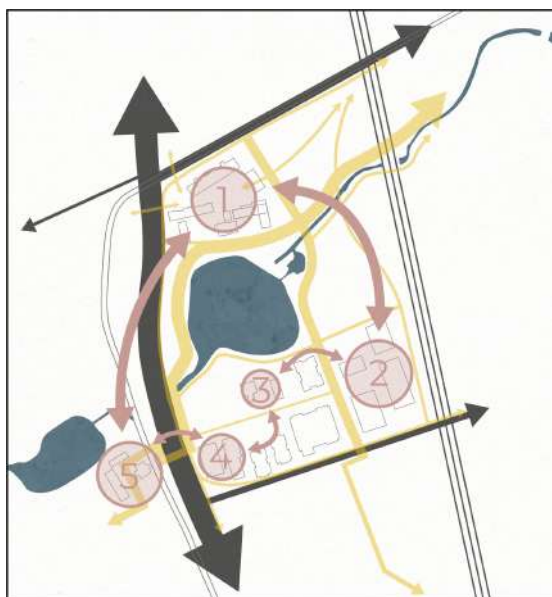
nionych jako miejsca uzupełnień zabudowy. Powyższy rysunek przedstawia próbę graficznego wyznaczenia lokalizacji i powierzchni nowej zabudowy w odniesieniu do układu istniejącego.



Ryc. 45. Wnętrza i place.

Na podstawie poprzednich etapów i założeń wyłoniła się koncepcja opierająca się na kształtowaniu układu wokół wnętrz tworzących się między budynkami i placów powstających na styku zabudowy z płaskimi elementami zagospodarowania terenu (tereny zielone, komunikacja). Taki układ pozwala na jednoczesne kierowanie użytkownika do stawu, będącego centralnym elementem terenu, jak i wciąganie go wewnątrz pomiędzy budynki, dzięki czemu życie w kwartale będzie rozgrywało się w jego środku, odwracając się od uciążliwych czynników zewnętrznych (tory kolejowe, Aleja Grunwaldzka).

### 5.5. Ośrodki usługowe

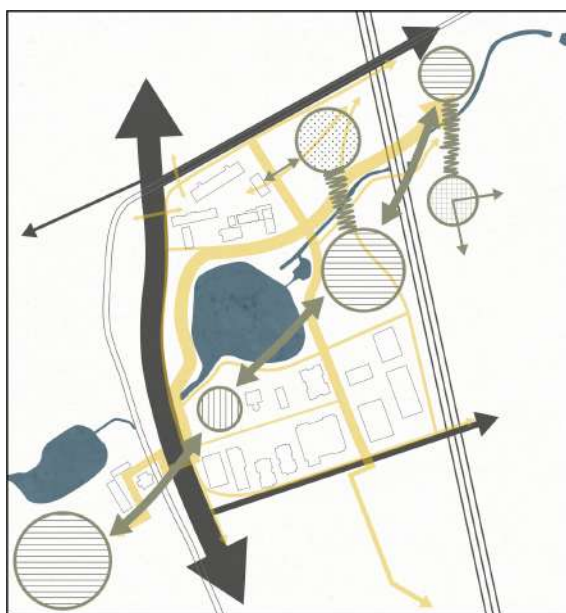


Ryc. 46. Ośrodki usługowe.

Powyższy schemat przedstawia projektowane ośrodki usługowe i połączenia między nimi.

1. Centrum społeczno-usługowe Zajezdnia: zespół obiektów pełniących funkcje społeczne, kulturowe i usługowe, z przewagą gastronomii.
2. Zespół biurowo-usługowy: niskie budynki biurowe nakierowane na lokalnych przedsiębiorców, oferujące przestrzeń biurowe, komercyjne i warsztatowe.
3. Centrum promowania slow life: przekształcenie willi Tannenheim i Domu Ogrodnika w zespół poświęcony zrównoważonemu stylowi życia, oferujący zajęcia warsztatowe skierowane na samorozwój i aktywność fizyczną. Uzupełniony o pomost do outdoor jogi.
4. Zespół hotelowo-konferencyjny Hotelu Oliwskiego: nowa zabudowa na miejscu dzisiejszej restauracji McDonald's mająca na celu poszerzenie oferty Hotelu Oliwskiego o centrum konferencyjne.
5. Nowe wejście do Parku Oliwskiego: przekształcenie willi Lipowy Dom i zabudowy towarzyszącej w obiekty usługowe wzbogacające ofertę Parku Oliwskiego.

## 5.6 Założenia parkowo-ogrodowe



Ryc. 47. Założenia parkowo-ogrodowe.

Powyższy schemat ma na celu wyjaśnienie typologii terenów zielonych i połączeń między nimi. Głównym rdzeniem układu są parki spacerowe idące wzdłuż ciągu Potoku Oliwskiego i odchodzące od nich elementy punktowe: ogród sensoryczny i ogród społeczny.

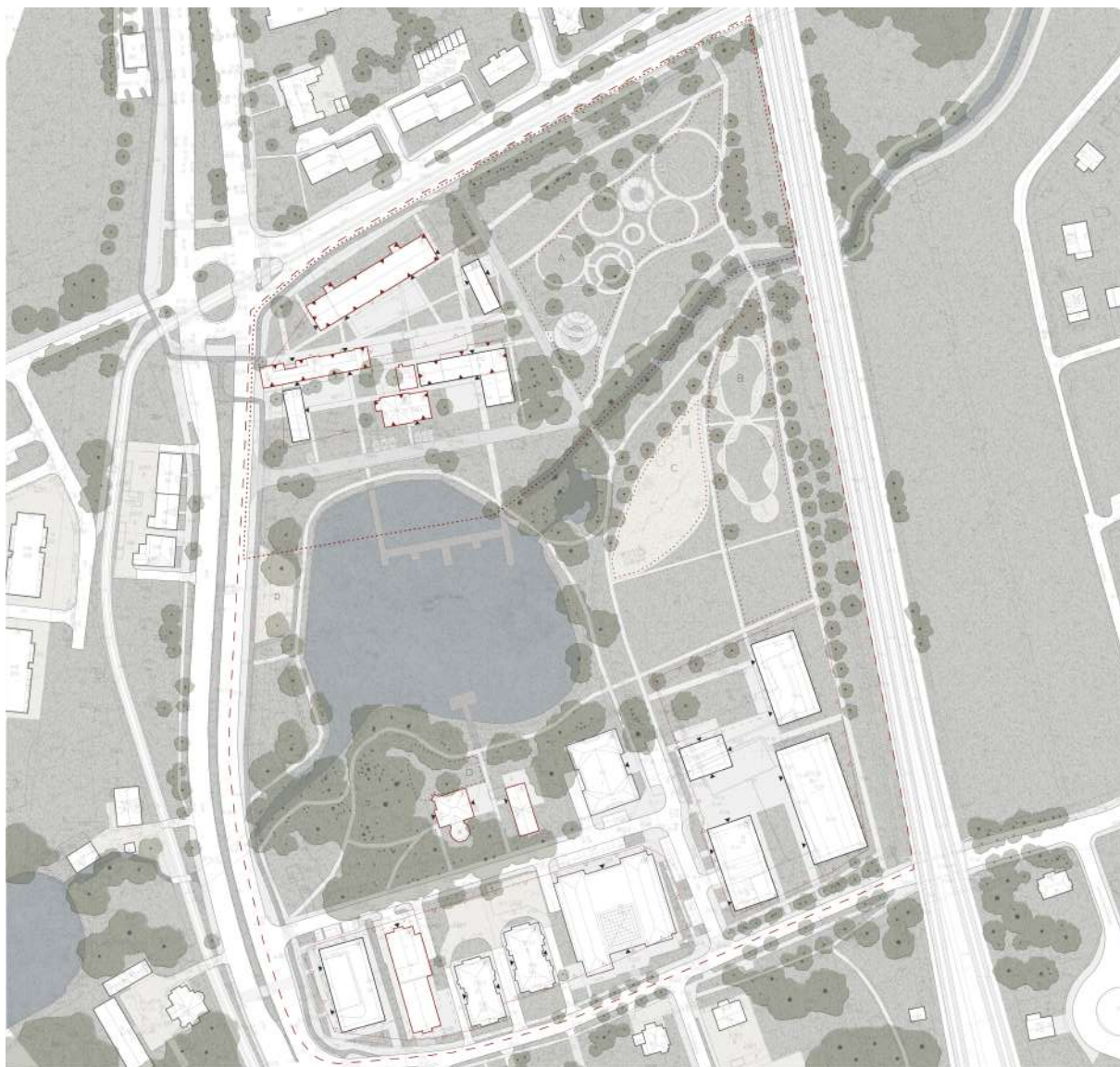
## 5.7 Komunikacja kołowa wewnątrz kwartału



