



**POLITECHNIKA  
GDAŃSKA**

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: Pavlo Shepetovskyi

Nr albumu: 179437

Studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

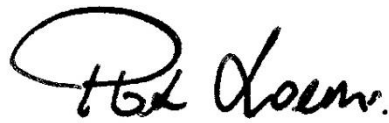

Kierunek studiów: Architektura

Specjalność: Architektura (studia w j. polskim)

*PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA*

Tytuł pracy w języku polskim: Studium zagospodarowania terenów przemysłowych na Dolnym Mieście w Gdańsku.

Tytuł pracy w języku angielskim: Post-industrial land development study in the Dolne Miasto in Gdańsk.

Potwierdzenie przyjęcia pracy	
Opiekun pracy	Kierownik Katedry/Zakładu (pozostawić właściwe)
	
<i>podpis</i>	<i>podpis</i>
prof.dr hab. inż. arch. Piotr Lorens	prof.dr hab. inż. arch. Piotr Lorens

Data oddania pracy do dziekanatu:



**POLITECHNIKA  
GDAŃSKA**

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY

## **OŚWIADCZENIE dotyczące pracy dyplomowej zatytułowanej:**

### **Studium zagospodarowania terenów przemysłowych na Dolnym Mieście w Gdańsku.**

Imię i nazwisko studenta: Pavlo Shepetovskyi  
Data i miejsce urodzenia: 06.09.1997, Kamieniec Podolski  
Nr albumu: 179437

Wydział: Wydział Architektury  
Kierunek: architektura  
Poziom kształcenia: drugi  
Forma studiów: stacjonarne

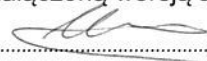
Świadomy(a) odpowiedzialności karnej z tytułu naruszenia przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. 2018 poz. 1191 z późn. zm.) i konsekwencji dyscyplinarnych określonych w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. 2018 poz. 1668 z późn. zm.),<sup>1</sup> a także odpowiedzialności cywilnoprawnej oświadczam, że przedkładana praca dyplomowa została opracowana przeze mnie samodzielnie.

Niniejsza praca dyplomowa nie była wcześniej podstawą żadnej innej urzędowej procedury związanej z nadaniem tytułu zawodowego.

Wszystkie informacje umieszczone w ww. pracy dyplomowej, uzyskane ze źródeł pisanych i elektronicznych, zostały udokumentowane w wykazie literatury odpowiednimi odnośnikami zgodnie z art. 34 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

Potwierdzam zgodność niniejszej wersji pracy dyplomowej z załączoną wersją elektroniczną.

Gdańsk, dnia 15.11.2020

  
.....  
*pospis studenta*

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce:

Art. 312. ust. 3. W przypadku podejrzenia popełnienia przez studenta czynu, o którym mowa w art. 287 ust. 2 pkt 1—5, rektor niezwłocznie poleca przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego.

Art. 312. ust. 4. Jeżeli w wyniku postępowania wyjaśniającego zebrany materiał potwierdza popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 5, rektor wstrzymuje postępowanie o nadanie tytułu zawodowego do czasu wydania orzeczenia przez komisję dyscyplinarną oraz składa zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

## **STRESZCZENIE**

Celem pracy jest określenie zasad przekształceń terenów przemysłowych w kontekście historycznym Dolnego Miasta Gdańska na przykładzie terenów dawnej Fabryki Opakowań Blaszanych - zlikwidowanej wiele lat temu, a której obszar do dnia dzisiejszego pozostaje niezagospodarowanym. Zadanie to wiąże się z określeniem zarówno sposobu kształtowania obszarów przemysłowych w kontekście śródmiejskim jak i sposobu kształtowania nowej zabudowy w złożonym kontekście urbanistycznym dzielnic historycznych.

Temat rewitalizacji terenów przemysłowych na cele publiczne jest bardzo aktualny i niezwykle ważny nie tylko pod względem architektonicznym i społecznym, ale także ekonomicznym i historycznym. Miasta historyczne podpadają pod względem rozwoju gospodarczego i społecznego ze względu na to, że młodzi ludzie, nie widząc rozwoju i perspektyw na przyszłość, próbują znaleźć perspektywy za granicą lub w innych ośrodkach. W efekcie infrastruktura nie jest modernizowana, a historyczna struktura urbanistyczna takich miast nie zostaje przywrócona.

Przekształcenie „starych” terenów przemysłowych takich jak teren dawnej Fabryki Opakowań Blaszanych w tereny wielofunkcyjne to szansa dla miasta na ograniczenie migracji z takich miejsc, ponieważ oprócz nowych mieszkań pojawiają się tu sklepy, powierzchnie biurowe dla różnych firm, nowe skwery, aleje dla pieszych. To może być przykładem pokazującym że wykorzystanie potencjału terenu taki jak historyczne drogi prowadzące z bastionów, duża ilość zieleni, lokalizacja blisko jednej z głównych ulic miasta (Podwala Przedmiejskiego) i położenie blisko Optywu Motławy twarzą doskonale możliwości dla rewitalizacji z otwieraniem nowych możliwości adaptacji starego układu urbanistycznego powiązanego z prowadzeniem nowych funkcji.

**SŁOWA KLUCZOWE:** tereny przemysłowe, miasta historyczne, perspektywa, rozwój, infrastruktura

## **ABSTRACT**

The aim of the study is to define the principles of transformation of post-industrial areas in the historical context of the Dolne Miasto Gdańsk on the example of the former Metal Packaging Factory - liquidated many years ago, and the area of which remains undeveloped till today. This task is related to the determination of both the method of shaping post-industrial areas in the downtown context and the method of shaping new buildings in the complex urban context of historical districts.

The subject of revitalization of post-industrial sites for public purposes is quite current and extremely important not only in terms of architecture and society, but also in relation to economy and history. Historical cities are often in decline in terms of economic and social development as young people, seeing no development and prospects for the future, try to find prospects abroad or in other cities. As a result, the infrastructure is not modernized, and the development structure of such cities is not restored.

The transformation of "old" post-industrial areas, such as the site of the former Metal Packaging Factory, into multifunctional areas is a chance for the city to limit migration from such places, because apart from new apartments, there are shops, office space for various companies, new squares and avenues for pedestrians. This can be an example showing that the use of the potential of the area, such as the historic roads leading from the bastions, lots of greenery, the location close to one of the main roads of Podwałe Przedmiejskie and the location close to the Optyw Motława river, create excellent opportunities for revitalization, opening new possibilities of adapting the historic urban structures and introducing modern functions.

**KEYWORDS:** post-industrial areas, historical cities, perspective, development, infrastructure.

## SPIS TREŚCI

1. Wstęp i cel opracowania.....	7
2. Studium problemu.....	8
2.1. Tematyka pracy.....	8
2.1.1. Rewitalizacja terenów przemysłowych.....	8
2.1.2. Idea zrównoważonego rozwoju.....	9
2.1.3 Waterfront.....	10
2.2. Współczesne trendy zmian i technologie w projektowaniu.....	11
2.2.1. Parametryczne projektowanie urbanistyczne.....	11
2.2.2. Projektowanie algorytmiczne w urbanistyce.....	12
2.3. Wybrane przykłady:.....	13
2.3.1. London City Island.....	13
2.3.2. King's Cross Central.....	15
2.3.3. Paris Rive Gauche.....	17
2.3.4. Port Praski .....	19
2.3.5. 19 Dzielnica.....	21
2.3.6. Soho Factory.....	23
2.4. Opis wybranego obszaru projektowego.....	25
2.4.1. Historia obszaru.....	25
3. Podsumowanie.....	27
4. Analizy i wytyczne do projektu.....	28
4.1. Analiza stanu przeszłego i istniejącego.....	28
4.2. Bezpośrednie otoczenie obszaru.....	29
4.3. Analizy Środmiejsca.....	31
4.3.1. Analiza komunikacyjna.....	31
4.3.2. Analiza przestrzenie publiczne.....	32
4.3.3. Analiza funkcji.....	33

4.4. Analizy dotyczące zespołu Podwala Przedmiejskiego.....	33
4.4.1. Analiza zieleni.....	34
4.4.2. Analiza użytkowania terenu.....	34
4.4.3. Analiza wysokości i charakteru zabudowy.....	35
4.4.4. Synteza uwarunkowań.....	35
5. Opis koncepcji.....	36
5.1. Kształtowanie kompozycji urbanistycznej zespołu.....	37
5.1.1. Układ ulic i komunikacji.....	37
5.1.2. Siatki urbanistyczne.....	37
5.1.2. Warianty układu struktury urbanistycznej.....	38
5.2. Założenia projektowe.....	37
5.2.1. Układ funkcji.....	40
5.2.2. Układ komunikacyjny.....	41
5.2.3. Układ zieleni.....	42
5.3. Plan zagospodarowania detalu architektonicznego.....	43
5.3.1. koncepcja projektu.....	43
5.3.2. Układ funkcjonalny projektowanej zabudowy.....	43
5.3.3. Kompozycja projektowanej zabudowy.....	43
6. Bibliografia.....	45
6.1. Wykaz literatury.....	45
6.2. Źródła internetowe.....	45
6.3. Wykaz rysunków.....	46

## 1. Wstęp i cel opracowania

Temat pracy dyplomowej to koncepcja urbanistyczno-architektoniczna terenu starej Fabryki Opakowań Blaszaných, zlokalizowanej na Dolnym Mieście w południowo-wschodniej części miasta Gdańsk przy ulicy Podwale Przedmiejskie, na wschodnim brzegu Motławy oraz po południowo-wschodniej części dzielnicy Śródmieście.

Celem opracowania jest:

- opracowanie kompleksowego planu koncepcyjnego dla odnowy terenów zdegradowanych, prowadzącego do ich rozwoju społecznego, gospodarczego oraz kulturalnego.
- przywrócenie ładu przestrzennego.
- korekta estetyki oraz funkcjonalności terenu i rozwój infrastruktury o charakterze wielofunkcyjnym z detalnym uwzględnieniem kompleksowej oferty dla turystów oraz lokalnej społeczności.
- działania, które doprowadzą do celów których rezultatem będzie rozwój nowych funkcji, służących na cele ożywiające te przestrzeni.
- kreacja miejsc, żeby przyciągać nowych ludzi, również obiektów użyteczności publicznej jak też komercyjnych, a także towarzyszącego planowania im układu drogowego i terenów zielonych.
- wprowadzenie przestrzeni publicznych oraz kształtowania zabudowy przeznaczonej na potrzeby działalności połączonej z integracją społeczną i kulturą albo funkcji edukacyjno-opiekuńczych jak i w odniesieniu do dzieci w wieku przedszkolnym oraz również kierowanych do osób starszych.

## 2. Studium problemu

### 2.1. Tematyka pracy

#### 2.1.1. Rewitalizacja terenów przemysłowych

To są działania, celem których jest przydatne przekształcenie odrębnionego terytorium. Obszary rewitalizowane to takie, które straciły swoje przeznaczenie oraz funkcję przez zmiany społeczne, ekonomiczne czy gospodarcze. Często rewitalizacyjne programy mają na celu ożywienie zdegradowanych terenów przemysłowych. Rewitalizacja to podejmowane działania na dużą skalę związane z wieloma poziomami funkcjonowania przestrzeni miejskiej. Ważne jest to, żeby znaleźć taki dla nich nowego zastosowania i zmiana wykonywanej przez nich funkcji, jaką pełniły.

Nierzadko mamy do czynienia z opuszczonymi terenami, nieposiadającymi właściciela. Mnóstwo gałęzi przemysłu nie znoszą współczesnych praw rynkowych i gospodarki. Ważniejszym jest to, żeby te obszary zagospodarować, również znaleźć rozwiązanie które pozwoli Nam ludziom używanie wszystkich tych dóbr, nawet jeśli nie przynoszą już korzyści finansowych i przychodów dla ludzi które mieszkają w miastach, wielu setek ludzi, na których te tereny są położone. Zniknęło wiele miejsc pracy z powierzchni ziemi i dzisiaj leżą odłogiem tereny, na których kiedyś były ogromne fabryki lub wielkie kopalnie

Rewitalizacja zawsze musi obejmować w lokalnej scenie wszystkich aktorów:

- różne służby publiczne oraz władzę samorządową.
- organizacje obywatelskie oraz biznes.
- w końcu – samych mieszkańców.

Działania mające na celu rozwiązywanie problemów społecznych:

- renowacja, modernizacja fragmentów wspólnych wielorodzinnych lokali mieszkalnych
- renowacja, modernizacja, obiektów użyteczności publicznej poprawiające ich zewnętrzną estetykę
- rozwój przestrzeni publicznej dla celów społecznych
- działania prowadzące do gospodarczego ożywienia terenów rewitalizowanych
- budowa, przebudowa, rozbudowa, modernizacja i adaptacja obiektów infrastruktury, kultury
- adaptacja, modernizacja, rozbudowa oraz przebudowa obiektów infrastrukturalnych z przeznaczonech na cele społeczne

Kształtowanie tożsamości przyrodniczej i kulturowej, jako również odnowa ekologiczną - to są cele rewitalizacji terenów przemysłowych.

We współczesnych miastach europejskich jest niezwykle istotną problematyka kształtowania nowych przestrzeni śródmiejskich i rewitalizacja obszarów przemysłowych przez co są obiektami zainteresowania wielkiej ilości badawców zajmujących się miastem.

Od wielu lat Polskie miasta raelizują programy, zwiększając liczbę miejsc pracy lub ograniczają przestępczość dzięki efektu „ożywienia” na nowo dużych obszarów. Rewitalizacja miast oraz obszarów przemysłowych w znaczący sposób powiązana się z tematyką zrównoważonego rozwoju przez rozwój lokalny.



## 2.1.2. Idea zrównoważonego rozwoju

Podstawowym zadaniem stosowania zasad zrównoważonego planowania urbanistycznego w określonych uwarunkowaniach, to są zazwyczaj konkretyzacji idei w praktyce urbanistycznej.

Zrównoważony rozwój można zdefiniować jako metodę zagospodarowania, w jakim szans zaspokojenia potrzeb starszych pokoleń nie zmniejsza się poprzez zaspokojenia potrzeb nowego pokolenia.

Przykład zrównoważonej urbanizacji, opisany m.in. w politykach miejskich Unii Europejskiej, proponuje racjonalny rozwój obszarów miejskich z poszanowaniem obszarów cennych przyrodniczo, w oparciu o dostępność transportu publicznego, proponuje przekształcenia terenów zdegradowanych do nowych funkcji, wypełnienie luk w istniejącej zabudowie i kontynuację terenów przyległych do istniejącej zabudowy na nowe funkcje. Zrównoważony rozwój to przede wszystkim efektywne, oszczędne i racjonalne zarządzanie zasobami. Działanie te mają na celu oszczędne i racjonalne wykorzystanie zasobów, w tym infrastruktury, energii i czasu potrzebnych do zapewnienia transportu.

W zrównoważonym rozwoju podstawą jest środowisko naturalne, dobrobyt całej społeczności celem, a ekonomia narzędziem.

Maksymalizacja korzyści środowiskowych, ekonomicznych i społecznych, oraz racjonalne wykorzystanie zasobów z działalności ludzkiej mają duże znaczenie dla zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój dotyczy planowania urbanistycznego dlatego, że duża część tych działań ma miejsce w miastach i zależy od ich organizacji.

Zmniejszenie potrzeb transportowych i zachęcanie do alternatywnego transportu dla indywidualnej motoryzacji: rowerowego, pieszego i publicznego, uzasadniają i promują gęstość oraz intensywność. Sformułowane, w ramach nurtu tak zwanego zrównoważonego planowania urbanistyki, zasady kształtowania środowiska zbudowanego proponują holistyczne podejście do problemów rozwoju miast w trzech skalach. Pierwsza to – policentryczna struktura miast, metropolii i regionów. Druga to struktura miasta i sieć komunikacyjna dzielnic, sąsiedztw i obszarów mieszkalnych. Trzecia to skala przestrzeni publicznej, pierzei, kwartału oraz domów. Z punktu widzenia kształtu miasta to oznacza powrót do znaczenia zwartej, wielofunkcyjnej tkanki miejskiej, pozwalające lokalny dostęp do terenów rekreacyjnych oraz usług. Idea sąsiedztwa jako odrębnego terenu zamieszkałego przez lokalną społeczność, identyfikująca ją i niejako zajmująca miejsce to są kuczowe dla zwartej tkanki miejskiej rzeczy.

Nowoczesne ustalenia oraz aspekty projektowania technologicznego, kulturowego, społecznego czy ekonomiczne kształtowania zwartej tkanki miejskiej. To są nowe sposoby życia mieszkańców (współczesne style pracy oraz zamieszkania) i nowe formy transportu miejskiego, koncepcja na żądanie tak zwanej osobistej mobilności. Pojawiły się także nowe narzędzia do projektowania oraz analizy terenów miejskich, takie jak: parametryczne oraz algorytmiczne projektowanie struktury miejskiej i systemy wielokryterialnej oceny założeń. Naturalną konsekwencją chęci dla optymalnego zastosowania zasobów jest tak zwany parametrycyzm .

### 2.1.3 Waterfront

W urbanistyce waterfront (front wodny) to termin definowany jako tereny położone nad morzem, rzeką, jeziorem, naturalnym zbiornikiem wodnym. Jednak z reguły termin ten odnosi się do stref styku zlokalizowanych się między strukturami portowymi a miejskimi.

W ostatnich stuleciach woda była głównym zasobem środowiska, który jest nieustannie absorbowany i degradowany w procesie urbanizacji za przyczyną rozwijających się miast. Pod względem architektonicznym i urbanistycznym miasta wracają do starych, zdegradowanych i często opuszczonych obszarów portów i basenów. Nowoczesna architektura i urbanistyka znajdują w nim szansę na stworzenie otoczenia innego niż standardowe rozwiązania modernistyczne.

O wyjątkowości tych obszarów decydują: bliskość wody, wysoko ceniona, charakterystyczna rzeźba terenu i zachowane architektoniczne relikty oraz wyposażenia dawnych portów, które należy zachować i przystosować do wykorzystania oraz adaptacji dla różnych potrzeb współczesnych, w tym kulturowych. Strefy takie, często zlokalizowane w rejonie dzielnic śródmiejskich, są dla nich atrakcyjnym i naturalnym obszarem rozwojowym.

Korzystna jest również bliskość centrum miasta oraz walory atrakcji turystycznych okolicy. Tematyka waterfront budzi także coraz większą zaangażowanie się, samorządów miast z terenów śródlądowych, powstają dużo projektów zagospodarowania terenów nad jeziorami oraz rzekami.

Obszary te charakteryzują się zazwyczaj dostępem dla płytkich akwenów portowych. Są to często dawne promenady miejskie z intensywnymi, ale w większości zdekapitalizowanymi budynkami. Tym samym wartość tych obszarów jest potencjalnie wysoka, choć została zredukowana do intensyfikacji w związku z zanikiem albo ograniczeniem portowych funkcji. Przyczyną intensywnej penetracji obszarów dawnego portu jest obecnie postrzegana ogólna atrakcyjność ulokowania, wyrażająca się zarówno w mierzonych walorach funkcjonalnych, jak również niepewnych, ale obecnie cennych wartościach kulturowych.

Rozmiar sieci przestrzeni publicznych jest niezwykle istotny dla funkcjonowania i postrzegania przestrzeni publicznych. O jakości przestrzeni publicznej decydują nie tylko liniowe elementy przestrzeni publicznej, ale także duże przestrzenie, takie jak parki, skwery lub woda (jeziora, kanały). Szerokość ulicy może wywołać wiele wrażeń, ponieważ obecność wody (aleje, kanały) lub zieleni mają ważne znaczenie w planie miasta.