Ryc. 48. Komunikacja.

Głównym założeniem komunikacyjnym dla koncepcji kwartału było jak największe ograniczenie komunikacji kołowej w jego wnętrzu. Budynki znajdujące się w południowej części terenu są obsługiwane przez istniejącą drogę dojazdową łączącą się w obydwu kierunkach z ul. Piastowską i Aleją Grunwaldzką, natomiast obsługa zespołu Zajezdni odbywa się przez ciąg pieszo-jezdny z dostępem dla wszystkich w kierunku wschód-zachód i dostępem tylko dla pojazdów uprzywilejowanych w kierunku północ-południe. W celu zniwelowania nieładu przestrzennego powodowanego przez pojazdy parkowane na powierzchni terenu, zostały zaplanowane dwa publiczne parkingi podziemne projektowanych budynków w południowej części kwartału, z wydzielonymi miejscami przeznaczonymi dla pracowników obiektów. Nowo projektowane miejsca postojowe na poziomie terenu są wyznaczone wyłącznie dla osób niepełnosprawnych, zaopatrzenia i obsługi budynków oraz użytkowników apartotelu w Domu Młynarza. Główny, zbiorczy parking rowerowy wraz ze stacją naprawczą został zaplanowany na granicy kwartału, przy drodze rowerowej idącej wzdłuż Al. Grunwaldzkiej. Dodatkowo, nowo projektowane i istniejące budynki wewnątrz kwartału powinny zostać uzupełnione o miejsca parkingowe dla rowerów, aby umożliwić pracownikom i użytkownikom dojazd do nich bez potrzeby korzystania z samochodu.

## 5.6 Koncepcja zagospodarowania kwartału Stawu V Młyna



Ryc. 49. Koncepcja zagospodarowania kwartału Stawu V Młyna.

Na powyższym rysunku propozycji nowego zagospodarowania terenu kwartału Stawu V Młyna zostały przedstawione wszystkie wymienione wcześniej rozwiązania, które zostały pogrupowane według następujących kategorii: komunikacja, tereny zielone, zabudowa i elementy zagospodarowania terenu. Granica opracowania koncepcji w części urbanistycznej została wydzielona według granic kwartału, stworzonych z otaczających ulic i torów kolejowych na nasypie, natomiast granica opracowania części architektonicznej odcina północną część kwartału wzdłuż cieku Potoku Oliwskiego i przecina staw równolegle do kierunku drogi wewnętrznej znajdującej się w tej części terenu.

### **Komunikacja**

W przedstawionej koncepcji zostały wyróżnione ścieżki, które zgodnie z wcześniej omówioną wizją sporządzoną dla tego terenu, stanowią dojścia do budynków, łączą najważniejsze punkty dostępu do kwartału oraz tworzą ścieżkę spacerową wokół stawu i wzdłuż Potoku Oliwskiego. Komunikacja kołowa i rowerowa została omówiona w poprzednim podrozdziale.

## **Tereny Zielone**

Na terenie kwartału znajduje się ponad 300 drzew i krzewów. Proponowana koncepcja zagospodarowania zakłada nasadzenie przynajmniej 30 dodatkowych drzew, pełniących funkcję zieleni izolacyjnej mającej na celu niwelację uciążliwych czynników wynikających z bezpośredniego sąsiedztwa linii kolejowej. Drzewa powinny zostać posadzone wzdłuż nasypu kolejowego w odległości min. 6 m od jego dolnej krawędzi, zgodnie z obowiązującymi przepisami (Dz.U.2020.1247). W koncepcji zakładane są również nasadzenia drzew i krzewów w okolicy placu zabaw, parku dla psów oraz placu przy nowym zespole zabudowy biurowo-usługowej w południowo-wschodniej części kwartału w celu ograniczenia nasłonecznienia tych terenów dla lepszego komfortu ich użytkowania.

## **Zabudowa**

Wśród przedstawionej zabudowy wyróżnia się budynki istniejące, przekształcane i projektowane. Willa Tannenheim i sąsiadujący z nią Dom Ogrodnika adaptowane są do nowej funkcji, Hotel Oliwski jest przekształcany w części podziemnej w celu połączenia go wspólnym parkingiem podziemnym z nowym budynkiem biurowo-konferencyjnym o wysokości trzech kondygnacji naziemnych, projektowanym na rogu Al. Grunwaldzkiej i ul. Piastowskiej. Dla zespołu biurowo-usługowego znajdującego się w południowo-wschodniej części kwartału ilość kondygnacji naziemnych została zróżnicowana tak, aby utrzymać jednolity poziom wysokości dla budynków znajdujących się przy ul. Piastowskiej i odgrodzić wewnątrz kwartału od nasypu kolejowego. Wysokość budynków zmniejsza się w kierunku centralnego punktu opracowywanego terenu, którym jest staw, co przestrzennie podkreśla jego rangę oraz umożliwia widok użytkownikom obiektu. Przekształcenia w obrębie zespołu Zajezdni Tramwajów Konnych zostaną opisane w kolejnym rozdziale.

## **Zagospodarowanie terenu**

Wśród elementów wyróżnionych w zagospodarowaniu terenu warto zwrócić uwagę na obszary o specjalnej funkcji. Pierwszy z nich - park sensoryczny (A) - został zaprojektowany jako rozwinięcie koncepcji istniejącego obecnie ogrodu z elementami sensorycznymi.

Park dla psów (B) został podzielony na dwie części – treningową i wybiegową. Tor treningowy składa się ze ścieżki na planie cyfry 8 oraz przylegających do niej naprzemiennie wysepek z urządzeniami do ćwiczeń. Miejsce złączenia dwóch pętli to punkt "start-stop" do którego prowadzą ścieżki łączące tor z sąsiednimi terenami. Część wybiegowa to miejsce przeznaczone dla psów do swobodnego biegania i zabawy. Całość powinna zostać ogrodzona dla zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt i komfortu właścicieli, oraz wyposażona w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą tj. fontanny do pobierania wody do picia i śmietniki.

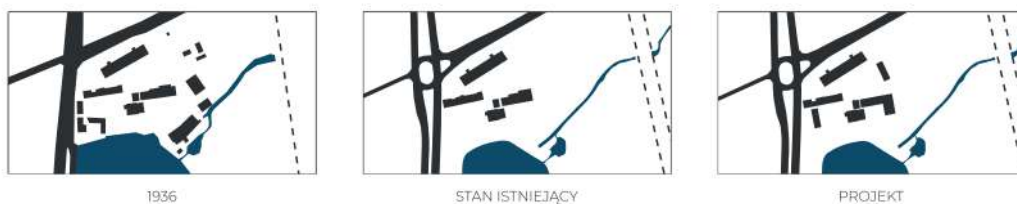
Miejsce lokalizacji placu zabaw (C) zostało wybrane na podstawie obserwacji obecnego sposobu użytkowania terenu (podczas badań terenowych za każdym razem mnóstwo dzieci bawiło się w okolicach mniejszego zbiornika wodnego), oraz mając na uwadze niwelowanie czynników uciążliwych dla innych użytkowników zabudowań kwartału.

Ogród secesyjny przy Willi Tannenheim (D) jest obecnie terenem ogrodzonym, znajdującym się w opłakanym stanie. Koncepcja nowego zagospodarowania terenu zakłada jego rekultywację i otwarcie dla wszystkich użytkowników.

Istotnym elementem nowego zagospodarowania terenu są również projektowane pomosty. Mniejszy, wyznaczony na osi pomiędzy Willą Tannenheim i Domem Ogrodnika ma pełnić funkcję przestrzeni do outdoor jogi – wspomagającą do nowej funkcji ośrodka promującego slow life w adaptowanej willi. Drugi pomost połączony ścieżkami z zabudowaniami zespołu Zajezdni ma pełnić funkcję spacerowo-rekreacyjną. Staw V Młyna jest używany do zawodów modelarskich, dlatego jego kształt został zainspirowany portem jachtowym.

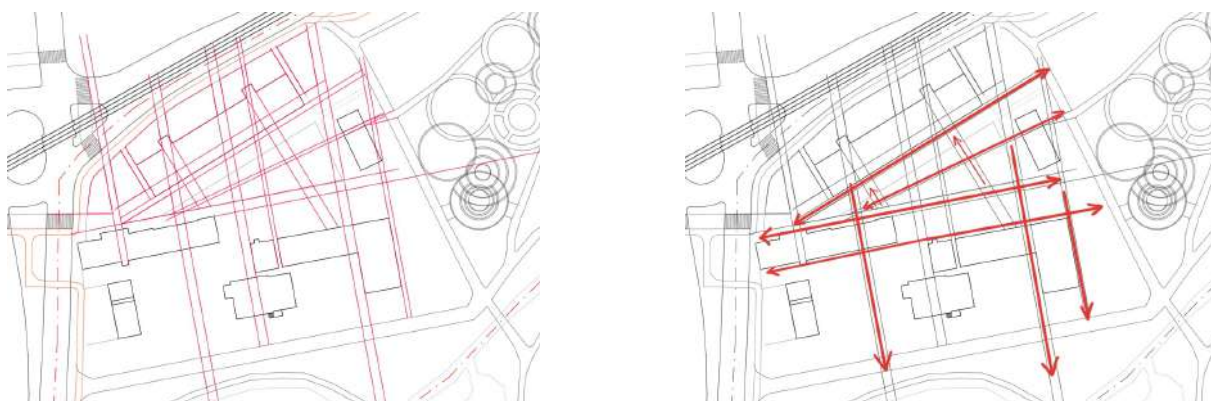
## 6. Koncepcja architektoniczno-urbanistyczna zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych

### 6.1 Koncepcja zagospodarowania terenu



Ryc. 50. Porównanie układu zabudowy z roku 1936 ze stanem istniejącym i projektem.

Koncepcja przekształceń zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych została zbudowana na podstawie zależności między wnętrzami urbanistycznymi historycznego układu. Dzięki zestawieniu stanu obecnego ze stanem z 1936 roku zostały wyłonione miejsca lokalizacji nowej zabudowy uzupełniającej, której celem jest przestrzenne domknięcie wybranych wnętrz.



Ryc. 51. Szkice koncepcyjne wyznaczania ścieżek pieszych.

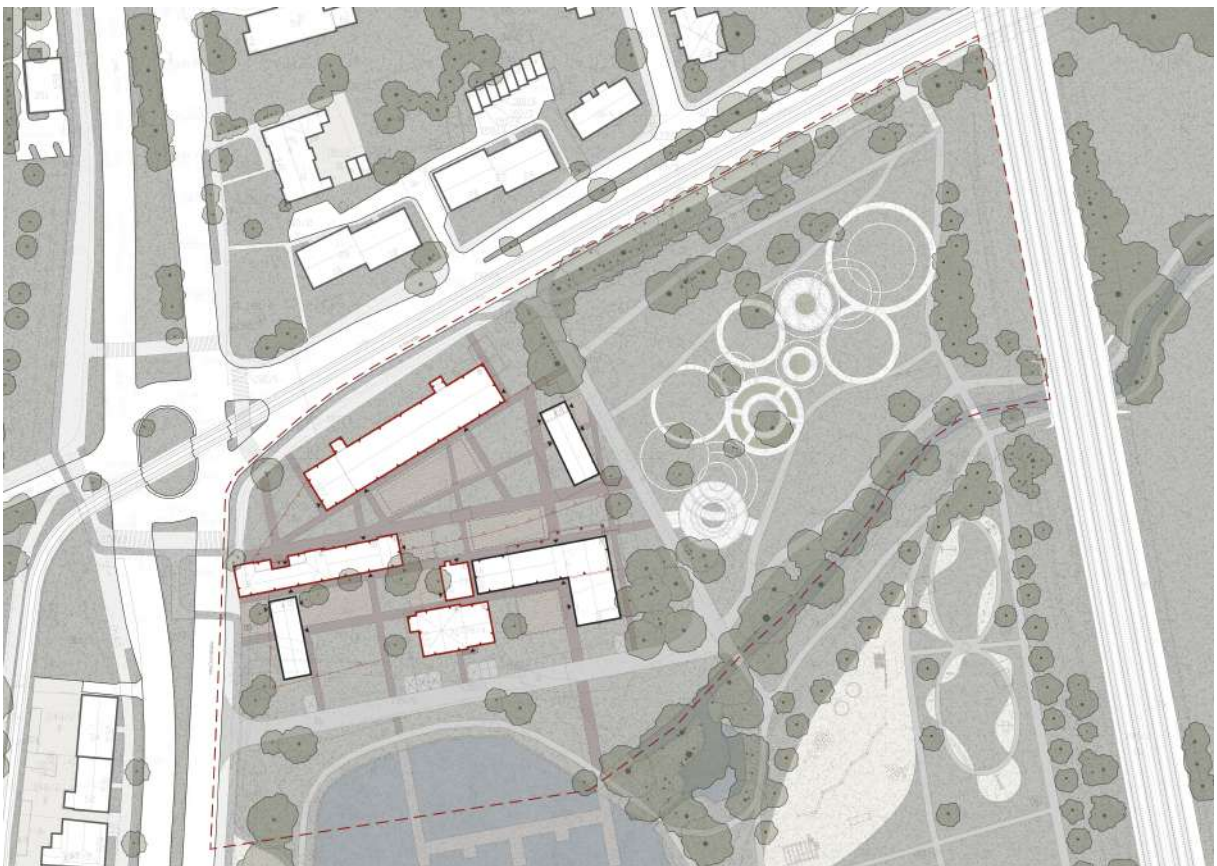
Zagospodarowanie terenu wokół zespołu opiera się na zastosowanej w całym kwartale idei “wnętrz i placów” oraz próbie usystematyzowania ścieżek pieszych. Proces dochodzenia do efektu końcowego rozpoczął się od wyznaczenia wszystkich kierunków w których mogłyby się poruszać potencjalny użytkownik. Ścieżki piesze, które powstały w wyniku tego działania, zostały podzielone na kierunki główne i poboczne, na podstawie czego zostały następnie zróżnicowane pod względem szerokości, oraz skrócone o miejsca w których nie były potrzebne. Duży nacisk został położony na ściąganiu użytkownika do stawu, który stanowi centralny punkt kwartału, dlatego przewagę stanowią równoległe do siebie ścieżki skierowane na południowy-wschód. Ścieżki i place zostały zróżnicowane pod względem materiałów – drogi piesze wykonane są z cegły, natomiast place z kostki drewnianej. Zabieg ten ma na celu nawiązanie do materiałów z których zostały wykonane budynki oraz podkreślenie charakteru miejsca, przy jednoczesnym zachowaniu przepuszczalności wody opadowej.