Głównym elementem budowania struktury miasta są przestrzenie publiczne. Należą do nich: ciągi piesze, które mogą, ale nie muszą być typowe dla ulicy, szereg ulic, od typowych autostrad komunikacyjnych po kameralne deptaki, ciągi ekologiczne, czyli różne zielone korytarze (niskie, średnie, wysokie) i zbudowane z tkaniny o splocie wodnym miasta. .

Ponadto w Polsce, zwłaszcza w jej północnej części, podejmowane są starania o rewitalizację i zagospodarowanie terenów nadmorskich, głównie rekreacyjnych. Również infrastrukturę portową rozwija Trójmiasto

## 2.2. Współczesne trendy zmian i technologie w projektowaniu

### 2.2.1. Parametryczne projektowanie urbanistyczne

Urządzenie, komputerowe (GIS, CAD, bazy danych, systemy wizualnej informacji itp.) Są dziś szeroko stosowane w planowaniu urbanistycznym oraz architektonicznym, w zarządzaniu miastem i planowaniu przestrzennym. Zwykle łączenie informacji systemów przestrzennych z bazami danych umożliwia automatyzację transformowania złożonych danych, co pozwala na znalezienie niedostępnych w tradycyjnym projektowaniu optymalnych rozwiązań.

Ważne jest to że projektowania parametrycznego obecnie to określenie współzależności przestrzennych pomiędzy komponentami konstrukcji (elementami) tworzącymi układy hierarchiczne (Helenowska-Peschke, 2010). Konstrukcja ta polega na przypisaniu wartości matematycznych różnym cechom struktury przestrzennej i ich związkom, zorganizowanym w hierarchiczny układ zależności. Projekt polega na zaprogramowaniu układu ze wskazaniem warunków brzegowych i kontrolą parametrów. Można modyfikować utworzoną konstrukcję aż do uzyskania rezultatu satysfakcjonującego projektanta. Na optymalizację parametrów charakteryzujących przestrzeń oraz uzyskanie tak zwanego rozwiązania obliczone metodami projektowania parametrycznego pozwala wykorzystanie złożonych algorytmów przetwarzania danych. Możliwości parametrycznego projektowania są obecnie ważnym elementem badań praktycznych oraz teoretycznych architektury awangardowej (Marcos Novak, MVRDV, Foster and Partners, Zaha Hadis, Foreign Office Architects, Frank Gehry, Ben van Berkel, Kas Oosterhuis, i wielu innych).

Elementy wykorzystania metod obliczeniowych oraz parametrycznych do znalezienia optymalnych rezultatów przestrzennych są obecne w planowaniu urbanistycznym i przestrzennym od mniej więcej dekady. Prekursorem opisanego użycia komputera dla urbanistyki był stworzony przez holenderskie biuro MVRDV eksperymentalny system Function Mixer, opracowany na zapotrzebowanie gminy Almere w Holandii, który służy dla optymalnego składowania oraz planowania funkcji obszaru. Aby to zrobić, musisz przeanalizować skomplikowane czynniki, przeobrazić różne typy danych w układ przestrzenny i określić rolę oraz znaczenie każdego czynnika. Opracowano algorytm do analizy dostępnych danych oraz optymalnego zaproponowania rozkładu funkcji w tym obszarze. Parametry przestrzenne można także zdefiniować jako dane do analizy (różnorodność funkcji, gęstość zabudowy, powierzchnia zabudowy, wysokość kondygnacji), jak i pochodne (dostęp do ruchu drogowego, hałas, nasłonecznienie itp.). Otrzymane rezultaty zależą od wytycznej hierarchii znaczenia parametrów i zależności między danymi. Dlatego rola planisty polega nie tyle na definiowaniu przeznaczenia poszczególnych stref, ile na określeniu parametrów brzegowych i ustaleniu hierarchii ich ważności. Function Mixer oblicza optymalne rozmieszczenie funkcji, ale struktura przestrzenna została określona przez człowieka.

Projektowanie parametryczne terenów miejskich można uznać za kolejny etap w rozwoju narzędzi GIS, które stają się popularne w przygotowywaniu badań miejskich i planowaniu badań na poszczególnych obszarach. Współczesne narzędzia służą nie tylko analizie pojedynczych zagadnień lub identyfikowaniu stref dostępności, ale także obiecują - na razie teoretycznie - utworzenie kompleksowych metod projektowania optymalnej tkanki miejskiej.

## 2.2.2. Projektowanie algorytmiczne w urbanistyce

Troche inne możliwości pozwala podejście algorytmiczne (nazywane również kalkulowanym albo generatywnym). Główną różnicą między projektowaniem algorytmicznym oraz parametrycznym jest taka, że obecnie w pierwszym przypadku rezultatywna forma powstaje na skutek jednorazowej transformacji informacji geometrycznej poprzez „drzewo” relacji hierarchicznych, tak jak w drugim przypadku kształt jest generowany na podstawie wielokrotnego dostępu do informacji. Używane są tu tak zwane systemy samoorganizujące się, między innymi komórkowe automaty, genetyczne algorytmy, neuronowe sieci, wieloagentowe systemy.

*W Emergence: The Connected Lives of Ants, Brains, Cities* (2001) Steven Johnson przedstawia mechanizmy podobieństwa samoorganizacji pojawiających naturalnie w mózgu lub w koloniach owadów dla długotrwałych procesów obserwowanych w miastach. Użytkowanie odpowiedniego oprogramowania umożliwia wygenerowanie odpowiedniego rozwiązania przez symulacje tych procesów w komputerowym modelu.

W tym procesie rozwiązanie problemu nie jest z góry określone, ale pojawia się, gdy badasz różne sposoby potencjalnego rozwiązania w oparciu o rekurencyjnie powtarzające się sygnały i sprzężenie zwrotne. Rezultat algorytmu jest często nieprzewidywalny oraz występuje poza możliwości ludzkiej intuicji i wyobraźni, ponieważ logika obliczeniowa różni się od autorów algorytmów, tak jak system obliczeniowy jest złożony.

Inspiracją dla metod algorytmicznych jest rozwój żywych organizmów, których formy stopniowo rozwijają się przez kolejne pokolenia. W „*Evolutionary Architecture*” (1995) John Fraser oraz Christopher Alexander w „*Nature of Order*” (2004), wyrażają przekonanie że przestrzeń jest zurbanizowana, podobnie jak natura, podlega morfogenezie, rozmnażaniu, genetyce i selekcji. Fraser sądzi, że proces naukowy prowadzi do formowanie modelu ewolucyjno-biologicznego struktury miejskiej, w trakcie którego uzyskuje on nie tylko bardzo specyficzną skalę czy system snów, ale także decydujący czynnik. Ewolucyjne formy komputerowe mają na celu osiągnięcie optymalnych zastosowań oraz symulację tej dynamiki. Eksperymenty dają nadzieję na zrobienie narzędzi dla projektowania optymalnych miast przyszłości, w jakich wszystkie zasoby zostaną wykorzystane najefektywniej. Konsekwencją zastosowania paradygmatu zrównoważonego rozwoju do ograniczonego miasta jest długookresowy parametryzm. W tak złożonym i skomplikowanym systemie, jak miasto, relacje między elementami są tak złożone, że nie można ich intuicyjnie postrzegać, a metody obiecują możliwość optymalnego rozwoju. Patrick Schumacher w (Schumacher, 2010) twierdzi, że miasta przyszłości można zidentyfikować jako zrównoważone tylko wtedy, gdy są one prawdziwie parametryczne.

Jednak takie myślenie niesie ze sobą wiele zagrożeń, tak jak parametryzm można postrzegać jako nowy typ miejskiej utopii. Objęcie wszystkich parametrów wydaje się niemożliwe; zwłaszcza te związane ze społecznymi i psychologicznymi aspektami przestrzeni. Co więcej, nawet w algorytmie bardzo złożonym obejmującym wszystkie aspekty projektowania miejsc, rezultat zależy od wagi przypisanej poszczególnym parametrom. Wiele nowych, interesujących możliwości otwiera projektowanie parametryczne tkanki miejskiej, ale wątpliwe, czy może stać się panaceum na wszelkie problemy urbanistyczne.

## 2.3. Wybrane przykłady

### 2.3.1. London City Island

We wschodnim Londynie ulokowane na dzielnicy Docklands, niedaleko od terenu gdzie rzeka Lea wpływa do Tamizy, powstaje współczesna inwestycja budowlana, którą specjaliści od marketingu reklamują, chociaż ani kształtem powierzchni (półwysep), ani charakterem nie przypomina ona wyspy, jako London City Island

Na tej 5-hektarowej dzielnicy za kilka lat będzie znajdować się English National Ballet (ENB) i London Film School. Zapowiada się godna uwagi, bardzo droga oraz wyrazista koncepcja budowlana w stolicy, jaka będzie doskonale zlokalizowana i połączona z komunikacją śródmieścia Londynu (20 minut metrem).

W pierwszej będzie większość ich występów, jest to próba. Przez to irlandzki multimilioner Sean Malrian, jaki jest siłą napędową projektu, nazwał go „wyspą tańca”. Wcześniej obszar ten był związany głównie z fabryką margaryny; docelowo (w szybkim tempie) powstanie tu 1700 mieszkań. Większość fragmentów potrzebnych do tego została wyprodukowana w jednej z holenderskich fabryk, a następnie wysłana do Wielkiej Brytanii.

W związku z tym była skończona pierwsza faza budowy jeszcze po niecałym roku. Kolory przyciągają uwagę swoją wyrazistością. Aktualnie projekt „rośnie na naszych oczach”, podobnie jak budowa klocków Lego i jest jednym z najszybszych w Londynie. Projekt oparty jest na różnobarwnych apartamentowcach, które można zobaczyć w Nowym Jorku i Chicago.

Twórcy projektu zamierzali opracować estetyczny i niezwykle „produkt” dla eleganckich młodych klientów, z których większa część musiałaby przy zakupie szukać środków finansowych u bliskich. Tymczasem deweloperzy zauważają, że powstaje 119 małych za swoją cenę mieszkań (około 7% całości).

Dzisiaj wiadomo, że na London City Island przeniosło się już 650 osób, w tym animatorzy kultury, pisarze, artyści. Wielu bogatych bankierów pracujące między innymi na pobliskim kanaryjskim nabrzeżu.

Nabywcy mieszkań mają zdecydowanie młody profil i będą kojarzeni z tym obszarem, adresem i miejscem pracy. Wiele osób przyjechało do City of London z różnych części stolicy, takich jak Tower Hamlets, Chelsea, Battersea.

Bez wątpliwości, aby kupić własny dom za przynajmniej 495 000 funtów (1 sypialnia), a często około 1 miliona funtów, trzeba być bardzo bogatym.

Henry Pryor, analityk nieruchomości, zauważa, że sporo klientów zagranicznych sztucznie wpłynęło na zwiększenie popytu na nieruchomości w mieście, a następnie zniknęło. Dla nabywców mieszkań koszt na tym rynku będą niebywałym wyzwaniem jak szacowano dla kupujących 18 miesięcy temu.



Rys.1 Wizualizacja projektu. Developer Ballymore



Rys.2 Wizualizacja projektu. Developer Ballymore

### 2.3.2. King's Cross Central

Stacja King's Cross w Londynie jest dobrze znana na całym świecie, za to jak ruszał Hogwarts Express w książce o Harrym Potterze. Sami Brytyjczycy nie mieli z nimi tak dobrych skojarzeń. Od dawna był odpowiednikiem stacji kolejowej Garten w berlińskim zoo, centrum handlu narkotykami i prostytutkami. Środowisko rozpoczęło się zmieniać w latach 90. XX wieku, kiedy artyści i nocne kluby opanowali ten obszar. Jednak dopiero niedawny program rewitalizacji dworca i otaczającego go 27 hektarów środowiska sprawia, że King's Cross jest jednym z najciekawszych projektów miejskich.

Transformacja potężnej fabryki Buttersa w Londynie jest bardziej imponująca. Jest to jednak zupełnie nowe osiedle na terenie poprzemysłowym. Rekonstrukcja Kings Cross i jego otoczenia to z kolei ingerencja w żywą tkankę miasta. Jest to projekt o wartości 3 miliardów funtów, w którym bierze udział trzech kluczowych planistów i 26 grup architektonicznych. Oprócz 50 nowych domów pojawiają tu 20 nowych ulic i 10 placów.

Sam budynek stacji powstał pierwszy. Kosztowała jego odbudowa kosztowała pół miliarda funtów. Najbardziej wpodobała otwarta w 2012 roku nowa hala rejestracyjna. Powstał na placu między budynkiem stacji a drogą Pancras. Nowa przestrzeń została nakryta półkolistym stalowym dachem - według twórcy jest to największy tego typu budynek w Europie (na zdjęciu powyżej). Nie zapomina się również o symbolicznej lokalizacji stacji  $9\frac{3}{4}$ , znanej od czasów Harry'ego Pottera.

Jednak stacja to początek. Obszary na północny wschód od dworca z kilkoma zabytkowymi budynkami zostały całkowicie przebudowane. Tu pojawiają się zupełnie nowe kwartały ulic. Biura (w tym nowa siedziba Google), hotele i 42 000 domów to nieco ponad połowa projektu. Około 40 procentów obszaru zajmie przestrzeń publiczna: place zabaw, parki, drogi, pasáže itp..

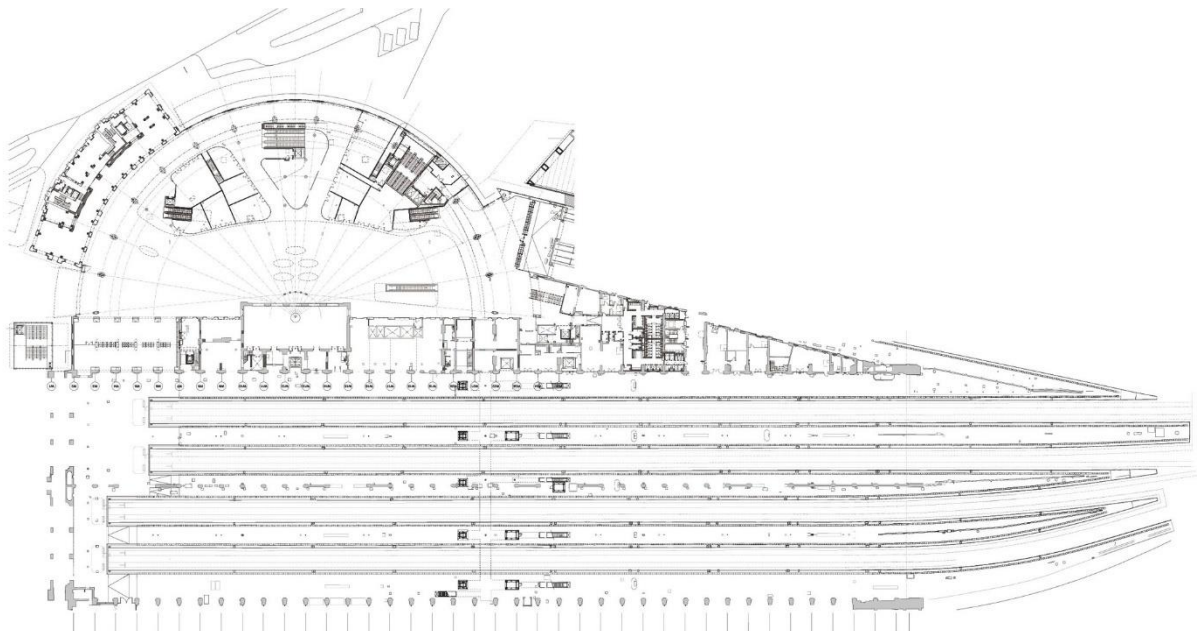
Nie ma takich proporcji między zwartą zabudową a zielenią w Londynie. Tutaj osadzone są nawet budynki z roślinami. Dziesięć placów, na których można pójść z dziećmi do małego gaju, zagrać w koszykówkę, odpocząć w cieniu drzew lub wziąć udział w pokazie albo innym masowym przedsięwzięciu rozlokowanym na całym terytorium.

Jednak szczególny charakter nowego King's Cross krzyża królewskiego nadaje przejście dla Regents Canal. Z tego powodu woda jest najważniejszym elementem zieleni. Jeszcze, w pobliżu znajduje się klub bukmacherski King's Cross, który powinien pełnić rolę basenu.

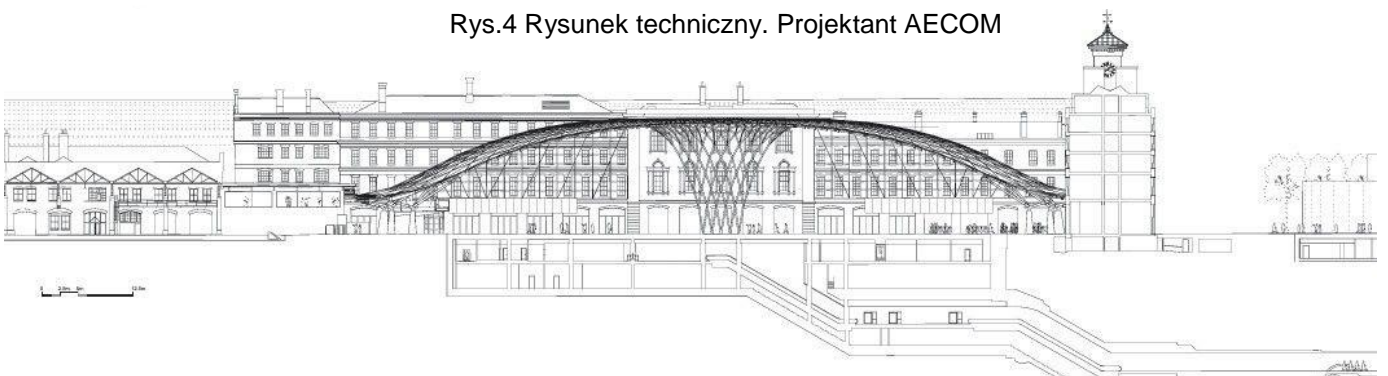
Dla całego Londynu, Kings Cross staje się nowym celem podróży. Podobnie do kiedyś odbudowanych doków. Jeżeli porównać te projekty, można zobaczyć, jak zmieniły się potrzeby mieszkańców. Ludzie chodzą do pubów, galerii lub robią zakupy nad Tamizą. King's Cross, zachowując swój wielkomiejski charakter, będzie punktem z bardzo atrakcyjnym miejscem.



Rys.3 Wizualizacja projektu. Projektant AECOM



Rys.4 Rysunek techniczny. Projektant AECOM



Rys.5 Rysunek techniczny. Projektant AECOM

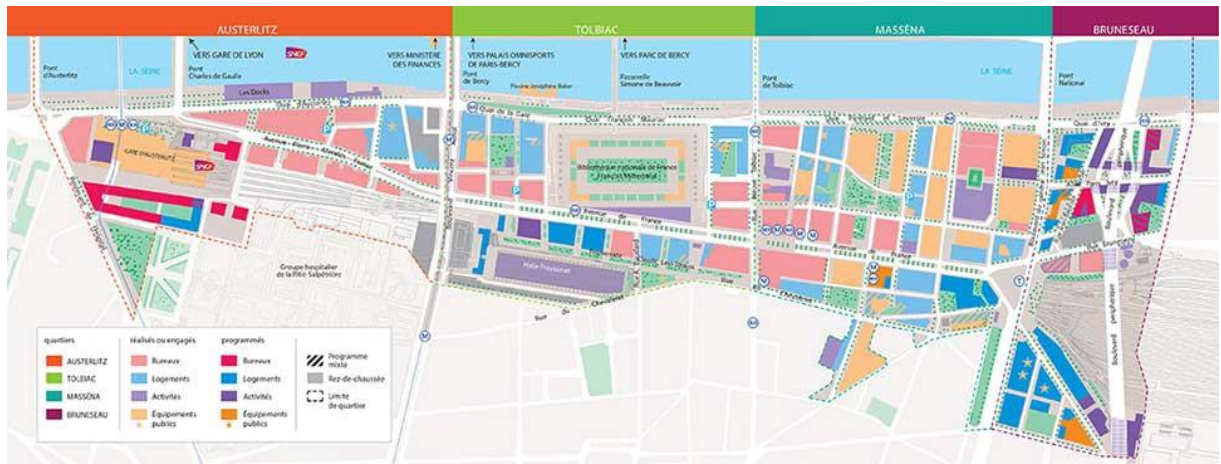


### 2.3.3. Paris Rive Gauche

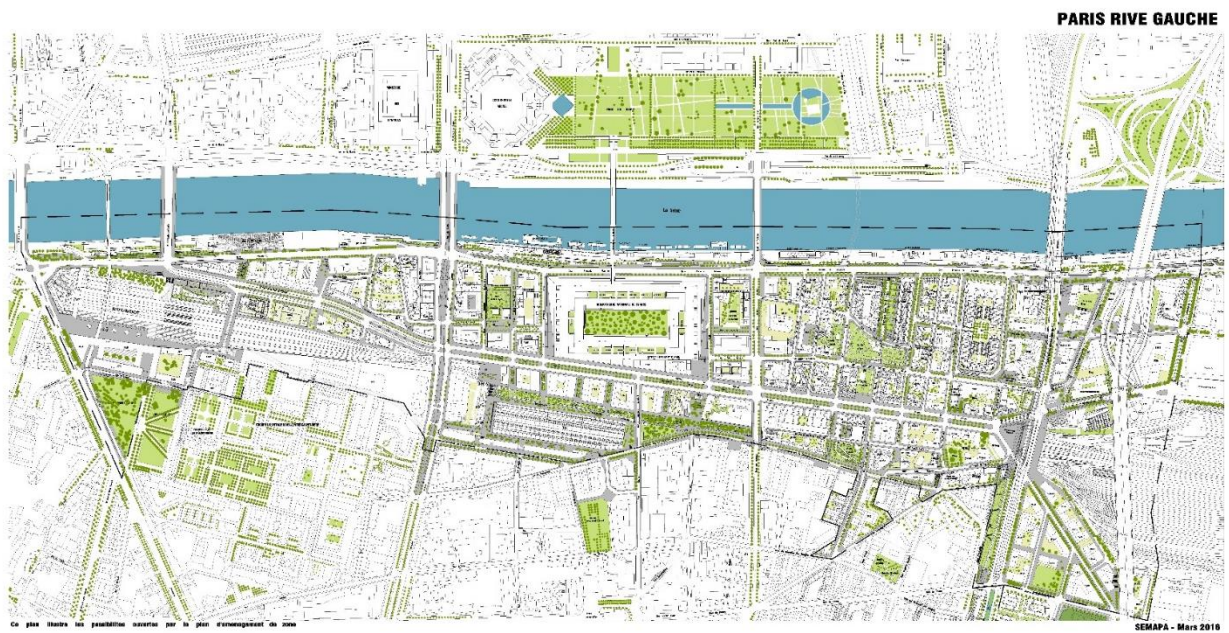
Plan Paris Rive Gauche to ostatni duży projekt miejski zainicjowany przez ówczesnego burmistrza Paryża Jacquesa Chiraca. Około dekady temu tereny przemysłowe w tym rejonie 13 dzielnicy wymagały interwencji. W 1991 roku powstał ZAC9, co pozwoliło na rozpoczęcie tej gigantycznej działalności. Paris Rive Gauche zajmuje obszar 130 hektarów, z czego 26 hektarów to tereny torów kolejowych przeznaczone pod przyszłe inwestycje. Jest to największe urbanistyczne przekształcenie w stolicy Francji od czasu Haussmana<sup>10</sup> w XIX wieku. Teren tej masowej interwencji miejskiej leży pomiędzy: po stronie wschodniej – Sekwana, po stronie północnej - stacją kolejową Austerlitz; po południowej stronie bulwaru Periferica oraz do strony wschodniej - ul. Chevalere. Obecnie Paris Rive Gauche to obszar liczący około 10 000 ludzi. Wokół nowego Centrum Uniwersyteckiego w Paryżu oraz dominującej w tym rejonie Francuskiej Biblioteki Narodowej, Francois Mitterrand, pojawiają wiele nowych inwestycji / dzielnic o bardzo różnorodnym programie funkcjonalnym, który zapewnia wszystko, co niezbędne mieszkającym i pracującym mieszkańcom: obiekty kulturalne, wiele obiektów użyteczności publicznej, szkoły, sklepy, biura, mieszkania, usługi. Całość dopełnia pofałdowana zieleń, zajmująca łącznie ok. 10 ha. Proces ten nieustannie postępuje, prowadząc do rezultatów realizacji, czyniąc ten obszar coraz bardziej pożądanym miejscem do życia dla mieszkańców. Ze względu na wielkość terytorium Paris Rive Gauche została podzielona na cztery strefy, które mają swoje centralne strefy funkcjonalne:

- Strefa Austerlitz – dworzec kolejowy i jego okolice: Austerlitz dworzec, Austerlitz Północ i Austerlitz Południe.
- Strefa Tolbiac – to obszar Biblioteki Narodowej Francji, składający się z dwóch podstref, Tolbiaca-Chevalere oraz północnej Tolbiaca.
- Strefa Uniwersytetu, które obejmuje Uniwersytet Paris 7-Diderot, Szkołę Architektury Paris-Val-de-Seine oraz Inalco<sup>11</sup> dzieli się na dwa obszary: Massena- -Chevaleret i Massena Północ.
- Obszar Bruneseau wraz obwodnicą i Boulevard General Jean Simon składający się z sektorów Bruneseau Północ oraz Bruneseau Południe.

Dla każdej z powyższych stref zorganizowano duże międzynarodowe konsultacje w zakresie planowania przestrzennego i urbanistyki. Aktualnie projekt Paris Rive Gauche jest zrobiony na 50%. Ukończono budowę całego obszaru nad Sekwaną od stacji Austerlitz do Jean Simon Boulevard – z dominantami tego obszaru są Francuska Biblioteka Narodowa i Centrum Uniwersytecki. Aktualnie teraz działa proces pokrywania całej trasy torów kolejowych oraz budowa kolejnych bloków zabudowy bezpośrednio nad nimi. Dzielnica Austerlitz, której transformacja rozpoczęła się w 2013 roku i powinna być skończoną do 2020 roku. Stacja Austerlitz jest teraz jedną z głównych stacji Paryża, jako jedna z sześciu głównych stacji Paryża - terminale SNCF<sup>12</sup>, obsługująca głównie linie Limoges – Benedictine, Bordeaux - Saint - Jean, oraz Toulouse - Matabia. Aktualna przepustowość stacji wynosi 21,3 mln pasażerów rocznie, co jednak stanowi tylko połowę liczby pasażerów obsługiwanych na Montparnasse. Oprócz dworca kolejowego, stacja Austerlitz jest także stacją metra, która znajduje się w tej części Paryża przecina halę kolejową na poziomie +1 nad ziemią.



Rys.6 Projekt. Paris Rive Gauche



Rys.7 Projekt. Paris Rive Gauche



Rys.8 Zdjęcie. Par Florence ACCORSI

#### 2.3.4. Port Praski

Port zlokalizowany jest nad Wisłą w Warszawie na oszaru Pragi-Północ pomiędzy ulicami: Jagiellońską, Stefana Okrzei, Wybrzeżem Szczecińskim oraz Sokolą.

Aktualnie teren portu obejmuje około 38 hektarów między ulicami Zamoyskiego oraz Okrzei i Jagiellońską.

Jan Rutkiewicz (urbanista) w latach 90 wystąpił z propozycją, stworzenia w tym miejscu centrum Pragi z wysokimi budynkami administracyjni-usługowymi (7-8 kondygnacji), zmieniającą zasadniczo kształt tej części miasta i zajmującą powierzchnie dwóch trzecich portu. Za rządów prezydenta Lecha Kaczyńskiego zaplanowano kolejną cel dzielnicy - niską zabudowę, łagodnie połączoną z wodą i zielenią. Zespół Hanny Gronkiewicz-Waltz częściowo powrócił do projektu zabudowy wieżowców Rutkiewicza (wyższej niż projekt Rutkiewicza), pozostawiając dużą część terenu, na centralnym pirsie i po północnej stronie portu, na cele mieszkalne. Na parterach budynków powinny znajdować się powierzchnie biurowe.

Koncepcja przewiduje stworzenie trzech dzielnic połączonych mostami pieszymi na terenie portu. Wzdłuż wałów powstaną publiczne promenady, a także miejsca postojowe dla jachtów oraz statków. Park powinien być zbudowany na pirsie południowym, porośniętym nadmorskim lasem i wchodzącym w skład Obszaru Chronionego Krajobrazu Warszawy.

W biurowcach powstaną cztery wysokie budynki, bliżej stacji kolejowej Warszawa Stadion i metra Stadion Narodowy. Wysokość tej zabudowy w planie zagospodarowania przestrzennego na terenie portu jest różna. Najwyższa konstrukcja dopuszczona w projekcie może mieć 160 metrów wysokości, a kolejne trzy budynki mają 140, 120 i 100 metrów.

Najnowszy projekt, który przedstawił właściciel części dzielnicy - Elektrim, obejmują budowę drewnianego bulwaru z drewna i pomostów dla łodzi. Tu planowane są cztery inwestycje:

- Projekt *Nowa Praga* (złą nazwę można pomylić z dotychczasową częścią dzielnicy - Nową Pragą) - zabudowa mieszkaniowa dla klasy średniej i centra usługowo-handlowego, kontynuujące starą część dzielnicy w obszarze ul. Krowa.
- City* – wieżowce o wysokości 100-160 m, zlokalizowane w pobliżu Stadionu Narodowego, ta są centra handlowo-usługowe, hotele, apartamenty, biurowce.
- Doki* – bogate osiedle mieszkalne zlokalizowane blisko dawnych basenów portowych, z prywatnymi pomostami do cumowania motorówek, na dole znajdują się miejsca na biura, kosztowne sklepy i restauracje, wzdłuż kanałów, drewnianych bulwarów, latem tory tramwajów wodnych połączyć Doki z Pidzamche (nieдалeko Starego Miasta).
- Park Mediów* – związana z kompleksem sportowym inwestycja podobna do Centrum Nauki Kopernik.



Rys.9 Projekt. Port Praski



Rys.10 Projekt. Port Praski

### 2.3.5. 19 Dzielnica

Hamilton May to największa, nowa rezydencja w centrum miasta, wybudowana przez sprawdzonego dewelopera PRO URBA, zlokalizacji w pobliżu powstającej stacji metra Rondo Daszyńskiego.

#### Inwestycja 19 Dzielnica

Koncepcja otrzymała wiele prestiżowych nagród, m.in: „Najlepszy apartamentowiec w Polsce w latach 2000-2012”. Nominowany do Mies van der Rohe Award 2013, oficjalnej unijnej nagrody architektonicznej. Projekt „19 Dzielnica” pozostał dzięki prestiżowej pracy JEMS Architeci, a realizacją zajmował się BUDIMEX SA. Inwestycja charakteryzuje się współczesną architekturą, z długimi skłonami ścianami połączonymi drewnianymi panelami. Fasada ma szorstką fakturę i ciepłe drewno. Na najwyższych szczytach znajdują się przestronne tarasy. Rolety drewniane osłaniają loggię.

Pierwszy etap inwestycji został zakończony w 2011 roku i składa się z dwóch budynków. Część usługowa znajduje się na parterach dwóch budynków. W sumie na tej działce będą trwać prace nad 6 etapami, 10 budynków oraz około 1700 mieszkań. Pierwszy etap zabudowy 19 Dzielnicy przewidywał budowę dwóch kwartałów (296 mieszkań). Oddziela jego mały pasaż dla pieszych, z którego rozpościera się piękny widok na wschód do Pałacu Kultury i Nauki również do nieszczęsnego Żagla Daniela Libeskinda. Widać więc wyraźnie szkody, jakie ten budynek wyrządził panoramie Warszawy. Mieszkańcy osiedla nie będą mogli bez końca cieszyć się tą panoramą. Oś wyznaczoną przez przejazd zamknie ośmiokondygnacyjna zabudowa w następnych etapach inwestycji.

W tylnej części pierwszych budynków dzielnicy zlokalizowana jest jego dalsza kontynuacja (II etap). W tym miejscu obiekty architektoniczne są prostsze (co również jest rezultatem z finansowania od dewelopera). W tych obiektach nie ma już panoramicznych okien, ale są wyposażone atrakcyjne rolety, które dobrze współgrają z jasnobieżową elewacją. Forma ma lekko śródziemnomorski wygląd (tylko lekko podkreślony, bez fałszu i przepychu). Projekt przeznaczony jest dla osób kochających miejski styl życia oraz ceniących luksus oraz nowoczesność.

#### Lokalizacja 19 Dzielnicy

Budynki pierwszej linii zlokalizowane są pomiędzy ulicami Kolejową oraz Sieną w rozwijającym się obszarze w centrum Warszawy, zlokalizowane blisko nowej stacji metra Rondo Daszyńskiego.

W pobliżu znajdują się stacje benzynowe, szkoły, apteki, kluby, muzea, restauracje, piwnice oraz wiele innych instytucji. Sąsiedztwo z centrum oraz prosty dostęp do komunikacji miejskiej.

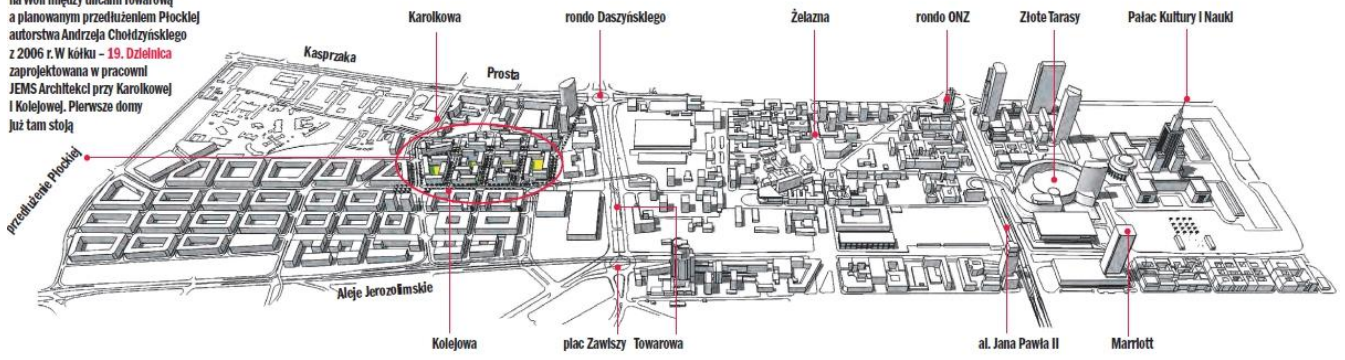
#### Apartamenty w 19 Dzielnicy

W różnych rozmiarach dostępne są apartamenty, począwszy od jednopokojowych (około 30 m<sup>2</sup>) mieszkań oraz po pięciopokojowe apartamenty (około 115 m<sup>2</sup>). .

#### Informacja ogólna

Inwestycja to doskonale rozwiązanie dla osób, którzy rozważają o wynajmie nieruchomości po jej zakupie, a także poszukują luksusowego mieszkania w centrum miasta.

Koncepcja zabudowy rejonu Czystego na Woli między ulicami Towarową a planowanym przedłużeniem Ptockiej autorstwa Andrzeja Chodźzińskiego z 2006 r. W kółku - 19. Dzielnica zaprojektowana w pracowni JEMS Architekci przy Karolkowej i Kolejowej. Pierwsze domy już tam stoją



Rys.11 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA



Rys.12 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA



Rys.13 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA



Rys.14 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA

### 2.3.6. Soho Factory

Fabryka Soho, zlokalizowana na praskim Kamionku, to miejsce szczególne: wyjątkowa architektura wyróżnia ją na tle innych warszawskich inwestycji. Już za kilka lat na ulicy Mińskiej na miejscu dawnej postindustrialnej zabudowy, narodził się zespół nowoczesnych budynków z zachowanym postindustrialnym stylem. Zainspirowany nowojorskim Soho, szybko stał się tętniącym życiem centrum kulturalnym, biznesowym i rozrywkowym.

Soho Factory to największy, a jednocześnie najmłodszy i najdynamiczniej rozwijająca się, rewitalizowana zabudowa fabryczna w Warszawie. Doskonale wpisuje się z Fabryką Konesera i Trzyciny w krajobraz prawobrzeżnej przeobrażającej się Warszawy, jaka przekształca się i rozwija, przekształcając tereny przemysłowe w mekkę artystyczne bohemy. Zlokalizowany w samym sercu Starej Pragi - na warszawskim Kamionku, to jedyny tego rodzaju zespół, który idealnie łączy piękno terenów zielonych z historyczną architekturą przemysłową przełomu 19 i 20 wieku. Jedyny w swoim rodzaju obiekt tworzy całość i daje niezwykle możliwości aranżacji, adaptacji oraz różnego rodzaju zabudowy.

Kompleks ma na celu rozwój na postindustrialnej strukturze starożytnych hal z nową produktywną siłą artystyczną i architektoniczną. Istnieje wiele specjalizowanych warunków do prac, które skorzystały wiele firm, które zaadaptowali dla swoich potrzeb miejsca na głównych zrewitalizowanych obiektach fabrycznych.

Jednak to więcej niż miejsce do życia czy pracy. To nowa w Polsce dzielnica artystyczna, która skupia przedstawicieli ambitnych przedsiębiorców, młode ciekawe marki i branż kreatywnych. To również gwarancja jakości bez względu na to czy to dekoracja mieszkań, czy dania serwowane w restauracji Warszawa Wschodnia. Fabryka Soho to niezwykle miejsce dla osobliwych ludzi, oparte na odważnej wizji i chęci utworzenia czegoś ponadprzeciętnego. Szkolenia, spotkania, warsztaty, targi, pokazy mody oraz inne imprezy okolicznościowe – wszystko z tego jest możliwe tylko tam.

Soho Factory stał się terenem artystycznym. Współczesne inicjatywy wypełniają dawnie przestrzenie postindustrialne elementami ludzkimi. Każda z inicjatyw dostosowuje oraz rewitalizuje inne narzędzia. Pokaz „Age of Rage” ożywił halę walcowni, Galeria Leto oraz Piktogram tchnęło nowe życie w sprężarkownię, jako również młodzi architekci które ożywili przestrzeń starej ciepłowni.

Zapewniają komfort życia mieszkańców bliskość dużych terenów zielonych (Skaryszewski park malowniczy) i rozwinięta infrastruktura. Wygodna komunikacja: zaledwie kilkaset metrów do sąsiedniego Dworca Wschodniego, przystanki (autobus i tramwaj), metro a również obecność szkół, restauracji, centrów handlowo-kulturalnych, sklepów są jednym z elementów dka zaspokojenie potrzeb codziennych dla wszystkich.