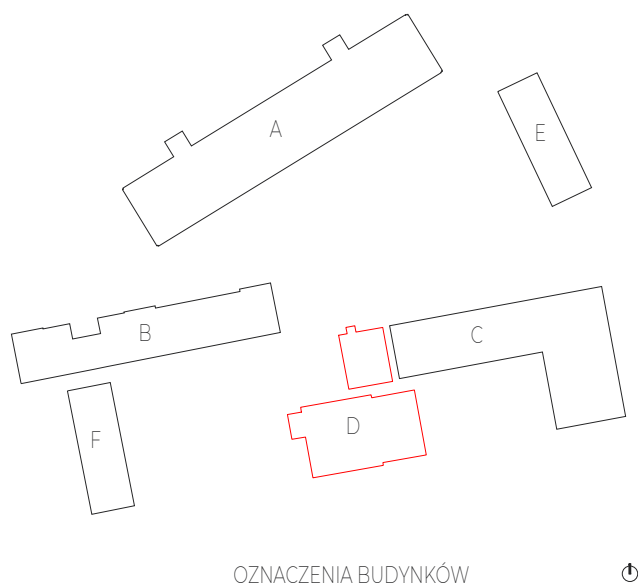
Ryc. 52. Zróżnicowanie wysokości w parku sensorycznym.

Projektowany kształt parku sensorycznego powstał w wyniku ekspansji obecnego ogrodu z elementami sensorycznymi. Istotnym dla kompozycji i funkcjonalności zabiegiem było zróżnicowanie wysokości składowych parku. Płaskie części z trawą pełnią funkcję trawnika do plażowania, która wcześniej zajmowała cały przekształcany teren. Ścieżki wykonane są z naprzemiennie ułożonych modułów, składających się z różnie obrobionych materiałów posadzki odpowiadających materiałom zastosowanym przy Zajezdni (drewno, cegła). Kolejny poziom stanowi roślinność w donicach z wnękami, które są jednocześnie ławkami dla użytkowników. Najwyższy poziom stanowią krzewy i rośliny wysokie posadzone w poziomie terenu. Dzięki zróżnicowaniu nawierzchni i tekstury posadzek, nasadzeniu kolorowej i wonnej roślinności oraz umieszczeniu instrumentów powietrznych wśród krzewów park będzie oddziaływał na wszystkie zmysły użytkowników.



Ryc. 53. Koncepcja zagospodarowania terenu zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych.

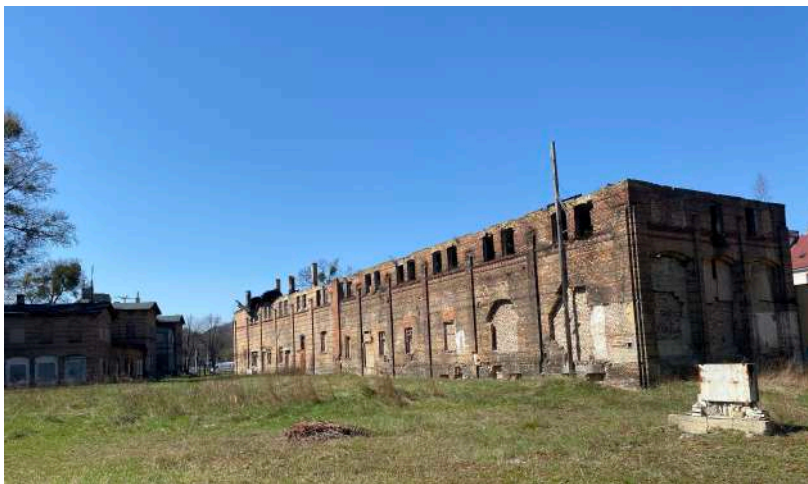
## 6.2 Rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych



Ryc. 54. Schemat z oznaczeniem budynków zespołu.

Program funkcjonalny zespołu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych został dobrany na podstawie przeprowadzonego studium problemu, analiz funkcjonowania i przekształceń w dzielnicy (zarówno obecnych jak i planowanych). Funkcja społeczno-usługowa pozwoli na ożywienie przez lata opuszczonego miejsca, będzie stanowić nowy charakter miejsca i kultywować relacje społeczne zarówno wśród mieszkańców jak i odwiedzających.

### Budynek A - Zajezdnia - Centrum Społeczne



Ryc. 55. Zdjęcia budynku A (stan obecny)

#### Opis obiektu:

Dwukondygnacyjny budynek hali tramwajowej założony na rzucie prostokąta o wymiarach 16,1 x 12,7 m. Dolna kondygnacja o wysokości 4,6 m, górna – 2,85 m. Podłużny, trójtraktowy układ konstrukcyjny, nakryty dachem dwuspadowym o kalenicy równoległej do ul. Pomorskiej. Budynek wzniesiony z układanej pasowo cegły czerwonej i brązowej. Od strony północnej usytuowano dwie symetryczne kwadratowe wieżyczki. Szczytowe elewacje zachodnia i wschodnia są dwukondygnacyj-

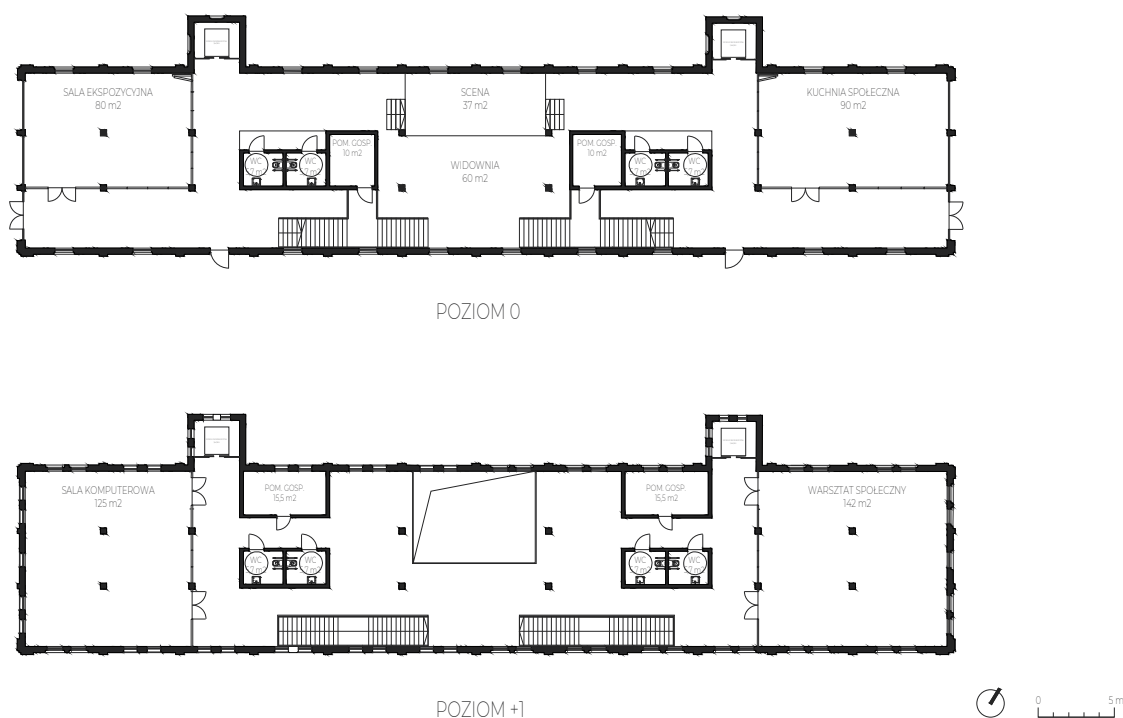
ne i trójosiowe, z potrójnymi bramami wjazdowymi. Ściany zewnętrzne artykułowane ceglanymi pilastrami. Znaczna część dachu została zniszczona wskutek pożarów w latach 2011-2013.