Soho Factory to koncepcja która zakłada rozbudowę kompleksu ekskluzywnej zabudowy mieszkalnej z częścią usługową oraz rekreacyjną. Na obszarze rewitalizowanej zabudowy powstały już dwa w pełni ukończone obiekty mieszkalne: oryginalne bloki Kamion Cross oraz Rebel One jaki wyróżniają się na tle okolicznych budynków. Obecnie w bezpośrednim sąsiedztwie trwają prace nad zbudowaniem kolejnego budynku - WARS. Wszystko to na stałe związane jest z częścią historyczną.



Rys.15 Projekt Soho Factory, biura projektowego WWAA.



Rys.16 Projekt Soho Factory, biura projektowego WWAA.



## 2.4. Opis wybranego obszaru projektowego

### 2.4.1. Historia obszaru

Teren wybrany do projektowania zlokalizowany na Dolnym Mieście w Gdańsku. Początkowo na terenie Dolnego Miasta występowały lasy nadmorskie, a w XIV wieku – błota. W XIV wieku obszar ten był dziedzictwem Głównego Miasta.

Powstało Dolne miasto w XVII wieku na tak zwanych Świńskich Łąkach, jakie od 1346 roku należały do gdańskich rzeźników. Obszar teraźniejszej dzielnicy uzyskał ostateczny wygląd w latach 1576-1638. W 1576 r. wydrążono koryto rzeki Nova Motława, a w 1638 r. skończono budowę miejskich fortyfikacji. W latach 1623-1638 powstały, przez Korneliusza van den Boscha, bastiony amfibii typu holenderskiego przetrwały w dużej mierze jako bastiony: Ogrodowy, Królik, Whisky oraz Wilk. Aktualnie stanowią dla Dolnego Miasta bardzo urokliwą parkową część.

W granice administracyjne Dolne Miasto zostało przyłączone w XVII wieku.

Przez Georga Telliora plan kanałów powstał zgodnie z planami przygotowanymi w 1650 roku, on przewidział odwodnienie terenu nizinnego poprzez wykopanie 3 równoległych oraz 4 poprzecznych kanałów do Nowej Motławy. Dostęp do polderów zapewniła budowa kilkudziesięciu mostów między groblami. Projekt był realizowany w latach 1687-1700. W miarę wysychania gleby zbyteczne kanały były stopniowo wypełniane. Do 1843 r. większość kanałów była wypełniona dwoma rzędami drzew. Najczęściej to były drzewa które dobrze znoszą potężny poziom wód gruntowych - jarzab szwedzki. Zasypywanie kanałów zostało ostatecznie zakończone w 1871 r., po uruchomieniu na tym terenie kanalizacji komunalnej. System kanałów zaprojektowany przez Telliora stał się siecią ulic, która istnieje do dziś. Od 1638 r. osadnictwo i rozwój powstałego terytorium następował etapami wyznaczonymi przez kolejne wojny. Większość mieszkańców spalonego przedmieścia osiedliła się na osuszonych terenach chronionych fortyfikacjami miejskimi. Wyjątkiem był kwartał pomiędzy obecną ulicą Reduta Miś, Śluza (Kieturakisa), Łąkową oraz nieistniejącą Rosen Gasse, w której w XVIII wieku znajdowała się letnia rezydencja rodziny Uphagenów. Dotychczas zachował się klasycystyczny dwór, zbudowany około 1800 roku na zbiegu ulic Łąkowej oraz Kieturakisa.

Na części dzielnicy porastały podmokłe łąki, jakie służyły do pastwiska. Charakter tej dzielnicy przed jej zagospodarowaniem został zapisany w nazwach ulic: Łąkowa, Szuwary, Polna oraz Wierzbowa

Jedna z największych powodzi w historii Gdańska miała miejsce w kwietniu 1829r. Dolne Miasto było zalane Wisłą na wysokość kilku stóp.

Na przełomie XIX i XX wieku w okolicy powstało wiele nowych domów, głównie wzdłuż ulicy Łąkowej, o bogatej fasadzie architektonicznej i modnym wówczas eklektycznym oraz secesyjnym stylu.

Tramwaj konny było uruchomiono w 1880 r., a w 1885 r. powstała zajezdnia jezdziecka i tramwajowa na dzisiejszej ulicy Radnej. Linię zelektryfikowano w latach 1895-96. Druga trasa tramwajowa przebiegała przez ulice Żabi Kruk oraz Toruńska na Rybnym Targu.

Zamożny kupiec J.G. Kuhn około połowy XIX wieku kupił posiadłość Uphagenów przy ulicy Kieturakisa z przeznaczeniem na potrzeby katolickiego szpitala. Siostry Borromeushki opiekowały się tu chorymi. W latach 70 szpital został rozbudowany. W 1857 r. obok szpitala wybudowano neogotycki kościół, który pierwotnie służył jako kaplica szpitalna, a obecnie jest kościołem parafialnym pw. Niepokalane Poczęcie Najświętszej Maryi Panny.

W 1901 r. na skrzyżowaniu ul. Jałmużniczej oraz Śluza wybudowano neoromańskie gimnazjum, a w 1905 r. u zbiegu ulic Jaskółcza i Śluza powstała łaźnia miejską w podobnym stylu architektonicznym. Zabudowa gimnazjum spełnia swoje działanie do dziś, natomiast zabudowa starej łaźni dostosowano dla potrzeb Centrum Sztuki Współczesnej „Łaźnia”.

W swojej historii dzielnica miała także period z zabudową architektury socjalnej. Na stronie południowej Dolnego Miasta w 1874-76 latach, przy ulicy Dobrej pojawiły się piękne pierwsze budynki Fundacji Dr. Georga Abegga. Fragmenty pozostałe na fundacji to są zabudowa przy ulicy Polnej, Wierzbowej oraz Zielonej, a także budynki na bastionie Krulik. Zostawili one charakterystyczne cechy stylowe przedwojennego budownictwa socjalnego. Do tej pory nazwa jednej z ulic (Fundacyjna) jest śladem tej ciekawej historii. Strefa mieszkalna dla pracowników przy ul. Dobrej składała się z 10 „bliźniaków” (20 mieszkań). Do tego czasu został się dopiero jeden budynek.

Dolne Miasto ma taką architekturę że w większości to głównie stosunkowo nieliczne peerelowskie bloki lub XIX wieczne kamienice i budynki przemysłowe.

Na początku XX wieku bastiony Wyskok oraz Wilk uległy częściowej rozbiórce, w znacznym stopniu bastiony Miś oraz Królik zostały zniwelowane.

W dniu 8 maja 1925 roku stadion sportowy Kampfbahn Niederstadt pozostał otwarty z 400-metrowym torem i trybuną na 1100 miejsc na ulicy Elblońskiej (teraz to Stadion im. Zbigniewa Pidleckiego).

Natępnym etapem intensywnego rozwoju obszaru przypada na XIX wiek, kiedy na Dolnym Mieście powstały nowe zakłady przemysłowe: warsztaty artyleryjskie (późniejsza Fabryka Opakowań Blaszanych, czyli „blaszanka”), cukrownia, odlewnia żelaza, fabryka masła. W 1856 r. pojawiła się fabryka broni (karabinów), dzielnica otrzymała nową nazwę - Miasto Fabryk (Fabrikstadt).

Wzdłuż bastionów otaczających miasto od wschodu oraz południa w 1893 r. i zbudowano linię kolejową, która obsługiwała poszczególne fabryki.

Na ulicy Zawodnicy (między Opływem Motławy oraz ulicą Elblonską) w dniu 16 sierpnia 1905 r. otwarto, nieistniejący już dworzec kolei wąskotorowej (Gdańska Wąskotorowa).

Na ulicy Łąkowej, w latach 20, przez Wilhelma Köstera i Adolpha Bielefeldta zbudowano modernistyczną fabrykę tytoniu,. Tu znajdował Danziger Tabak Monopol (Gdański Monopol Tytoniowy) - fabryka łącząca całą branżę tytoniową z Gdańskiem. W 1928 roku fabryka została oddana do użytku. Fabryka przetrwała drugą wojnę światową bez szwanku, a po 1945 roku powstał tu Gdański Zakład Futrzarski. W latach 90-tych budynek popadł w ruinę, aktualnie - odrestaurowany – teraz to siedziba LPP, jest przywrócony do dawnej świetności, a tradycja włókiennicza jest tu kontynuowana z inicjatywy mieszkańców oraz prywatnych inwestorów.

### 3. Podsumowanie

Analizując lokalizację nowej przestrzeni, nasuwa się podobieństwo niektórych fragmentów podanych przykładów (waterfront - Port Praski, London City Island; rewitalizacja terenów przemysłowych - Paris Rive Gauche, Soho Factory; bliskość centrum - King's Cross Central, 19 Dzielnica), które mogą służyć jako podstawa dla rozwoju przestrzennego oraz kształtowania danego obszaru.

Rezultatem pracy będzie synteza projektowania elementów urbanistycznych i architektonicznych, które można uwzględnić zgodnie z kontekstem zrównoważonego rozwoju. Kwestie zagospodarowania i rozwoju miasta zapowiada się jako jedno z głównych wyzwań cywilizacji. Głównym celem jest stworzenie obszarów miejskich i promowanie zrównoważonego stylu życia mieszkańców. Rozpatrywana przez pryzmat wymagań zrównoważonego rozwoju potrzeba dobrego planowania urbanistycznego, daje potencjalną szansę na popularyzację oraz istotną inspirację do działań, rezultatem jakich może być bardzo racjonalny, użyteczny i harmonijna przestrzeń dla ludzi.

Jednocześnie zapewnienie ciągłości istotnych walorów tożsamości dzielnicy jest znacznym dla budowania poczucia wspólnoty, jasno określonej społeczności lokalnej żyjącej w mieście, zdolnej do rozwiązywania głównych problemów mieszkańców. To taki obszar, który zachowuje swoją tożsamość, jest w stanie efektywnie przyciągać turystów swoimi tradycjami, specyfiką oraz autentycznością.

Kluczową kwestią jest również rewitalizacja istniejącej tkanki miejskiej. Rewitalizacja jest pojęciem szerokim, ale w aspekcie przestrzennym wiąże się z konsolidacją i przebudową budynków. Harmonijny rozwój przestrzenny poprawie jakość i chęć wykorzystania pełnego potencjału kulturalnego, gospodarczego, społecznego oraz przestrzennego miejsc w oparciu o synergii budynków, przestrzeni publicznej i zachodzących w nich działań. Problematyka przestrzeni publicznych jest dobrze rozpoznawalna w kontekście rewitalizacji i zagospodarowania istniejącej przestrzeni publicznej w centrum miasta, a także odbudowy i przebudowy przestrzeni publicznej na terenach zdegradowanych w ramach procesu rewitalizacji.

## 4. Analizy i wytyczne do projektu

### 4.1. Analiza stanu przeszłego i istniejącego

Rewitalizacja dzielnicy była rozpoczęta w 2014 roku. Ponad 35 mln złotych wyniósł koszt tej realizacji. Koniec rewitalizacji zakończyło podmurowanie przy ulice Wrubel dla tramwaju nr 1241 Konstal 105Na, który odbył się w nocy z 3 września 2015 r.

Ogłoszono przetargi w 2018 roku na opracowanie modernizacji oraz dokumentacji projektowej przebudowy ulic Królikarnia, Sempołowskiej, Chłodnej, Wierzbowej, Polnej oraz Przyokopowej. Rewitalizacja powinna objąć także teren historycznych bastionów Ogrodowego, Królik, Miś, Żubr, częściowo Wyskok oraz św. Gertrudy, które zostaną uporządkowane. Na największym bastionie Żubr powstanie punkt obserwacyjny (widukowy). Planowana jest również modernizację dróg rowerowych wzdłuż Optywu Motławy, przebudowa nadwodnej promenady blisko stadionu żużlowego.

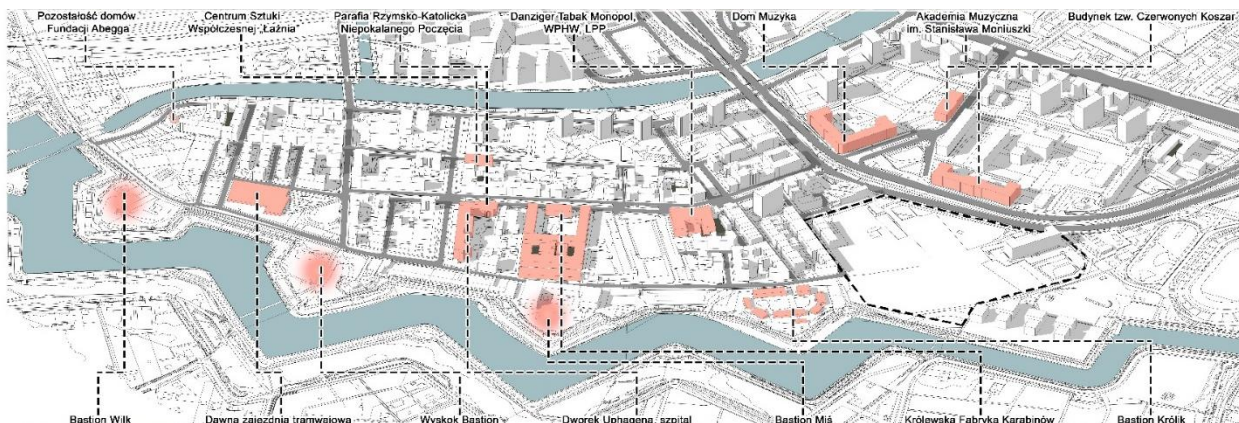
Także w 2018 roku w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego miasto podpisało umowę z Dolnym Miastem, utworzoną przez Doraco i BBI Development, zgodnie z którą teren ten dokona rewitalizacji 11 hektarów (w tym stara zajezdnia tramwajowa), a za 5 lat budynki użyteczności publicznej, biura i lokale usługowe wartości 65 mln złotych. Dodatkowo w 2019 roku miasto przekazało dla biura Euro Styl i Inopie szereg budynków i budynków nieużytecznych, rewitalizację których finansowana o wartości 277 mln złotych.

Obiekty historyczne oraz zabytki:

- Młyn przy śluzie, ul. Grodza Kamienna oraz Śluza Kamienna, która powstała w latach 1619-1623.
- Dwór (teraz szpital) z 1800 roku , przy ulice Kieturakisa 1
- Dom szachulcowy z 1800 roku, przy ulice Reduta Wyskok 2
- Dom z 1889 roku, przy ulice Śluza 2
- Zespół dawnej łaźni miejskiej 1905 roku.( budynek łaźni, dom palacza, ogrodzenie z bramą (murowano-metalowe)), ulicas Jaskólcza 1/3 i ulica Jaskólcza 4a
- Kościół Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Maryi Panny (powstały jako kaplica w 1853 roku), przy uice Łąkowej 34a
- Siedziba Gdańskiego Monopolu Tytoniowego (*Danziger Tabak Monopol*), przy uice Łąkowej 39/40
- Kamienica z 1880 roku, uica Łąkowa 34
- Dawna fabryka karabinów (powstała w XIX w.) – Królewska Fabryka Broni, *Königliche Gewehr-Fabrik*, przy ulice Łąkowej 35-38
- Fortyfikacje bastionowe: Miś, Królik, oraz najlepiej zachowane: Wyskok, Wilk.

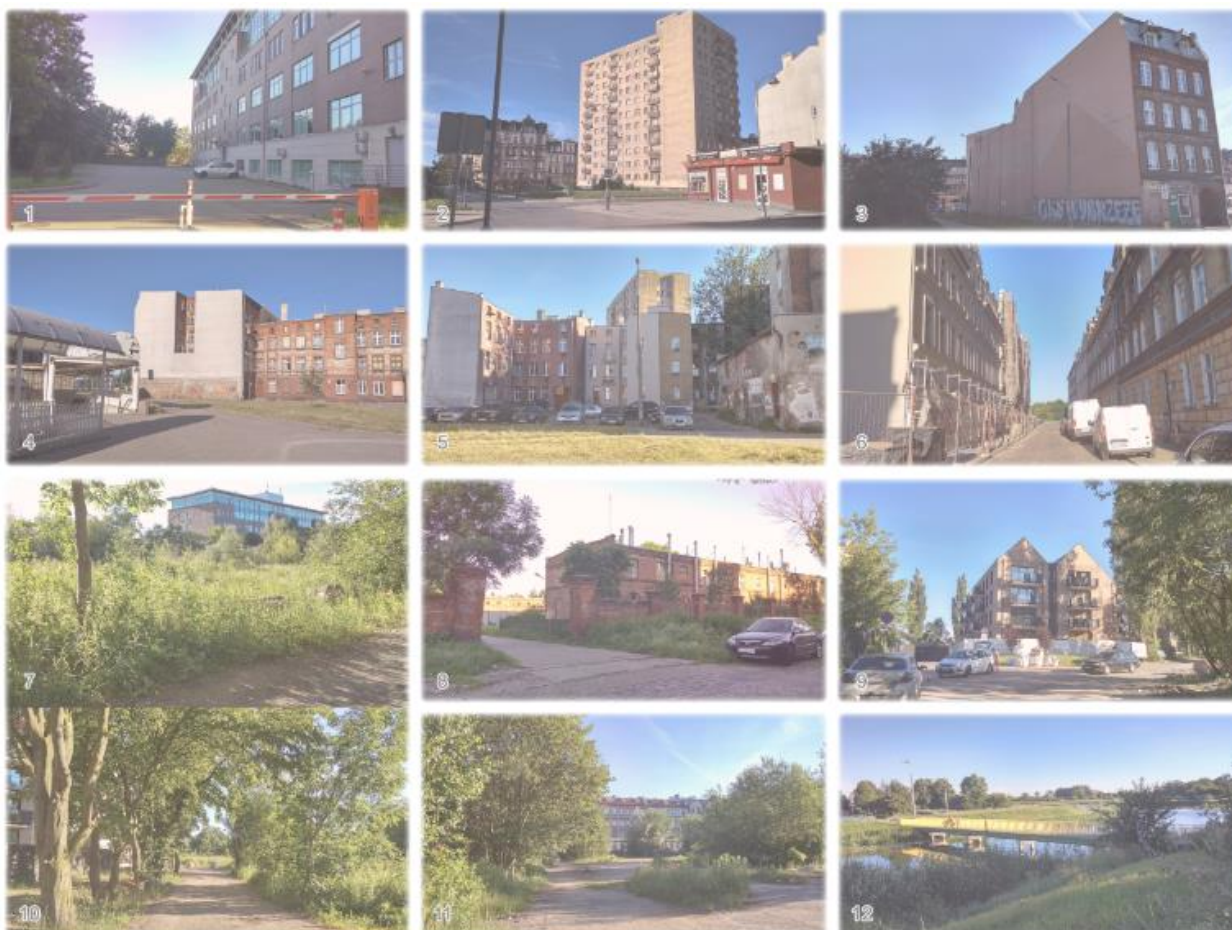
## 4.2. Bezpośrednie otoczenie obszaru

Teren dla projektowania znajduje się w Śródmieściu miasta Gdańsk, ma dużą ilość otaczających obiektów wpisanych do rejestru zabytków oraz obiektów o wartości kulturowej. Zlokalizowany w pobliżu Domu Muzyka, Budynku tzw. Czerwononych Koszar oraz Bastionu Miś, pomiędzy jedną z głównych ulic, Podwałę Przedmiejskie i Optywem Motławy.