#### Przekształcenia:

Ze względu na stan techniczny budynku, proponowanym rozwiązaniem jest wybudowanie nowego układu konstrukcyjnego słupowo-ścianowego, który będzie również podtrzymywał konstrukcję zachowanej elewacji (na przykładzie opisywanego wcześniej budynku Lokschuppen 1 w Sports & Health Park w Niemczech). Nadbudowa górnej kondygnacji w celu spełnienia wymaganych wysokości dla proponowanego sposobu użytkowania budynku. Przekształcenie dwóch otworów okiennych w elewacji południowej na otwory drzwiowe.

#### Program funkcjonalny:

Główną ideą programu funkcjonalnego tego budynku jest odpowiedź na zmieniające się trendy w społeczeństwie. Funkcjonująca do tej pory w Polsce mentalność posiadania wszystkiego na własność jest głównym czynnikiem napędzającym konsumpcjonizm, jednakże od kilku lat ulega to zmianie, co wymusza konieczność powstawania ośrodków kultywujących koncepcję tool sharingu. Główny budynek Zajeźdni ma pełnić właśnie taką funkcję, oferując możliwość wypożyczania sprzętów na użytek własny, skorzystania z nich na miejscu oraz wzięcia udziału w warsztatach uczących jak z nich korzystać. Dodatkowo, każda z wydzielonych przestrzeni umożliwia pozostawienie przedmiotów, sprzętu i materiałów, których już nie potrzebujemy na użytek innych użytkowników.



Ryc. 56. Opis pomieszczeń budynku A.

#### Program funkcjonalny parteru:

1. Sala ekspozycyjna - przestrzeń poświęcona na organizację cyklicznych wystaw i wydarzeń kulturowych. Modułowe ściany szklane pozwalają na otwarcie i połączenie jej z centralną częścią budynku.
2. Scena - miejsce umożliwiające organizację wydarzeń kulturowych, poza którymi funkcjonuje jako współczesny salon społeczny, oferujący miejsce do odpoczynku i spotkań towarzyskich.

3. Kuchnia społeczna - pomieszczenie przeznaczone do prowadzenia warsztatów kulinarnych, punkt wypożyczania sprzętu kuchennego, food drop off - bank żywności umożliwiający użytkownikom pozostawianie nadmiaru jedzenia dla osób potrzebujących.

Program funkcjonalny piętra:

1. Sala komputerowa - przestrzeń wyposażona w komputery, drukarkę, ploter i drukarkę 3D. Funkcjonująca jako kafejka internetowa z możliwością organizacji zajęć komputerowych dla dzieci i seniorów oraz kursów szkoleniowych.

2. Warsztat społeczny - miejsce poświęcone na majsterkowanie i rękodzieło, wypożyczalnia sprzętu do napraw domowych. Organizacja warsztatów specjalistycznych oraz inicjatyw typu "zrób coś z niczego" mających na celu ponowne wykorzystanie nieużywanych lub zepsutych przedmiotów i tworzenia sztuki z odpadów.

Dodatkowo, każde z pięter posiada cztery łazienki z dostępem dla osób niepełnosprawnych oraz pomieszczenia służące do przechowywania i pomieszczenia gospodarcze.

### **Budynek B - budynek pomieszczeń biurowych i warsztatowych Zajezdni - Centrum promowania kultury**



Ryc.57. Zdjęcia budynku B (stan obecny).

Opis budynku:

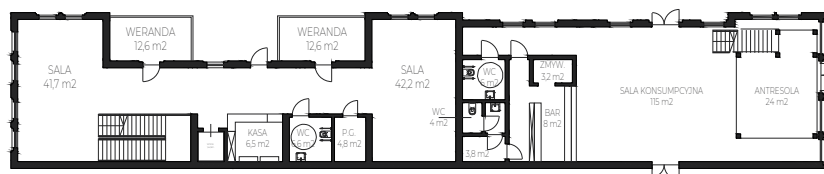
Część biurowa (zachodnia) została założona na rzucie prostokąta o wymiarach 26,8 x 9,3 m, z dwoma narożnymi ryzalitami od frontu. Od wewnętrznej strony ryzalitów znajdowały się dwie drewniane werandy (jedna częściowo zachowana), pomiędzy którymi znajduje się taras wejściowy do którego prowadzą schody. Od wschodu przylega parterowe skrzydło z pomieszczeniami warsztatowymi o wymiarze 21,6 x 9,3 m. Ciąg zakończony budynkiem dwukondygnacyjnym powtarzającym układ ryzalitów w części biurowej. Budynek nakryty drewnianą więźbą dachową (ryzalit - dachy dwuspadowe, pomiędzy ryzalitami - dachy pulpitowe). Całość została wzniesiona z cegły dwubarwnej, czerwonej i brązowej, układanej pasowo jak w poprzednim budynku.

#### Przekształcenia:

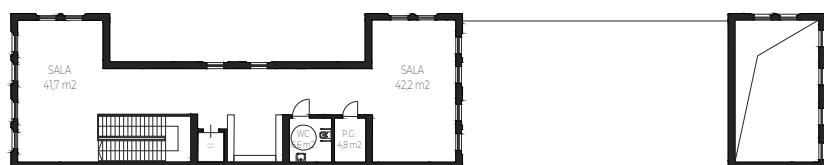
Obniżenie stropu części zachodniej do poziomu terenu (o ok. 0,8 m) w celu udostępnienia obiektu dla osób niepełnosprawnych.

#### Program funkcjonalny:

Budynek B został podzielony na dwie części, zgodnie z jego podziałem pierwotnym o wspólnej funkcji usługowo-kulturowej. Zachodnia część budynku została przeznaczona na księgarnię, która poza sprzedażą ma pełnić funkcję promowania twórczości artystycznych i rozwoju aktywności kulturalnych. Część wschodnia została poświęcona na ruin pub, który będzie ożywiał miejsce porą wieczorową i podkreślał charakter zespołu.



POZIOM 0



POZIOM +1



Ryc. 58. Opis pomieszczeń budynku B.

### Budynek C - dawna zabudowa gospodarza/mieszkalna - Food Hall



Ryc. 59. Zdjęcia budynku C (stan obecny)

### Opis budynku:

Niewielki zespół zawierający pozostałości zabudowań zespołu Młyna V, użytkowane obecnie jako zabudowa mieszkalna. Widoczną wartość zabytkową ma już tylko południowa elewacja części zachodniej, która wyglądem nawiązuje do reszty zabudowań Zajezdni. Obydwie części są dwukondygnacyjne.