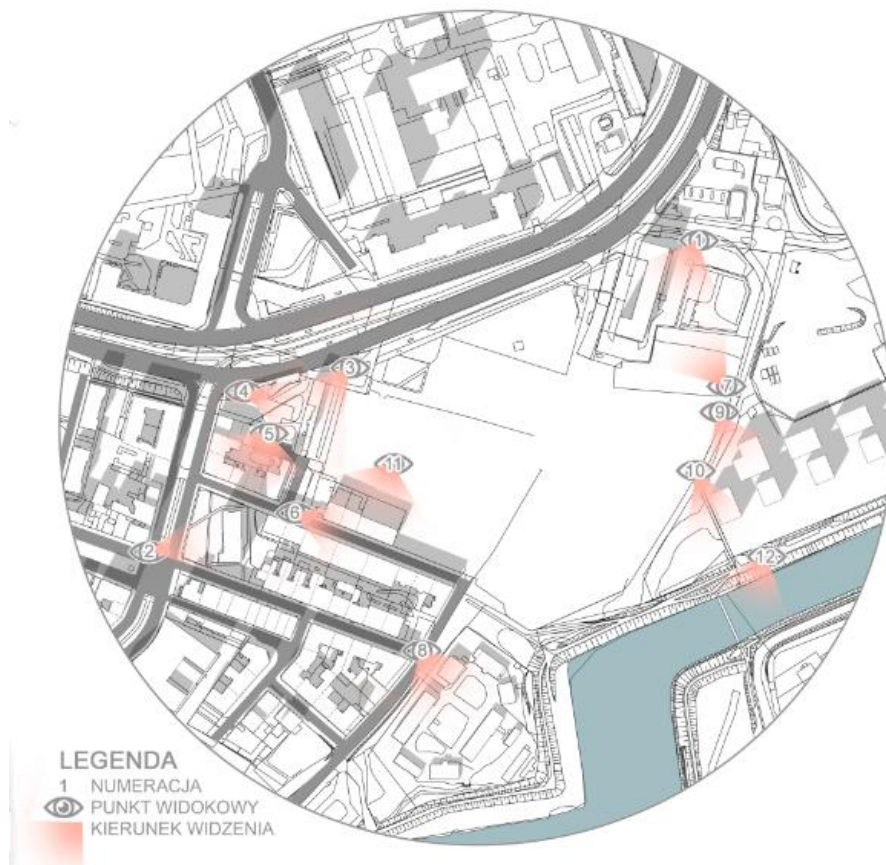


Rys.17 Opracowanie własne. Analiza krajobrazu i historii Dolnego Miasta

Jeszcze na terenie znajdują się Front Park – Mieszkania nad Motławą, LPP S.A. – Biuro Sadowa. Przez długi czas teren był w stanie zdegradowanym przez co pojawiło się dużo nieuporządkowanej roślinności.



Rys.18 Zdjęcia autora pracy



Rys.19 Opracowanie własne. Schemat punktów widokowych



Rys.20 Opracowanie własne. Schemat lokalizacji obszaru

## 4.3. Analizy Środmiejscia

### 4.3.1. Analiza komunikacyjna

Komunikacja w środmiejsciu jest bardzo zróżnicowana i rozwinięta, jest dobrze powiązaną z resztą miasta. Rozwinięta infrastruktura pozwala poruszać się po mieście różnymi środkami transportu, np. tramwajem, rowerem, autobusem. Główne ulice to Podwale Grodzkie, Wały Jagiellońskie, Okopowa i Podwale Przedmiejskie do którego przylega teren opracowania. Dobra lokalizacja miejsca opracowania pozwala peiszo dostać się do Wyspy Spichrzów za 10 minut, za 20 minut do Bazyliki Mariackiej Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny w Gdańsku, 25 min do Muzeum II Wojny Światowej, 35 min do Dworca Głównego w Gdańsku



Rys.21 Opracowanie własne. Schemat komunikacyjny Środmiejscia

### 4.3.2. Analiza przestrzenie publiczne

Śródmieście, jako dzielnica Gdańska pełni funkcje reprezentacyjne miasta, dlatego też można spotkać tam wielu turystów. Miejsce to tętni życiem zwłaszcza od kwietnia do października, kiedy nad morzem trwa sezon letni. Zabudowa dzielnicy to głównie zabytkowe kamienice, chociaż w ostatnich latach pobudowano tam też wiele nowych apartamentowców. Uwagę turystów najbardziej przyciąga odrestaurowana starówka, w pobliżu której mieści się mnóstwo zabytków. Przestrzeń publiczna jest jednym z najważniejszych elementów kształtujących charakter miasta oraz jego strukturę urbanistyczną.



Rys.22 Opracowanie własne. Schemat przestrzeni publicznych Śródmiejsca



### 4.3.3. Analiza funkcji

W strukturze Śródmieścia wyróżnia się funkcja mieszkaniowo-usługowa. Powierzchnia funkcji przemysłowej najczęściej występuje w postaci nieużytkowanych, wolnych działek. Mała część powierzchni, nadal podlega działalności związanej z przemysłem. W coraz bardziej schyłkowym znaczeniu zlokalizowana jest ona w północnej i wschodniej części dzielnicy. Wyróżnia się z niej dwa ogniska funkcji administracyjnej. Pierwszy znajduje się na Nowych Ogrodach i skupia urzędy szczebla lokalnego oraz instytucje sądownicze. Drugi zlokalizowany jest na południu Starego Przedmieścia, gdzie mieszczą się urzędy szczebla regionalnego oraz I Urząd Skarbowy w Gdańsku. Pozostałe usługi, jak i funkcje mieszkaniowe, są rozproszone. Główne ogniwo funkcji transportowej zlokalizowane jest na obrzeżach dzielnicy, tj. na granicy Starego Miasta i Nowych Ogrodów, w kierunku fortu Grodzisko. Mieści się tam węzeł transportu kolejowego, autobusowego i komunikacji miejskiej (tramwaje, autobusy, SKM). Funkcja rekreacyjna w większości występuje na znacznych terenach zieleni, które niegdyś pełniły funkcje obronne tj. na Nowych Ogrodach, na Forcie Grodzisko oraz na Dolnym Mieście, wzdłuż Optywu Motławy, a także wzdłuż pozostałych cieków wodnych.



Rys.23 Opracowanie własne. Schemat funkcji Śródmieścia

## 4.4. Analizy dotyczące zespołu Podwala Przedmiejskiego

### 4.4.1. Analiza zieleni

Podwale Przedmiejskie nie posiada formy wnętrza miejskiego, ulica jest przeskalowana i chaotycznie ukształtowana. Cechuje się skrajnie niskim poziomem aktywności ludzkiej, a istniejące wokół tereny zielone są zdegradowane i nie pełnią roli przestrzeni publicznej.



Rys.24 Opracowanie własne. Schemat zieleni Podwala Przedmiejskiego

### 4.4.2. Analiza użytkowania terenu

Podwale Przedmiejskie stanowi silną barierę przestrzenną i mentalną dzielącą historyczne śródmieście Gdańska. W świadomości mieszkańców i turystów stanowi granicę, na której kończy się centrum miasta. Przestrzeń ta pełni wyłącznie funkcję komunikacyjną, głównie o charakterze tranzytowym (dobrze funkcjonującą jako turystyczne centrum miast) oraz południową (uważaną za zaniedbaną część historycznego śródmieścia głównie pełniącą funkcje mieszkaniowe) – dzielnica ma obecnie bardzo zróżnicowany charakter.



Rys.25 Opracowanie własne. Schemat funkcji Podwala Przedmiejskiego

### 4.4.3. Analiza wysokości i charakteru zabudowy

Elementy kompozycji takie jak, wysokość zabudowy, dominanty kompozycyjne i wysokościowe tworzą zespół urbanistyczny rozlokowany wzdłuż rzeki i przylegający do ulicy Długie Ogrody



Rys.26 Opracowanie własne. Schemat wysokości i charakteru zabudowy Podwale Przedmiejskiego

### 4.4.4. Synteza uwarunkowań

Na bazie rezultatów wcześniejszych analiz określono szereg najważniejszych problemów rozwoju obszaru Podwale Przedmiejskie, których lista obejmuje: bariery przestrzenne, brak przestrzeni publicznej, brak zwartej zabudowy (dużo pustych terenów, znaczne odległości), brak infrastruktury, pusta przestrzeń pełna samochodów, charakter zabudowy nietworzącej miejskiego krajobrazu i braki w zabudowie, bariera komunikacyjna – przejścia podziemne, brak skrzyżowań, brak zagospodarowania terenów zielonych.



Rys.27 Opracowanie własne. Schemat syntezy uwarunkowań Podwale Przedmiejskiego

## 5.Opis koncepcji

Priorytetami przy tworzeniu masterplanu zabudowy przedmiotowego obszaru były:

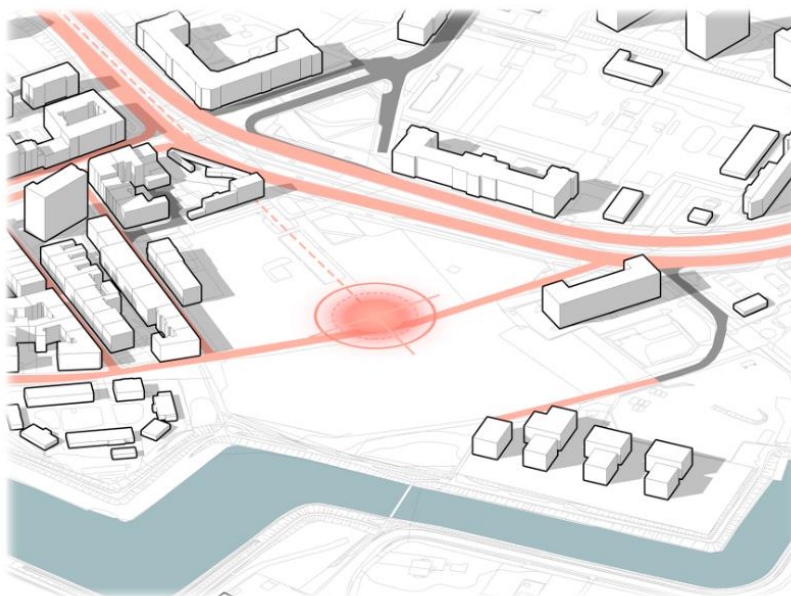
- Odbudowa zdegradowanych przestrzeni miejskich z kształtowaniem nowej struktury przestrzennych
- Koncepcja proponowanych do realizacji na przedmiotowym obszarze kubatur
- Wprowadzanie nowej zabudowy o charakterze mieszkaniowo usługowym
- Wprowadzenie nowej infrastruktury (Ścieżki rowerowe, chodniki, parkingi)
- Wykorzystanie potencjału terenu, jakim jest lokalizacja pomiędzy główną drogą a rzeką oraz duża ilość zieleni
- Odtworzenie ulic jakie się znajdowały w tym miejscu na podstawie historycznych map
- Stwożenie architekturnej dominanty

Zakładany efekt końcowy projektu obejmuje:

- Transformację zdegradowanych historycznych centrów miast
- Odtworzenie głównych elementów historycznej struktury miasta
- Uzupelnienie powstałej przestrzeni nowymi budynkami, z dużym parkingiem podziemnym i także naziemnymi miejscami postojowymi
- Ukształtowanie sieci komunikacji kołowej, rowerowej i pieszej
- Wykształcenie przestrzeni publicznych o zróżnicowanym charakterze i funkcji
- Uzyskanie zróżnicowanego charakteru i funkcji zabudowy co podnosi wartość całego projektu w odniesieniu do jego użytkowników

## 5.1.Kształtowanie kompozycji urbanistycznej zespołu

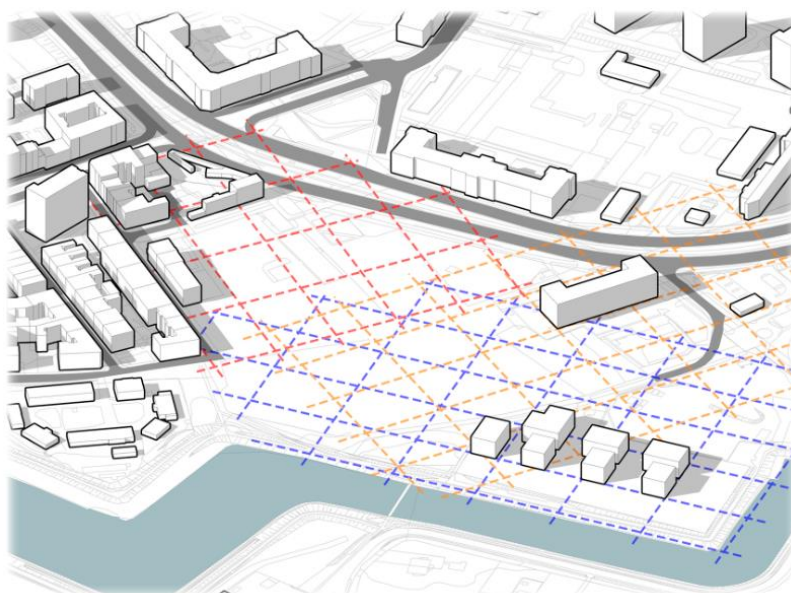
### 5.1.1.Układ ulic i komunikacji



Rys.28 Opracowanie własne. Lokalizacja dominanty

- Rekonstrukcja i przedłużenie dróg historycznych
- Wyznaczenie głównych osi kompozycyjnych
- Wyznaczenie potencjalnego miejsca dla dominanty architektonicznej

### 5.1.2.Siatki urbanistyczne ( wyznaczone przez istniejące elementy struktury urbanistycznej)

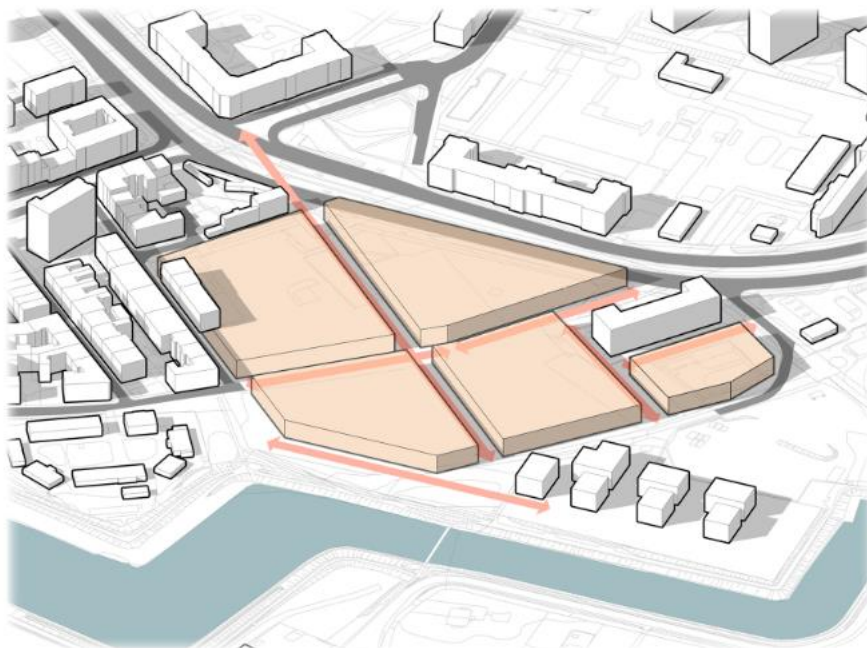


Rys.29 Opracowanie własne. Analiza siatek urbanistycznych

- Wyznaczenie charakterystycznych obiektów z najbliższego sąsiedztwa obszaru opracowania
- Rekonstrukcja i przedłużenie na obszar opracowania siatek urbanistycznych zespołów: Front Park – Mieszkania nad Motławą, Zabudowy wzdłuż ul. Chłodnej, LPP S.A. – Biuro Sadowa

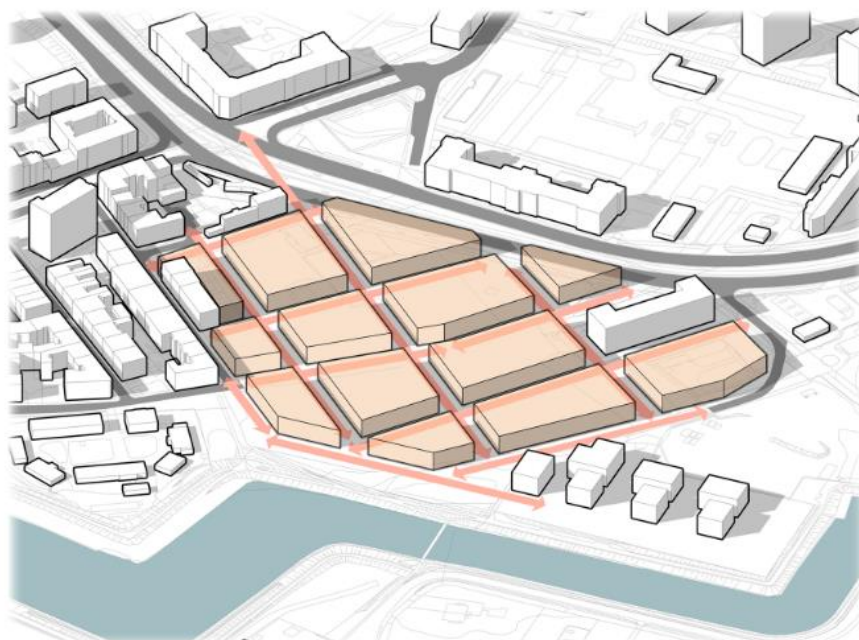
### 5.1.3. Warianty układu struktury urbanistycznej

- Duże bloki



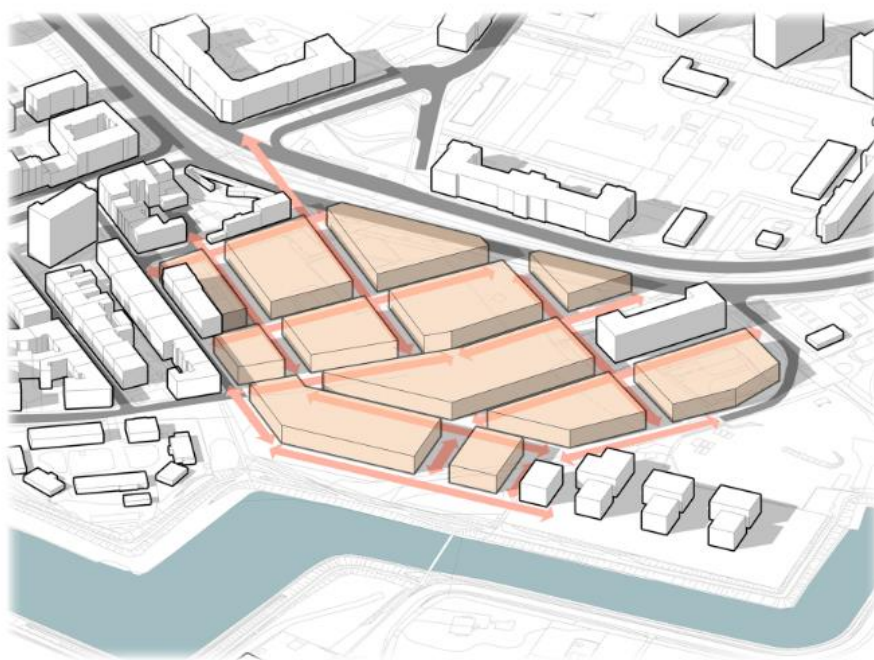
Rys.30 Opracowanie własne. Schemat wariantu - Duże bloki

- Struktura kwartałowa



Rys.31 Opracowanie własne. Schemat wariantu - struktura kwartałowa

- Struktura rozluźniona



Rys.32 Opracowanie własne. Schemat wariantu - Struktura rozluźniona



Rys.33 Opracowanie własne. Wizualizacja urbanistyczna

## 5.2. Założenia projektowe

### 5.2.1. Układ funkcji



Rys.34 Opracowanie własne. Projektowany układ funkcji

Od strony ul. Podwałe Przedmiejskie zaprojektowano teren z budynkami usługowymi w środku których znajduje się dominanta architektoniczna, przez którą od strony budynku tzw. Czerwononych Koszar zaprojektowano przejście przez Plac Centralny, pełniący funkcję rekreacyjną, do Optywu Motławy.