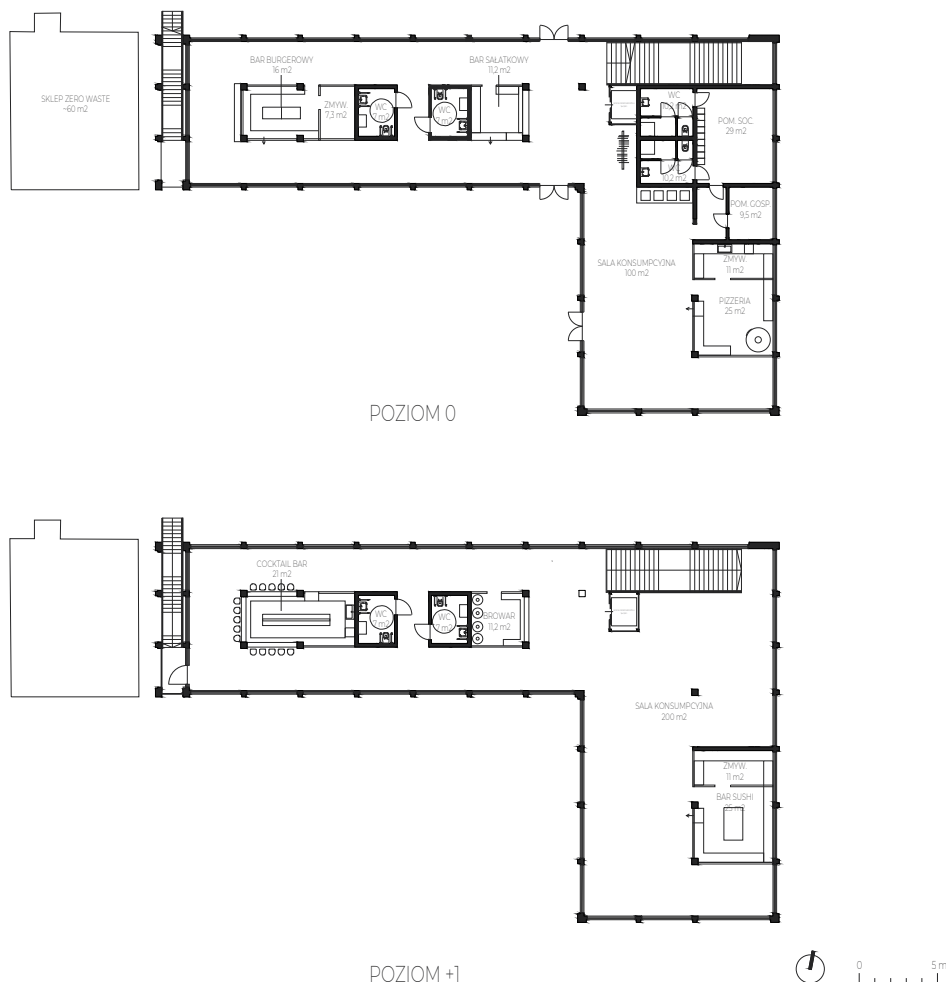
### Przekształcenia:

Całkowite zburzenie części wschodniej i wybudowanie na jej miejscu nowego obiektu w konstrukcji słupowo-ścianowej, składającego się z dwóch prostopadle do siebie położonych części, przykrytych dachami dwuspadowymi (spadek odpowiadający dachom zespołu Zajezdni) i połączonych szklanym łącznikiem. Wykorzystanie cegły jako materiał elewacyjny w celu nawiązania do zabudowań Zajezdni.

### Program funkcjonalny:

Nowo projektowany budynek ma pełnić funkcję food hallu. Wnętrze budynku zostało podzielone na rdzeń zawierający w sobie pomieszczenia gospodarcze, toalety oraz boksy na małe lokale gastronomiczne oraz wspólną część konsumpcyjną.

Adaptacja pozostawionej części zachodniej na sklep zero waste.



Ryc. 60. Opis pomieszczeń budynku C.

### Budynek D - Dom Młynarza - Aparthotel



Ryc. 61. Zdjęcie budynku D (stan obecny).

Opis budynku:

Dom mieszkalny pochodzący z 1888 r., posiadający wartościowy detal architektoniczny. Kilka lat temu został poddany pracom remontowym.

W celu scalenia wszystkich zabudowań w obrębie zespołu Zajezdni i uzupełnienia jej oferty zakłada się adaptację obiektu na apartotel.

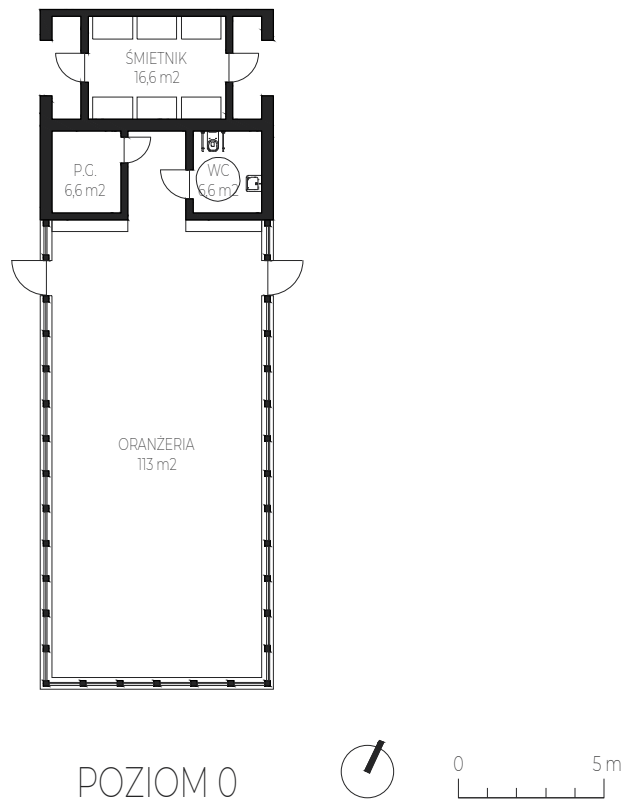
## Budynek E - Oranżeria

### Opis budynku:

Jednokondygnacyjna zabudowa uzupełniająca zespół Zajezdni, projektowana na rzucie prostokąta. Składa się z części pełnej (ceglanej) i przeszklonej. Przykryta dachem dwuspadowym ze spadkiem odpowiadającym budynkom zespołu Zajezdni.

### Program funkcjonalny:

Budynek oranżerii ma stanowić połączenie zabudowań Zajezdni z parkiem sensorycznym. Całoroczny ogród zimowy pełnić będzie funkcję rekreacyjną i edukacyjną.



Ryc. 62. Opis pomieszczeń budynku E.



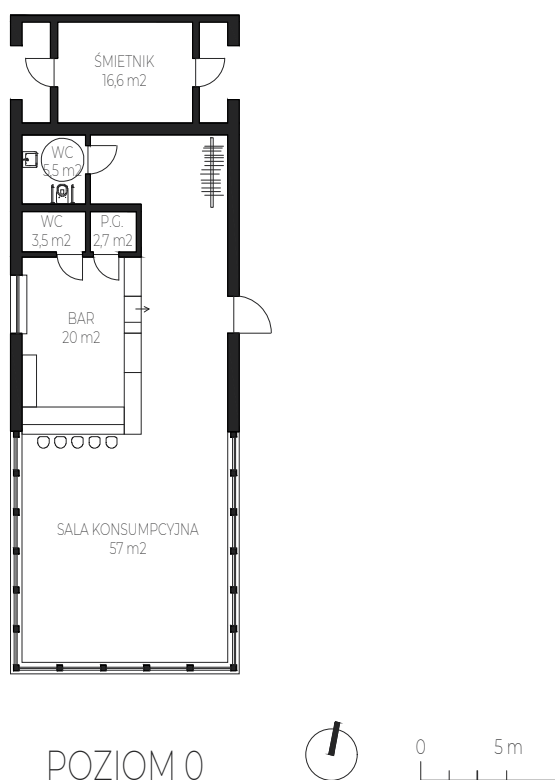
## Budynek F - Kawiarnia

### Opis budynku:

Jednokondygnacyjna zabudowa uzupełniająca zespół Zajezdni, projektowana na rzucie prostokąta, formą odpowiadająca budynkowi Oranżerii. Budynek przykryty dachem dwuspadowym ze spadkiem odpowiadającym budynkom zespołu Zajezdni.