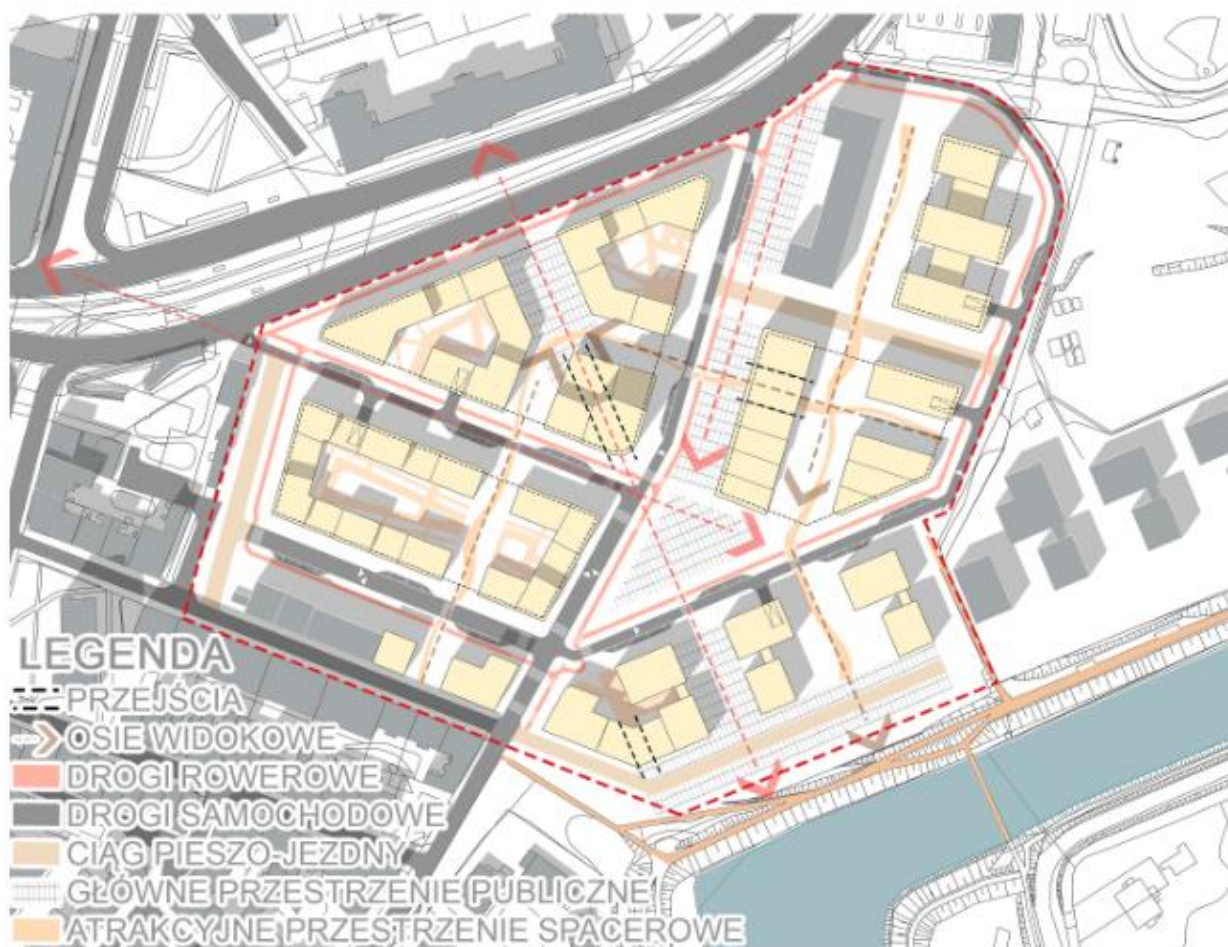
Ze strony Optywu Motławy było przedłużono układ Front Parku – Mieszkania nad Motławą, z funkcją mieszkaniową z częścią usługową w parterze.

Obok LPP S.A. – Biuro Sadowa zaprojektowano budynki z funkcją handlowo-usługową.

Od strony ulicy Chłodnej której zaprojektowano budynki mieszkaniowe oraz kawałek dalej ze strony zachodniej od Placu Centralnego zaprojektowano zabudowę mieszkaniowo-usługową.



## 5.2.2. Układ komunikacyjny



Rys.35 Opracowanie własne. Projektowany układ komunikacji

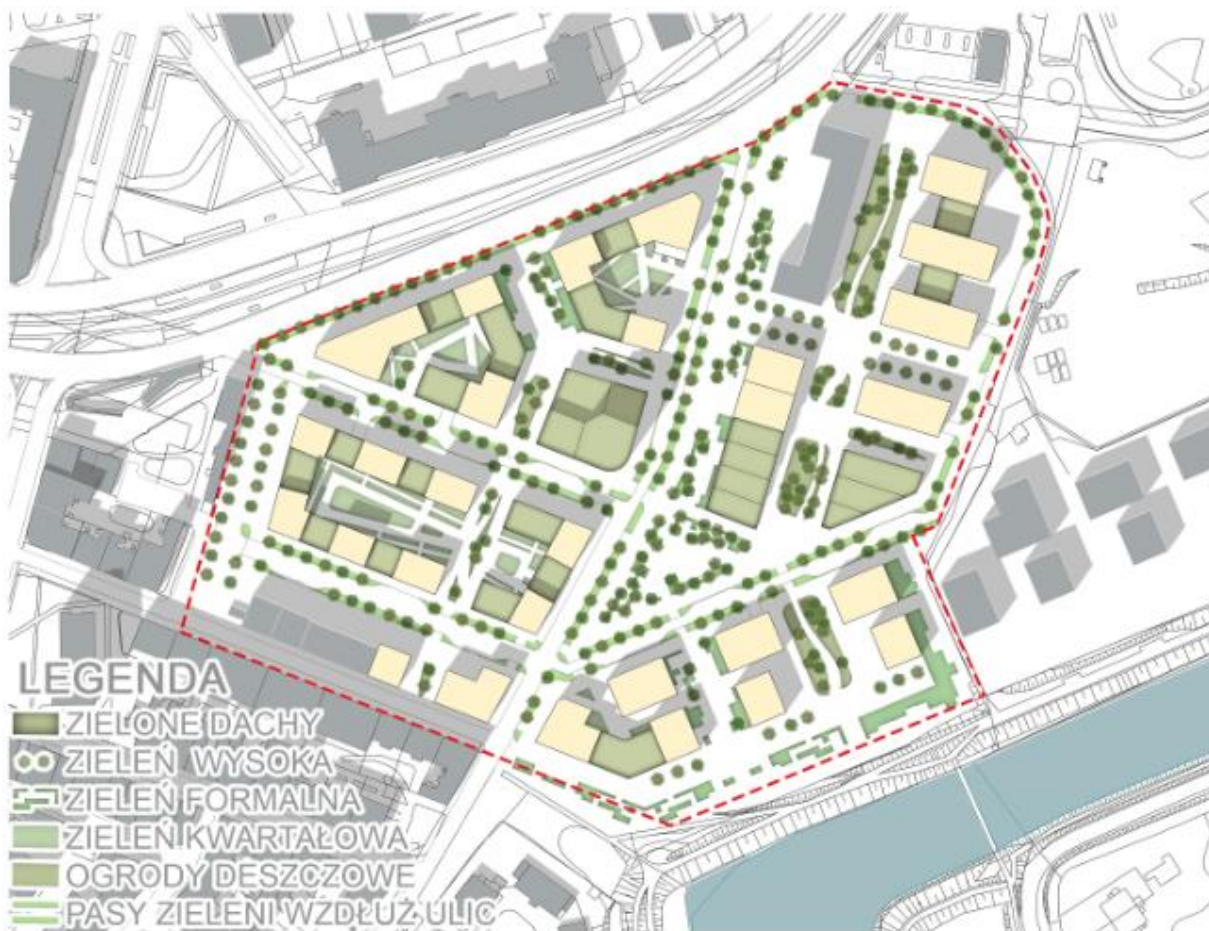
Założenie projektowe było stworzenie W centrum terenu zaprojektowaną dominancie architektoniczną oraz plac centralny, które łączą wszystkie główne drogi komunikacyjne i otwierają dostęp do wody:

- Główne ciągi komunikacyjne od ul. Podwałe Przedmiejskie
- Ciągi komunikacyjne od Domu Muzyka
- Ciągi komunikacyjne od budynku tzw. Czerwonych Koszar
- Ciągi piesze do Opływu Motławy
- Ścieżki rowerowe
- Ścieżki spacerowe

Było jeszcze zaprojektowano:

- Parkingi naziemne i podziemne
- Ciągi pieszojezdne

### 5.2.3. Układ zieleni



Rys.36 Opracowanie własne. Projektowany układ zieleni

Założenie projektowe było zachować jak najwięcej istniejącej zieleni i wykorzystać w projektowaniu. Przez to że teren długi okres czasu był zdegradowany pojawiło się dużo nieuporządkowanej zieleni, z tego powodu taka ilość zieleni zrobiła z tej działki potencjalne miejsce do projektowania.

Było zaprojektowano pasy zieleni wzdłuż ulic, zielone dachy i ciągi rekreacyjno-retencyjne

## **5.3. Plan zagospodarowania detalu architektonicznego**

### **5.3.1. Koncepcja projektu**

Zaprojektowany budynek zlokalizowany na osi głównej od centrum miasta po ul. Podwala Przedmiejskiego naprzeciw budynku tzw. Czerwononych Koszar oraz po drugiej stronie naprzeciw zaprojektowanego Placu Centralnego.

Przez budynek zaprojektowano przejście od centrum miasta do Optywu Motławy przez Plac Centralny.

### **5.3.2. Układ funkcjonalny projektowanej zabudowy**

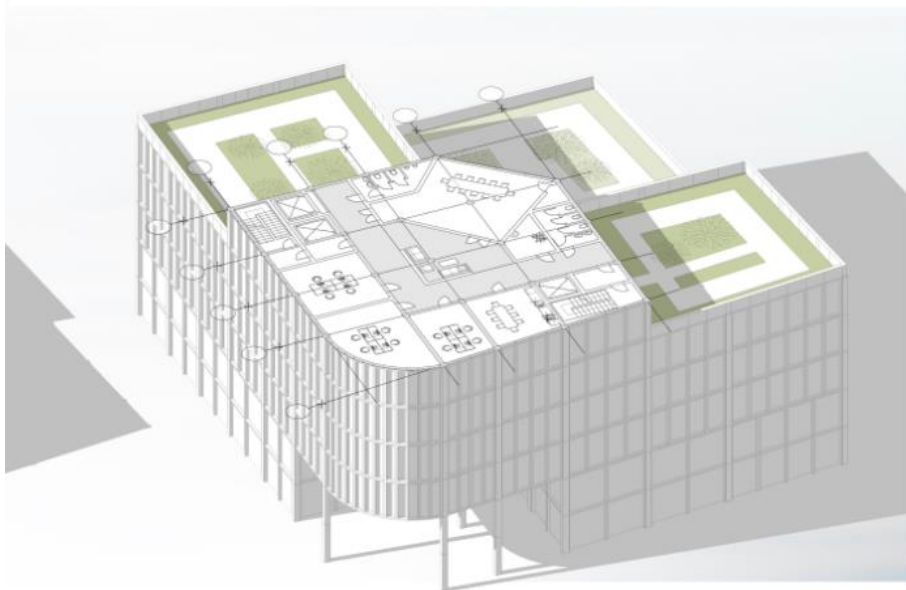
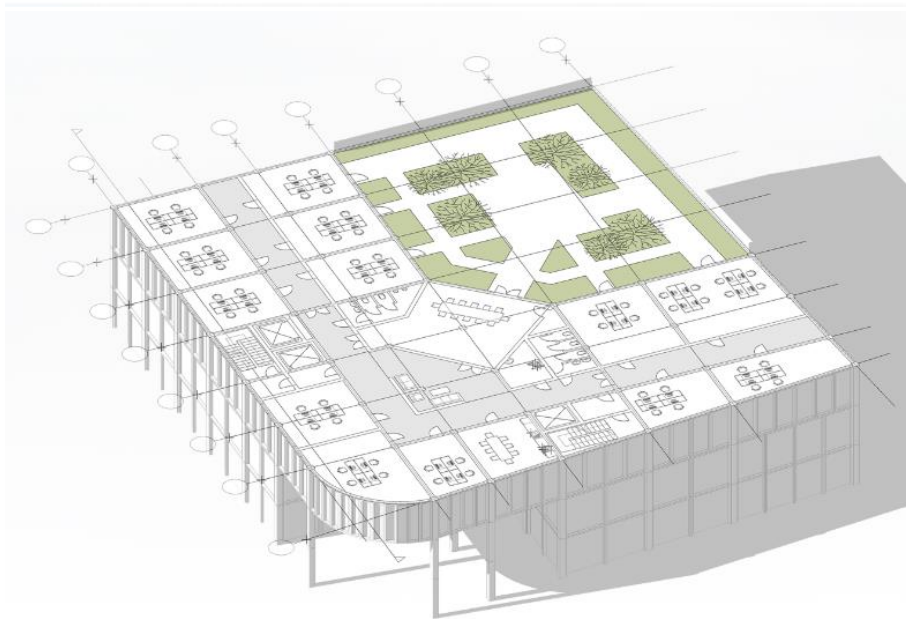
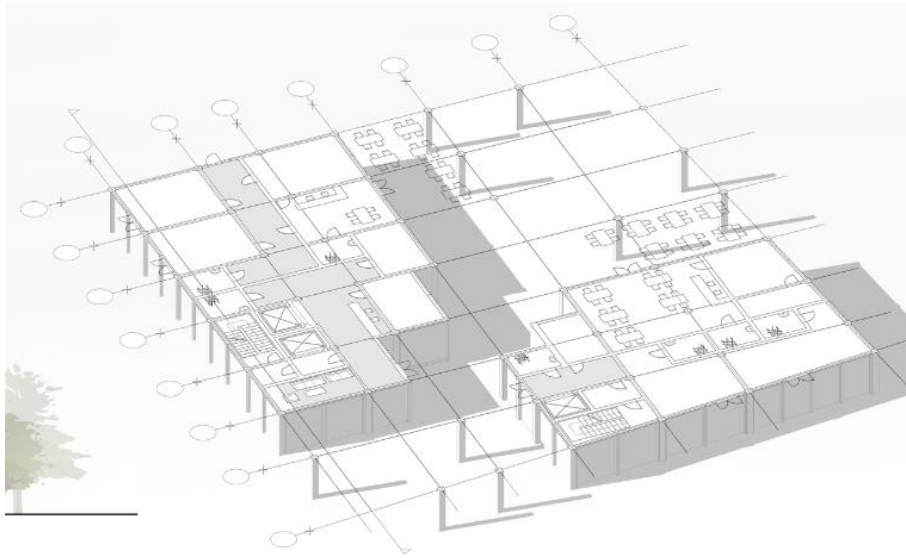
Budynek ma funkcje biurowo – usługową

- Na parterze są usługi z dostępem do ulicy z miejscami do posiedzenia, pomieszczenie pod wynajem, jeście są wejścia personalne dla personelu biurowego
- Wyżej, w centralnej części są biura, sale konferencyjne, pomieszczenia socjalne, pomieszczenia ewakuacyjne, WC  
Po prawej i lewej stronie od centralnej są tylko biura
- Dach ma funkcje rekreacyjno-retencyjną

### **5.3.3. Kompozycja projektowanej zabudowy**

Budynek składa się z trzech części:

- Jedna znajduje się na ulicy pod zadaszeniem, gdzie ludzie mogą korzystać z usług znajdujących się na parterze, lub przejść przez budynek w tą stronę do której potrzebują. Budynek nie stwarza żadnych barier.
- Druga, to część biurowa od drugiej do czwartej kondygnacji znajdującej się po prawej i lewej stronie od osi z centrum miasta do Optywu Motławy. Ma dostęp na zielony dach
- Trzecia część jest główną dominantą zaprojektowanego terenu i zamyka przerwy w rytmie stworzonym dominantami przy ul. Kamienna Grobla i ul. Szopy. Na tej części zaprojektowano zielony dach który otwiera widok na całe Śródmieście i na zaprojektowany teren



Rys.37 Opracowanie własne. Schemat funkcjonalny

## 6. Bibliografia

### 6.1. Wykaz literatury

- 1) Piotr Lorens i Justyn Martyniuk-Pęczek „Wprowadzenie do projektowania urbanistycznego” Akapit-DTP Gdańsk 2014
- 2) Piotr Lorens i Izabel Mironowicz „Wybrane teorie współczesnej urbanistyki ” Akapit-DTP Gdańsk 2013
- 3) Michał Stangel „Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju” wydawnictwo politechniki śląskiej Gliwice 2013

### 6.2. Źródła internetowe

- 4) [http://inforail.pl/gdansk-szuka-wspolgospodarza-dawnej-zajezdni-na-dolnym-miescie\\_more\\_99947.html](http://inforail.pl/gdansk-szuka-wspolgospodarza-dawnej-zajezdni-na-dolnym-miescie_more_99947.html)
- 5) [https://pl.wikipedia.org/wiki/Dzielnica\\_miasta](https://pl.wikipedia.org/wiki/Dzielnica_miasta)
- 6) <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/dolne-miasto-i-stare-przedmiescie-odkrywane-na-nowo,a,83836>
- 7) <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/51,54420,22164634.html?i=1>
- 8) <https://www.ekologia.pl/wiedza/slovniki/leksykon-ekologii-i-ochrony-srodowiska/zrownowazony-rozwoj>
- 9) [https://rewitalizacja.krakow.pl/aktualnosci/214087,210,komunikat,rpo\\_wm\\_2014-2020\\_11\\_4\\_-\\_rewitalizacja\\_terenow\\_poprzemyslowych\\_\\_.html](https://rewitalizacja.krakow.pl/aktualnosci/214087,210,komunikat,rpo_wm_2014-2020_11_4_-_rewitalizacja_terenow_poprzemyslowych__.html)
- 10) <https://www.biznesfinder.pl/poradnik/uslugi-specjalistyczne/rewitalizacja-terenow-poprzemyslowych-czemu-sluzy-dlaczego-nalezy-ja-przeprowadzac-28004>
- 11) <http://przemyslowyportal.pl/reaktywacja-i-rewitalizacja-upadlych-terenow-poprzemyslowych/>
- 12) <http://www.waterfront.com.pl/20-05-2010/waterfront-w-polsce>
- 13) <https://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront>
- 14) <http://www.londoneria.com/wyspa-widokiem-london-city-island/>
- 15) <https://www.alliesandmorrison.com/project/kings-cross-central/>
- 16) [https://en.wikipedia.org/wiki/Paris\\_Rive\\_Gauche](https://en.wikipedia.org/wiki/Paris_Rive_Gauche)
- 17) <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24524425,port-praski-mialo-byc-nowe-osiedle-nad-rzeka-beda-lata-przestoju.html>

18) <https://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,20432187,19-dzielnica-obsypane-nagrodami-osiedle-z-wyzszej-polki-a.html>