### Program funkcjonalny:

Niewielki obiekt gastronomiczny zaprojektowany jako kawiarnia, posiadający salę konsumpcyjną i taras z widokiem na staw. Dzięki okienku wydawczemu i niewielkim placzku od strony Al. Grunwaldzkiej, obiekt może obsługiwać przechodniów na wynos i pełnić funkcję kawiarni ulicznej.



Ryc. 63. Opis pomieszczeń budynku F.

## Bibliografia

1. Burley Jon, Loures Luis. Post-Industrial Land Transformation - An Approach to Sociocultural Aspects as Catalysts for Urban Redevelopment. W: *Advances in Spatial Planning*. Dr Jaroslav Burian (ed.). b.m.: InTech. 2012. ISBN 978-953-51-0377-6.
2. Chlasta Leszek. Supporting the heritage protection of the 20th century post-industrial architecture. W: *CAH 20thC*. Madryt: Actas de la Conferencia Internacional Criterios de Intervención en el Patrimonio Arquitectónico del Siglo 20. 2011.
3. Farelnek Eliza. Smart Slow City jako hybrydowy model rozwoju współczesnych miast. W: *Biuletyn Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju nr. 272*. Warszawa: PAN. 2018. ISSN 0079-3493.
4. Gasidło Krzysztof. *Problemy przekształceń terenów poprzemysłowych*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej. 1998. ISSN 0860-0074.
5. Gorenflo Neal i in.. *Sharing Cities. Activating the urban commons*. Shareable (ed.). B.m.: Shareable. 2018. ISBN 978-0-9992440-1-2.
6. Gubański Janusz. Architektura obiektów poprzemysłowych we współczesnych adaptacjach. W: *Czasopismo Techniczne. Architektura. R. 107, Z. 15, 7-A2*. Kraków: Wydawnictwo PK. 2010.
7. Gubański Janusz. Trwanie i przemijanie architektury przemysłowej. W: *Czasopismo Techniczne. Architektura. R. 108, Z. 14, 4-A2*. Kraków: Wydawnictwo PK. 2011.
8. Jędrzyak Tadeusz. Turystyka kulturowa w obiektach poprzemysłowych – zagadnienia ogólne. W: *Turystyka kulturowa (Nr. 6/2011)*. Poznań: KulTour.pl. 2011. ISSN 1689-4642.
9. Kobiąłka Dawid. Let Heritage Die! The Ruins of Trams Depot No.5 in Wrocław, Poland. W: *Journal of Contemporary Archaeology 1(2):351-368*. b.m.: Equinox Publishing. 2015. ISSN 2051-3429.
10. Łyko Marcin. Ekspertyza dendrologiczna drzew rosnących w sąsiedztwie dawnej zajezdni tramwajów konnych w obszarze Kwartалу Staw V Młyna w Gdańsku – Oliwie. Gdańsk. 2016.
11. Moterski Filip. Rewitalizacja obiektów poprzemysłowych. W: *Acta Universitatis Lodzianis, Folia Oeconomica 261, 2011*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. 2011. ISSN 0208-6018.
12. Opałka Piotr. Adaptacja historycznego obiektu poprzemysłowego do nowej funkcji. W: *Roczniki inżynierii budowlanej - zeszyt 10/2010*. Katowice: Komisja Inżynierii Budowlanej Polskiej Akademii Nauk Oddział w Katowicach. 2010. ISSN 1505-8425.
13. Przebirowska Elżbieta, Safianowicz Anna. Opracowanie historyczno-konserwatorskie dotyczące zespołu budynków po byłej zajezdni tramwajów konnych zlokalizowanych przy ul. Grunwaldzkiej 535 i 537 w Gdańsku – Oliwie wraz z jego otoczeniem. Gdańsk. 2015.
14. Rembarz Gabriela. Koncepcja Metropolitalnego Slow-Przedmieścia jako narzędzie poprawy jakości życia w Międzynieście. W: *Zarządzanie publiczne 1(45)2019*. b.m.: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego. 2019. ISSN 1896-0200.
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity: Dz.U.2020.1247)
16. Strzelecka Elżbieta (red.). *Alternatywne modele rozwoju miast. Sieć miast cittaslow*. Wyd. II roz.. Łódź: Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej. 2017. ISBN 978-83-7283-826-1.
17. Szmygin Bogusław (red.). Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych. Lublin: Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej. ISBN 978-83-7497-085-3.
18. Uchwała Nr XIX/319/11 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 października 2011 r.
19. Uchwała Nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r.
20. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 2067, 2245, z 2019 r. poz. 730, 1696).

## Źródła internetowe

1. archdaily.com. *Bolshevik Factory-Museum of Russian Impressionism / John McAslan + Partners*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.archdaily.com/869008/bolshevik-factory-museum-of-russian-impressionism-john-mcaslan-plus-partners>

2. archdaily.com. *CRICOTEKA Museum of Tadeusz Kantor / Wizja + nsMoonStudio*. [online: 10 listopada 2021]. [https://www.archdaily.com/602238/cricoteka-museum-of-tadeusz-kantor-wizja-sp-z-o-o-nsmoonstudio?ad\\_source=search&ad\\_medium=search\\_result\\_all](https://www.archdaily.com/602238/cricoteka-museum-of-tadeusz-kantor-wizja-sp-z-o-o-nsmoonstudio?ad_source=search&ad_medium=search_result_all)
  3. archello.com. *Bolshevik Factory*. [online: 10 listopada 2021]. <https://archello.com/project/bolshevik-factory>
  4. blankarchitects.ru. *Stanislavski Factory – Theater*. [online: 10 listopada 2021]. <http://blankarchitects.ru/projects/art-studio-sti>
  5. dawnaoliwa.pl. hasło: *Adolf-Hitler-Straße 516*. [online: 10 listopada 2021]. <http://www.dawnaoliwa.pl/opisy/ulice/nr/grunwaldzka516.html>
  6. dawnaoliwa.pl. hasło: *Adolf-Hitler-Straße 537*. [online: 10 listopada 2021]. <http://www.dawnaoliwa.pl/opisy/ulice/nr/grunwaldzka537.html>
  7. dawnaoliwa.pl. hasło: *młyn V*. [online: 10 listopada 2021]. <http://www.dawnaoliwa.pl/opisy/mlyny/mlyn05.html>
  8. dawnaoliwa.pl. hasło: *zajezdnia*. [online: 10 listopada 2021]. <http://www.dawnaoliwa.pl/opisy/zabytki/zajezdnia.html>
  9. effekt.dk. *GAME StreetMekka Esbjerg*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.effekt.dk/gameesbjerg>
  10. effekt.dk. *Neubrandenburg Sports & Health Park*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.effekt.dk/neu>
  11. gdansk.pl. *Gdańskie dzielnice tu mieszkam tu działam*. [online: 10 listopada 2021]. <https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/201812119508/oliwa.pdf>
  12. gdansk.pl. *Gdańsk w liczbach*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.gdansk.pl/gdanskwlizbach>
  13. infoarchitekta.pl. *Cricoteka – Muzeum Tadeusza Kantora*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.infoarchitekta.pl/artykuly:4-projekty:8046-cricoteka-muzeum-tadeusza-kantora.html>
  14. inpro.com. *Harmonia Oliwska*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.inpro.com.pl/zrealizowane-inwestycje/harmonia-oliwska-etap-iv-kwarta>
  15. moderna.pl. *Oliwski Park*. [online: 10 listopada 2021]. <https://moderna.pl/oliwski-park/>
  16. moderna.pl. *Oliwa 501*. [online: 10 listopada 2021]. <https://moderna.pl/oliwa-501/>
  17. propertydesign.pl. *Oliwa 505*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.propertydesign.pl/architektura/104/>
- wyjatkowa\_inwestycja\_w\_gdansk\_oliwa\_505\_to\_nie\_tylo\_hotel\_hampton\_by\_hilton,14526.html
18. urbanity.pl. *Opacka Park*. [online: 10 listopada 2021]. <https://www.urbanity.pl/pomorskie/gdansk/opacka-park.b11335>
  19. Wikipedia. hasło: *Elektrownia podgórska*. [online: 10 listopada 2021]. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Elektrownia\\_podg%C3%B3rska](https://pl.wikipedia.org/wiki/Elektrownia_podg%C3%B3rska)

## Spis ilustracji

- ryc. 1. Neubrandenburg Sports & Health Park: Budynek Lokschuppen 1. Stan przed adaptacją i wizualizacja wprowadzonych zmian. Źródło: effekt.dk.
- ryc. 2. Neubrandenburg Sports & Health Park: Budynek Lokschuppen 2. Stan przed adaptacją i wizualizacja wprowadzonych zmian. Źródło: effekt.dk.
- ryc. 3. Neubrandenburg Sports & Health Park: Modele przekształceń budynków Lokschuppen 1 i Lokschuppen 2. Źródło: effekt.dk
- ryc. 4. GAME StreetMekka: Widok z lotu ptaka na zespół budynków zajezdni. Źródło: effekt.dk.
- ryc. 5. GAME StreetMekka: Wizualizacja obiektu po adaptacji. Źródło: effekt.dk.
- ryc. 6. GAME StreetMekka: Schemat pokazujący przekształcenia obiektu na przestrzeni lat. Źródło: effekt.dk.
- ryc. 7. Bolshevik Factory: Stan obiektu przed adaptacją. Źródło: archdaily.com.
- ryc. 8. Bolshevik Factory: Wnętrza pasaży między adaptowanymi budynkami. Źródło: archdaily.com
- ryc. 9. CRICOTEKA: Zdjęcia budynku przed i po adaptacji. Źródło: infoarchitekta.pl.
- ryc. 10. Lokalizacja dzielnicy na mapie Gdańska. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 11. Odrys z planu wsi z ok. 1800 roku. Źródło: dawnaoliwa.pl.
- ryc. 12. Fragment planu Oliwy z ok. 1933 roku. Źródło: dawnaoliwa.pl

- ryc. 13. Wiek mieszkańców dzielnicy. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z portalu [gdansk.pl/gdansk-w-liczbach](http://gdansk.pl/gdansk-w-liczbach).
- ryc. 14. Podział mieszkańców ze względu na płeć. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z portalu [gdansk.pl/gdansk-w-liczbach](http://gdansk.pl/gdansk-w-liczbach).
- ryc. 15. Schemat pokazujący układ przestrzenny kwartału Stawu V Młyna z lat 1936 i 2020. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 16. Lokalizacja inwestycji na mapie. Źródło: opracowanie własne przy wykorzystaniu mapy satelitarnej z portalu [google.com/maps](http://google.com/maps).
- ryc. 17. Wizualizacja inwestycji Opacka Park. Źródło: [urbanity.pl](http://urbanity.pl).
- ryc. 18. Wizualizacja osiedla Harmonia Oliwska. Źródło: [inpro.com](http://inpro.com).
- ryc. 19. Wizualizacje osiedla Oliwski Park. Źródło: [moderna.pl](http://moderna.pl).
- ryc. 20. Wizualizacja budynku Oliwa 501. Źródło: [moderna.pl](http://moderna.pl).
- ryc. 21. Wizualizacja budynku Oliwa 505. Źródło: [propertydesign.pl](http://propertydesign.pl).
- ryc. 22. Lokalizacja kwartału w strukturze dzielnicy. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 23. Analiza stanu użytkowania terenu. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 24. Analiza stanu zagospodarowania terenu. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 25. Analiza uwarunkowań krajobrazowo-kompozycyjnych. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 26. Analiza uwarunkowań historyczno-kulturowych. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 27. Analiza komunikacji. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 28. Analiza Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r.
- ryc. 29. Analiza Studium kierunków zagospodarowania przestrzennego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r.
- ryc. 30. Analiza ustaleń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr XIX/319/11 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 października 2011 r.
- ryc. 31. Studium przyrodnicze. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 32. Zdjęcie leszczyny tureckiej i dębu szypułkowego. Źródło: Łyko Marcin. Ekspertyza dendrologiczna drzew rosnących w sąsiedztwie dawnej zajezdni tramwajów konnych w obszarze Kwartału Staw V Młyna w Gdańsku – Oliwie. Gdańsk. 2016.
- ryc. 33. Zdjęcie topoli osika. Źródło: Łyko Marcin. Ekspertyza dendrologiczna drzew rosnących w sąsiedztwie dawnej zajezdni tramwajów konnych w obszarze Kwartału Staw V Młyna w Gdańsku – Oliwie. Gdańsk. 2016.
- ryc. 34. Zdjęcie cebulicy dwulistnej i kokoryczy. Źródło: zbiór prywatny.
- ryc. 35. Wnioski z analizy stanu obecnego. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 36. Problematyka: dziedzictwo. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 37. Przecięcie osi SMART i SLOW. Źródło: opracowanie własne, na podstawie: Rembarz Gabriela. Koncepcja Metropolitalnego Slow-Przedmieścia jako narzędzie poprawy jakości życia w Międzymieście. W: *Zarządzanie publiczne 1(45)2019*. b.m.: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego. 2019. ISSN 1896-0200.
- ryc. 38. Bariery komunikacyjne. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 39. Postulaty projektowe. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 40. Schematy porównujące układ przestrzenny z lat 1936 i 2020 oraz wynikowa. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 41. Schemat wynikowy. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 42. Wizja. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 43. Nowe użytkowanie terenu. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 44. Wytyczanie budynków. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 45. Wnętrza i place. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 46. Ośrodki usługowe. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 47. Założenia parkowo-ogrodowe. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 48. Komunikacja. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 49. Koncepcja zagospodarowania kwartału Stawu V Młyna. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 50. Porównanie układu zabudowy z roku 1936 ze stanem obecnym i projektem. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 51. Szkice koncepcyjne wyznaczania ścieżek pieszych. Źródło: opracowanie własne.

- ryc. 52. Zróżnicowanie wysokości w parku sensorycznym. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 53. Koncepcja zagospodarowania terenu Dawnej Zajezdni Tramwajów Konnych. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 54. Schemat z oznaczeniem budynków zespołu. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 55. Zdjęcia budynku A (stan obecny). Źródło: zbiór prywatny.
- ryc. 56. Opis pomieszczeń budynku A. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 57. Zdjęcia budynku B (stan obecny). Źródło: zbiór prywatny.
- ryc. 58. Opis pomieszczeń budynku B. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 59. Zdjęcia budynku C (stan obecny). Źródło: zbiór prywatny.
- ryc. 60. Opis pomieszczeń budynku C. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 61. Zdjęcie budynku D (stan obecny). Źródło: zbiór prywatny.
- ryc. 62. Opis pomieszczeń budynku E. Źródło: opracowanie własne.
- ryc. 63. Opis pomieszczeń budynku F. Źródło: opracowanie własne.

### **Spis załączników**

1. Komplet 10 plansz dyplomowych pomniejszonych do formatu A3.