19) <https://frag.org.pl/wp-content/uploads/2017/03/Strategia-przekształcen-Podwala-Przedmiejskiego-w-Gdansk.pdf>

### **6.3. Wykaz rysunków**

Rys.1 Wizualizacja projektu. Developer Ballymore

Rys.2 Wizualizacja projektu. Developer Ballymore

Rys.3 Wizualizacja projektu. Projektant AECOM

Rys.4 Rysunek techniczny. Projektant AECOM

Rys.5 Rysunek techniczny. Projektant AECOM

Rys.6 Projekt. Paris Rive Gauche

Rys.7 Projekt. Paris Rive Gauche

Rys.8 Zdjęcie. Par Florence ACCORSI

Rys.9 Projekt. Port Praski

Rys.10 Projekt. Port Praski

Rys.11 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA

Rys.12 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA

Rys.13 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA

Rys.14 Projekt Port Praski. Deweloper PRO URBA

Rys.15 Projekt Soho Factory, biura projektowego WWAA

Rys.16 Projekt Soho Factory, biura projektowego WWAA

Rys.17 Opracowanie własne. Analiza krajobrazu i historii Dolnego Miasta

Rys.18 Zdjęcia autora pracy

Rys.19 Opracowanie własne. Schemat punktów widokowych

Rys.20 Opracowanie własne. Schemat lokalizacji obszaru

Rys.21 Opracowanie własne. Schemat komunikacyjny Śródmieścia

Rys.22 Opracowanie własne. Schemat przestrzeni publicznych Śródmieścia

Rys.23 Opracowanie własne. Schemat funkcji Śródmieścia

Rys.24 Opracowanie własne. Schemat zieleni Podwala Przedmiejskiego

Rys.25 Opracowanie własne. Schemat funkcji Podwala Przedmiejskiego

Rys.26 Opracowanie własne. Schemat wysokości i charakteru zabudowy Podwala Przedmiejskiego

Rys.27 Opracowanie własne. Schemat syntezy uwarunkowań Podwala Przedmiejskiego

Rys.28 Opracowanie własne. Lokalizacja dominanty

Rys.29 Opracowanie własne. Analiza siatek urbanistycznych

Rys.30 Opracowanie własne. Schemat wariantu - Duże bloki

Rys.31 Opracowanie własne. Schemat wariantu - struktura kwartałowa

Rys.32 Opracowanie własne. Schemat wariantu - Struktura rozluźniona

Rys.33 Opracowanie własne. Wizualizacja urbanistyczna

Rys.34 Opracowanie własne. Projektowany układ funkcji

Rys.35 Opracowanie własne. Projektowany układ komunikacji

Rys.36 Opracowanie własne. Projektowany układ zieleni

Rys.37 Opracowanie własne. Schemat funkcjonalny

# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

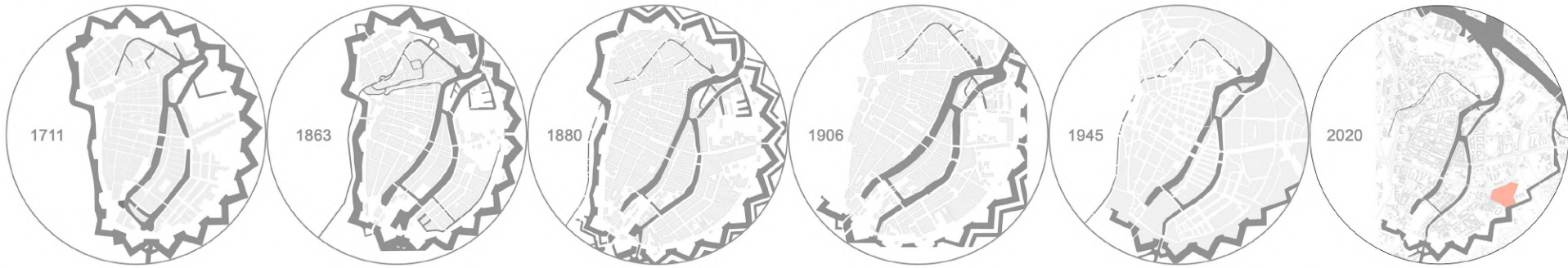
## LOKALIZACJA OBSZARU, HISTORIA MIEJSCA



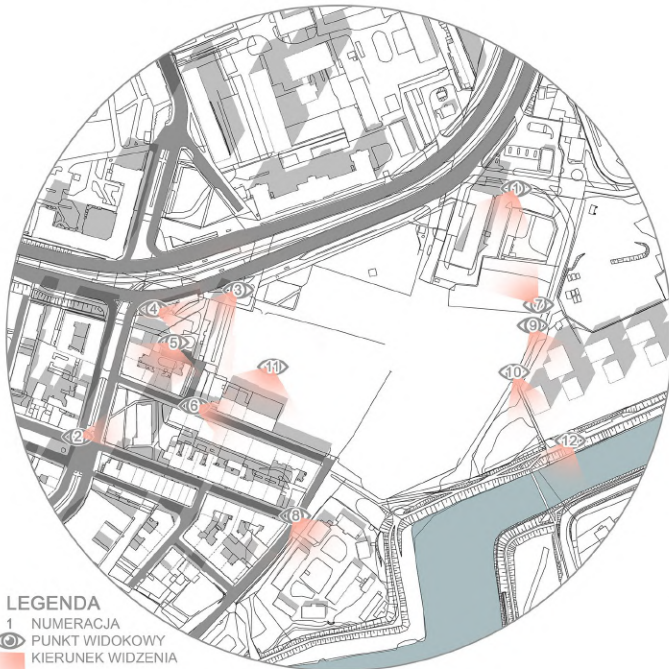
### OBSZAR W STRUKTURZE MIASTA



### EWOLUCJA STRUKTURY URBANISTYCZNEJ GDAŃSKU



### BESPOŚREDNIE OTOCZENIE OBSZARU



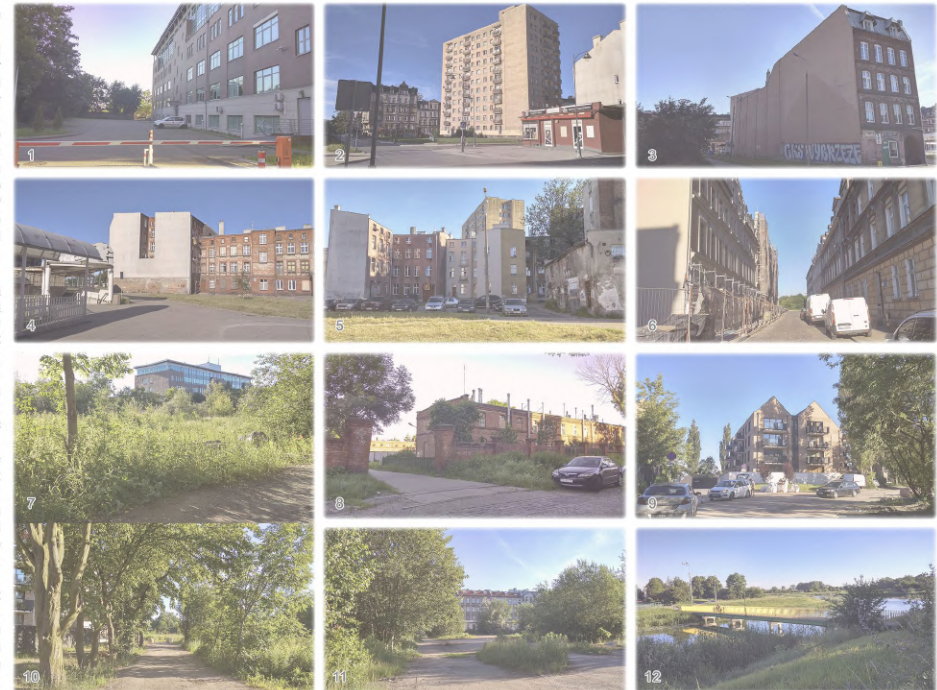
**LEGENDA**  
 1 NUMERACJA  
 1 PUNKT WIDOKOWY  
 KIERUNEK WIDZENIA

Dolne Miasto zostało włączone w granice miasta w XVII wieku. Przed wybuchem II Wojny Światowej stanowiło gęsto zabudowany obszar z typowo mieszczańskimi, okazałymi kamienicami. Pomiedzy nimi działały obiekty o funkcji przemysłowej. Dolne Miasto nie ucierpiało mocno w czasie wojny, jednak lata PRL-u przyczyniły się nie tylko do upadku społecznego w dzielnicy, ale także jego estetyki i wizerunku. Kamienice nie były przez wiele lat remontowane, co silnie kontrastuje z powstającymi blokami z wielkiej płyty.

Jeszcze w latach 90-tych główną drogą Dolnego Miasta - ulicą Łąkową - poruszały się tramwaje. Na końcu mieściła się zajezdnia tramwajowa oraz pętla. Tory nadal są widoczne z jezdni, zaś sama zajezdnia pełni rolę parkingu. Likwidacja trasy tramwajowej i budowa trasy przelotowej spowodowały, że Dolne Miasto przestało być utożsamiane z samym Śródmieściem. Mimo że od ulicy Długiej dzieli je zaledwie kilkuninutowy spacer, nie jest ono odwiedzane przez turystów. Od kilku lat na terenie Dolnego Miasta działa także Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia, które organizuje ciekawe wystawy.

Sam obszar centrum dzielnicy nie jest wprawdzie urządzonej w bogatą zielen, można jednak spacerować brzegiem Nowej Motławy, a także wybrać się na dawne bastiony, z których rozciąga się piękna panorama miasta.

### DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



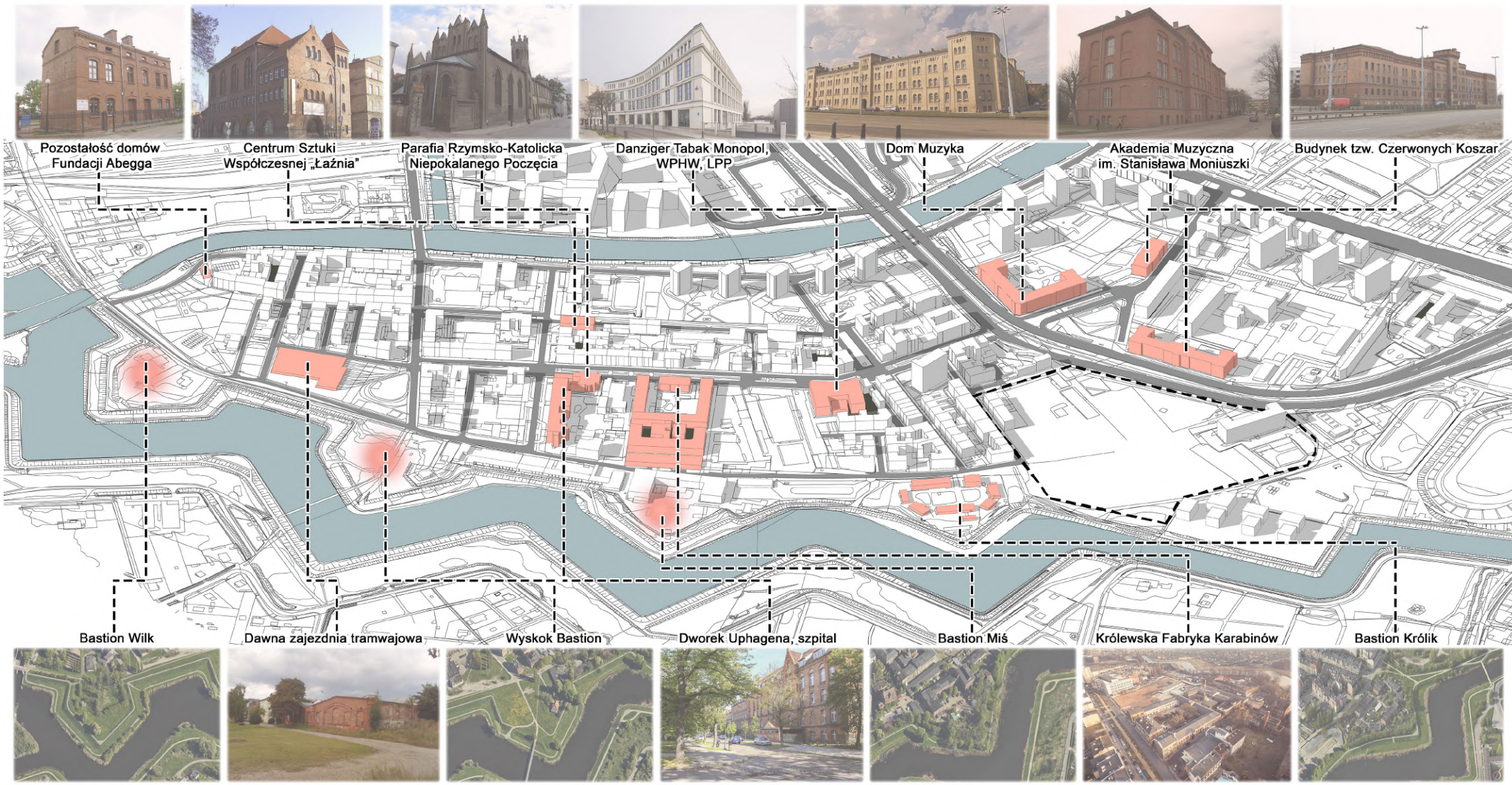
### EWOLUCJA STRUKTURY URBANISTYCZNEJ DOLNEGO MIASTA





# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

## KRAJOBRAZ I HISTORIA DOLNEGO MIASTA



Pozostałość domów Fundacji Abegga    Centrum Sztuki Współczesnej „Łaźnia”    Parafia Rzymsko-Katolicka Niepokalanego Poczęcia    Danziger Tabak Monopol, WPHW, LPP    Dom Muzyka    Akademia Muzyczna im. Stanisława Moniuszki    Budynek tzw. Czerwonych Koszar

Bastion Wilk    Dawna zajezdnia tramwajowa    Wyskok Bastion    Dworek Uphagena, szpital    Bastion Miś    Królewska Fabryka Karabinów    Bastion Królik



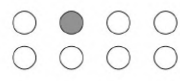
EWOLUCJA STRUKTURY URBANISTYCZNEJ DOLNEGO MIASTA



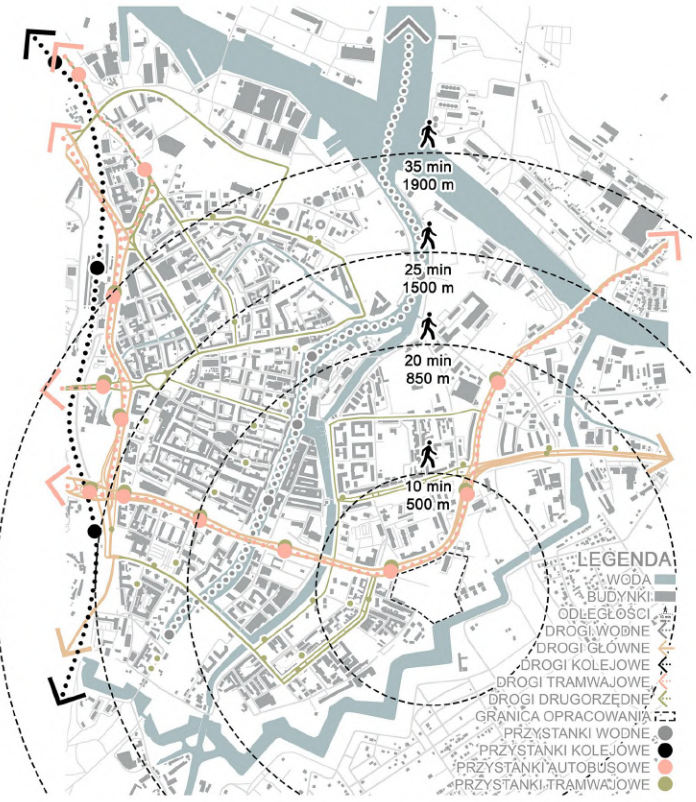
FABRYKA  
OPAKOWAŃ  
BLASZANYCH

# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIĘŚCIE W GDANSKU

## UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE PRZEKSZTAŁCEŃ 1



KOMUNIKACJA



- LEGENDA**
- WODA
  - BUDYNKI
  - ODLEGŁOŚCI
  - DROGI WODNE
  - DROGI GŁÓWNE
  - DROGI KOLEJOWE
  - DROGI TRAMWAJOWE
  - DROGI DRUGORZĘDNE
  - GRANICA OPRACOWANIA
  - PRZYSTANKI WODNE
  - PRZYSTANKI KOLEJOWE
  - PRZYSTANKI AUTOBUSOWE
  - PRZYSTANKI TRAMWAJOWE

PRZESTRZENIE PUBLICZNE



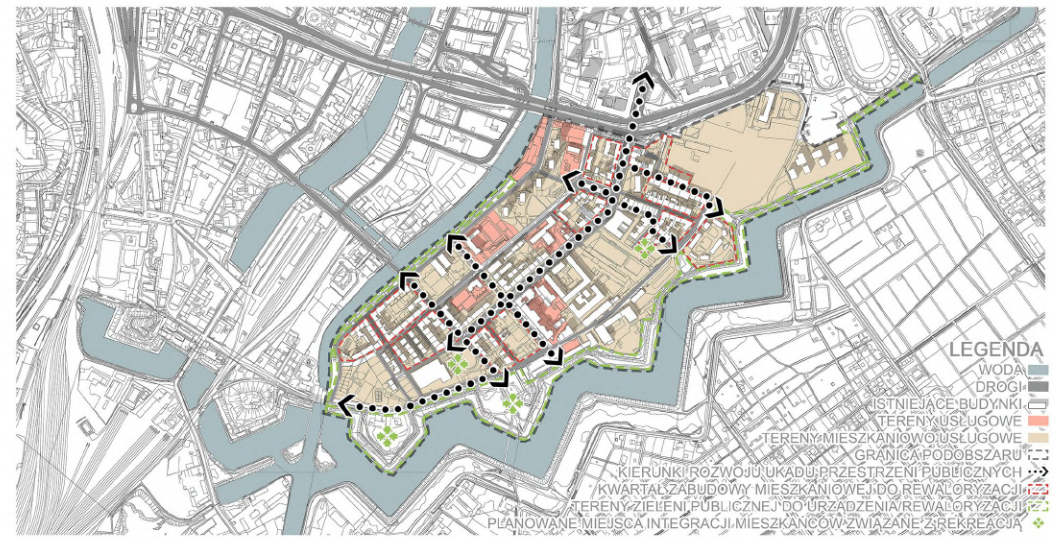
- LEGENDA**
- WODA
  - BUDYNKI
  - DROGI GŁÓWNE
  - DROGI DRUGORZĘDNE
  - PUNKTY ZBIORCZE
  - GRANICA OPRACOWANIA
  - PRZESTRZENIE PUBLICZNE

FUNKCJONOWANIE



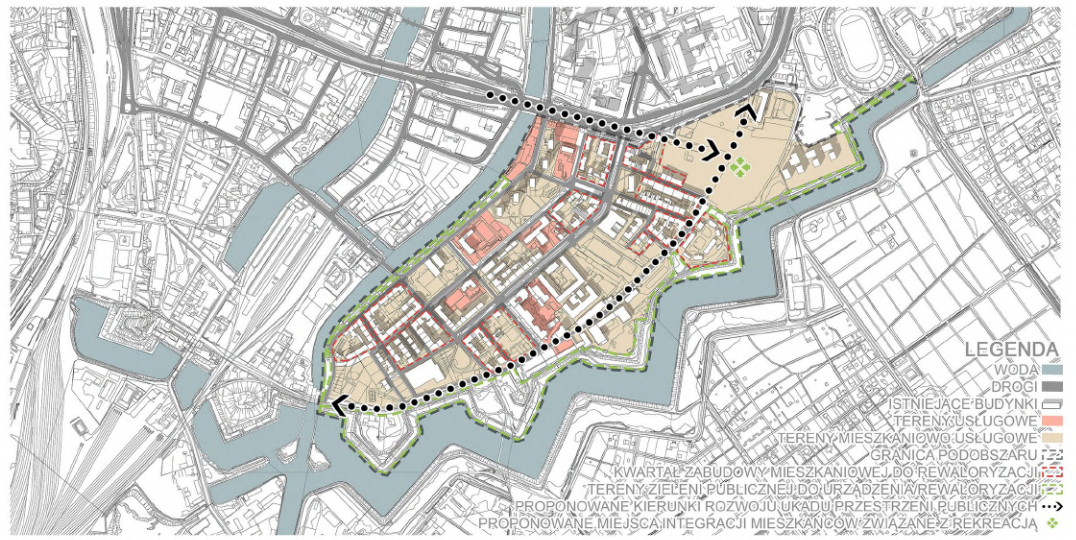
- LEGENDA**
- WODA
  - BUDYNKI
  - TERENY ZIELENI
  - DROGI GŁÓWNE
  - DROGI DRUGORZĘDNE
  - BUDYNKI USŁUGOWE
  - BUDYNKI MIESZKALNE
  - GRANICA OPRACOWANIA

REWITALIZACJA DOLNEGO MIASTA WG. DOKUMENTU GPR



- LEGENDA**
- WODA
  - DROGI
  - ISTNIEJĄCE BUDYNKI
  - TERENY USŁUGOWE
  - TERENY MIESZKANIOWO-USŁUGOWE
  - GRANICA PODOBSZARU
  - KIERUNKI ROZWOJU UKŁADU PRZESTRZENI PUBLICZNYCH
  - KWARTAL ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO REWALORYZACJI
  - TERENY ZIELENI PUBLICZNEJ DO URZĄDZENIA REWALORYZACJI
  - PLANOWANE MIEJSCA INTEGRACJI MIESZKANÓW ZWIĄZANE Z REKREACJĄ

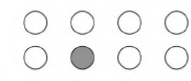
REWITALIZACJA DOLNEGO MIASTA, PROPOZYCJE DZIAŁAŃ UZUPEŁNIAJĄCYCH



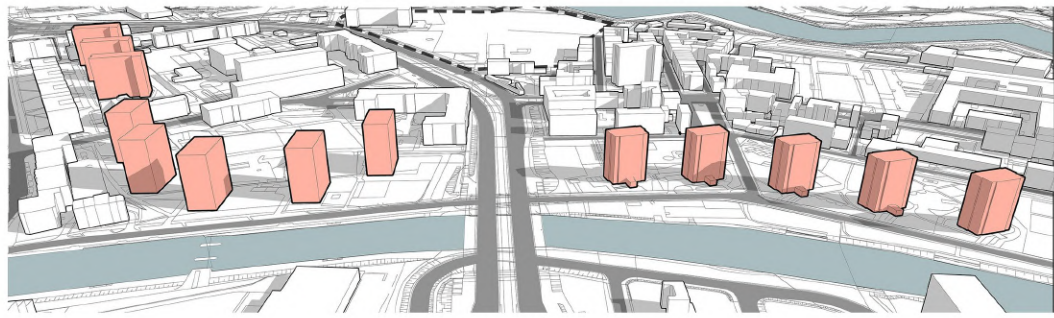
- LEGENDA**
- WODA
  - DROGI
  - ISTNIEJĄCE BUDYNKI
  - TERENY USŁUGOWE
  - TERENY MIESZKANIOWO-USŁUGOWE
  - GRANICA PODOBSZARU
  - KWARTAL ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO REWALORYZACJI
  - TERENY ZIELENI PUBLICZNEJ DO URZĄDZENIA REWALORYZACJI
  - PROPONOWANE KIERUNKI ROZWOJU UKŁADU PRZESTRZENI PUBLICZNYCH
  - PROPONOWANE MIEJSCA INTEGRACJI MIESZKANÓW ZWIĄZANE Z REKREACJĄ

# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

## UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE PRZEKSZTAŁCEŃ 2

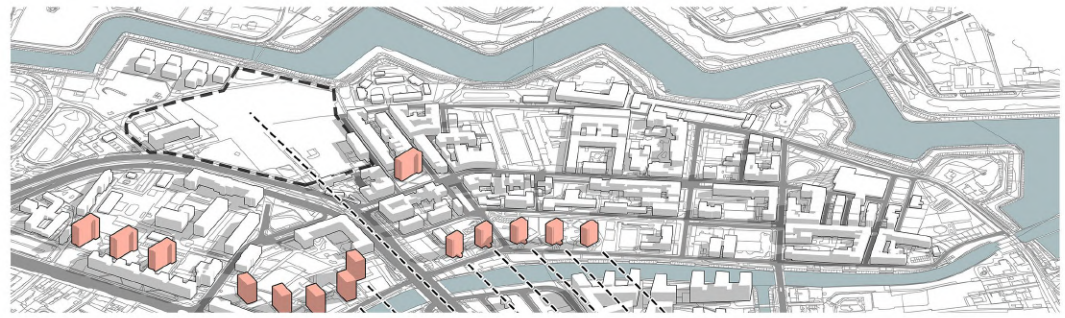


KRAJOBRAZ PODWAŁA PRZEDMIEJSKIEGO

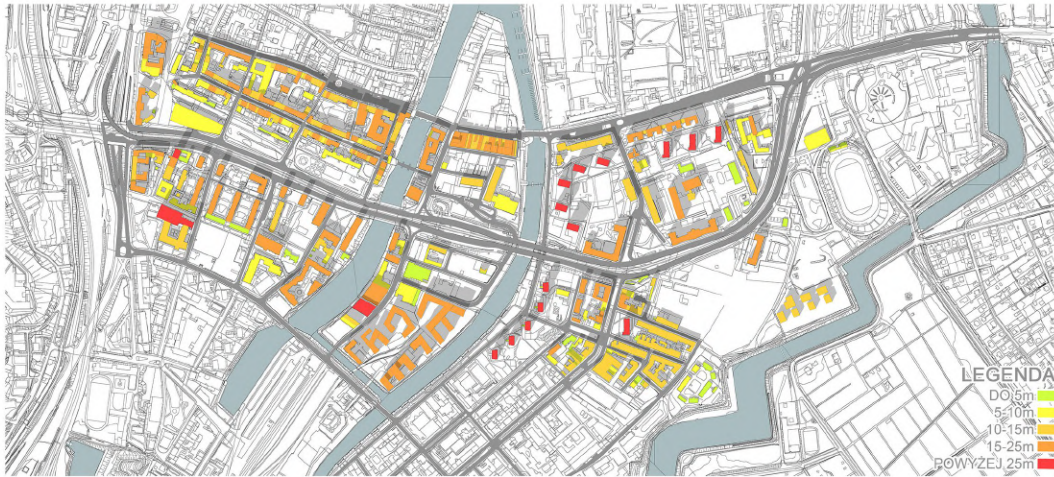


WYSOKOŚĆ I CHERAKTER ZABUDOWY

KRAJOBRAZ DOLNEGO MIASTA



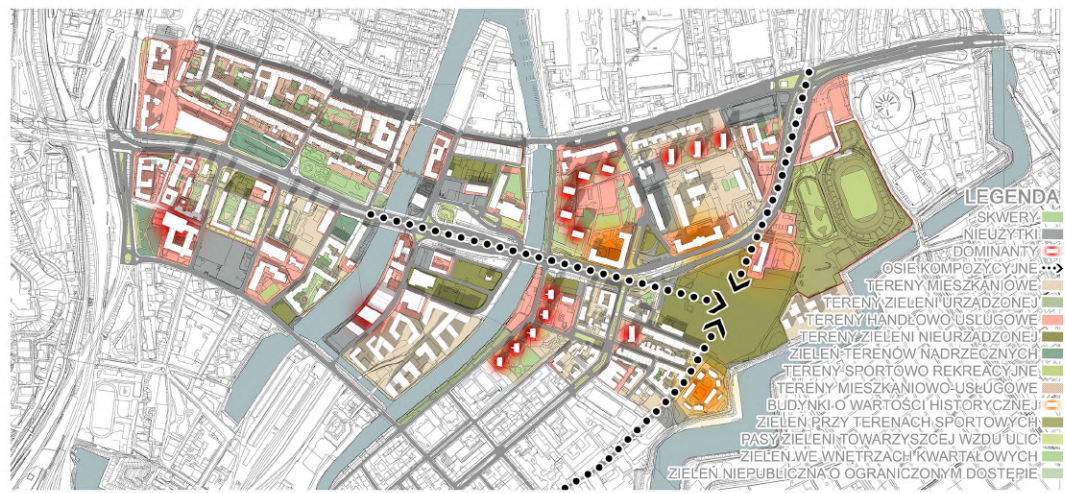
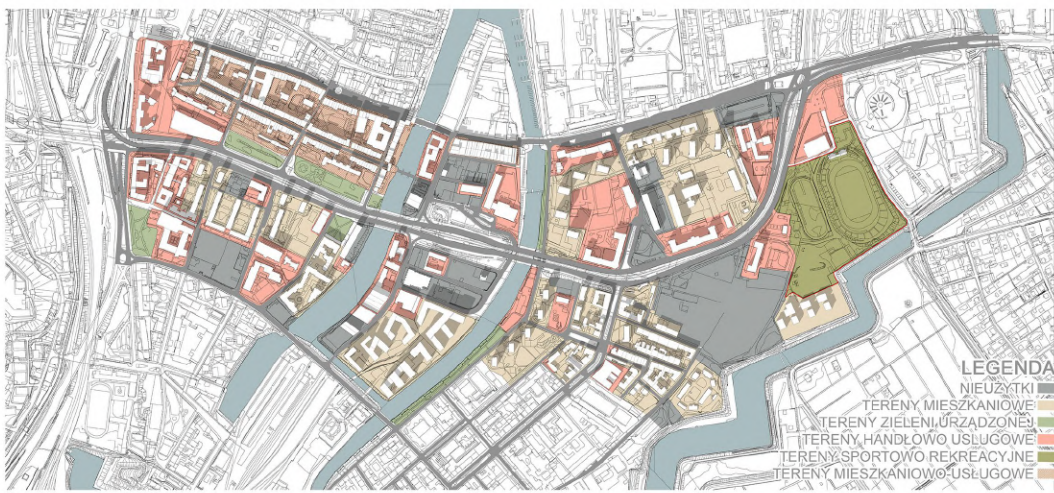
PRZESTRZENI ZIELENE



UŻYTKOWANIE TERENU

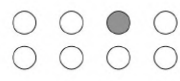


SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

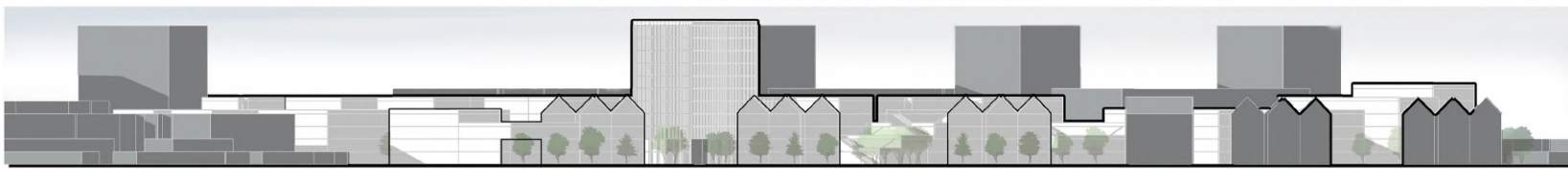


# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

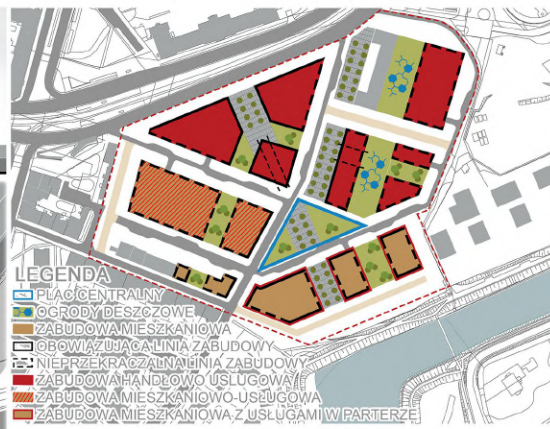
## PROJEKTOWANY UKŁAD ZABUDOWY



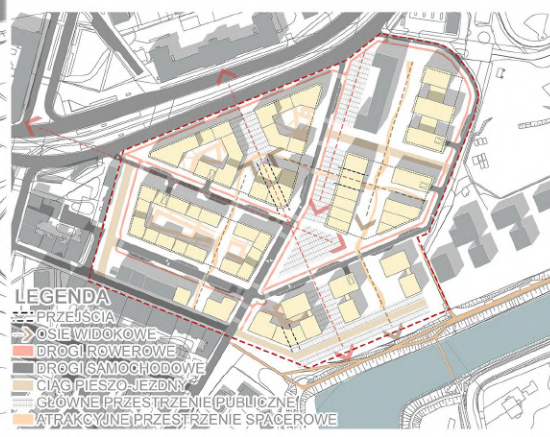
SYLWETA ZESPOŁU OD STRONY OPLYWU MOTŁAWY



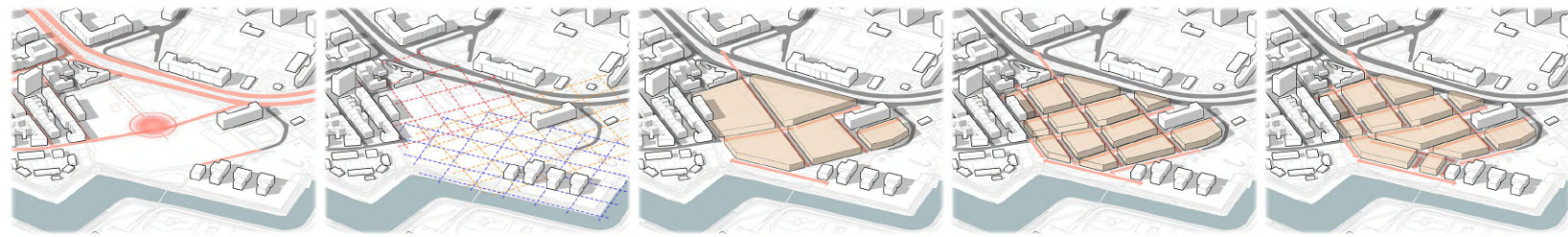
PROJEKTOWANY UKŁAD FUNKCJI



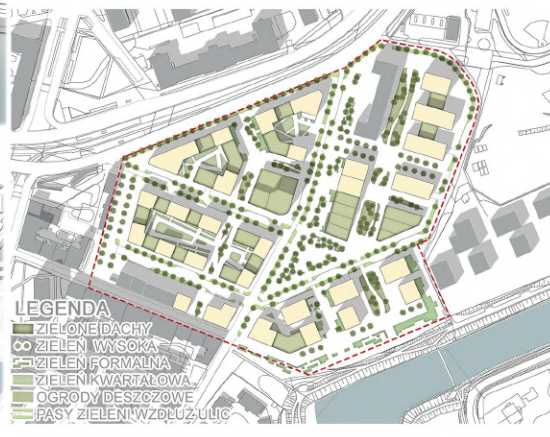
PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY



KSZTAŁTOWANIE KOMPOZYCJI URBANISTYCZNEJ ZESPOŁU

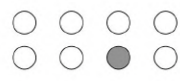


PROJEKTOWANY UKŁAD ZIELENI

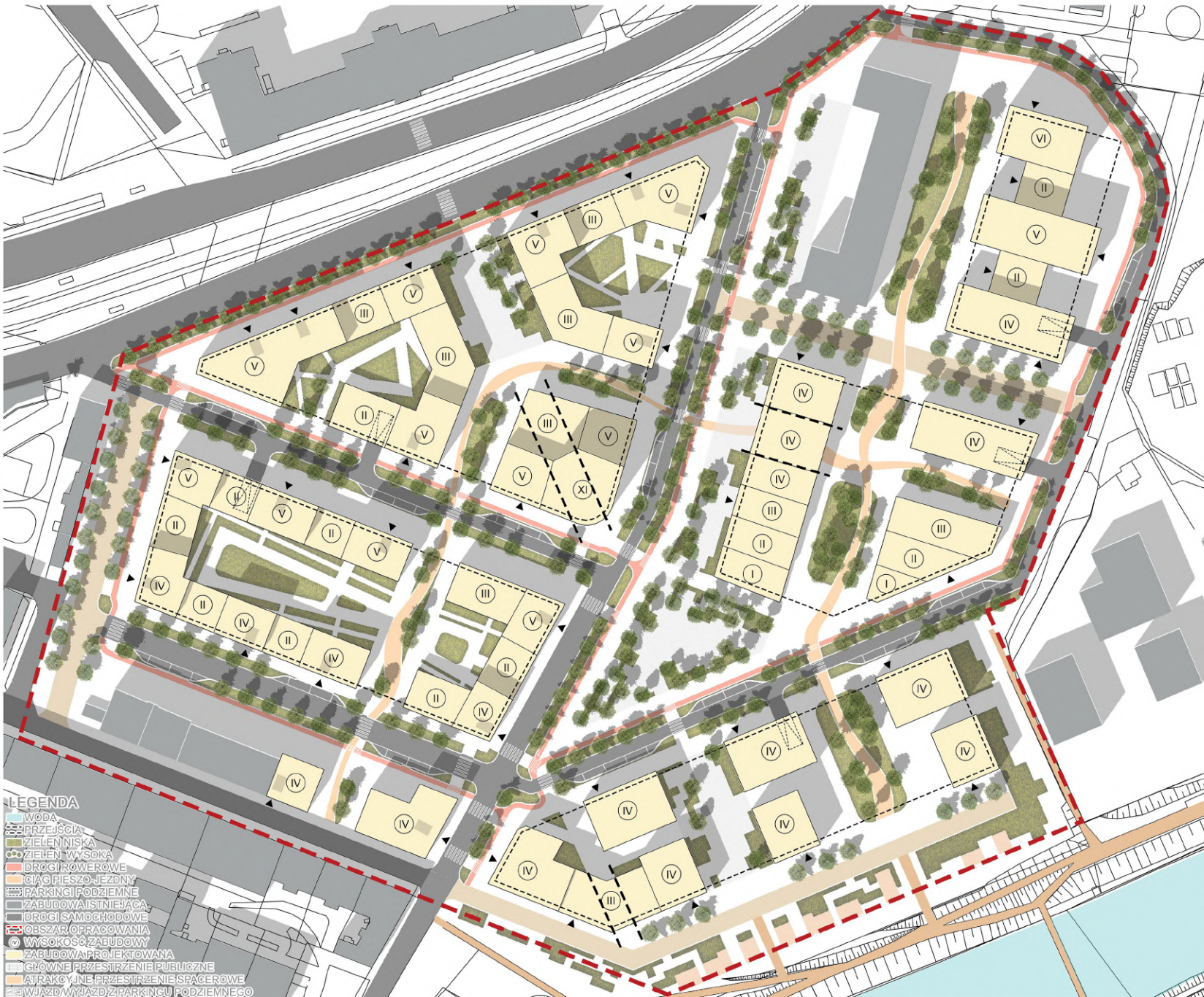


# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

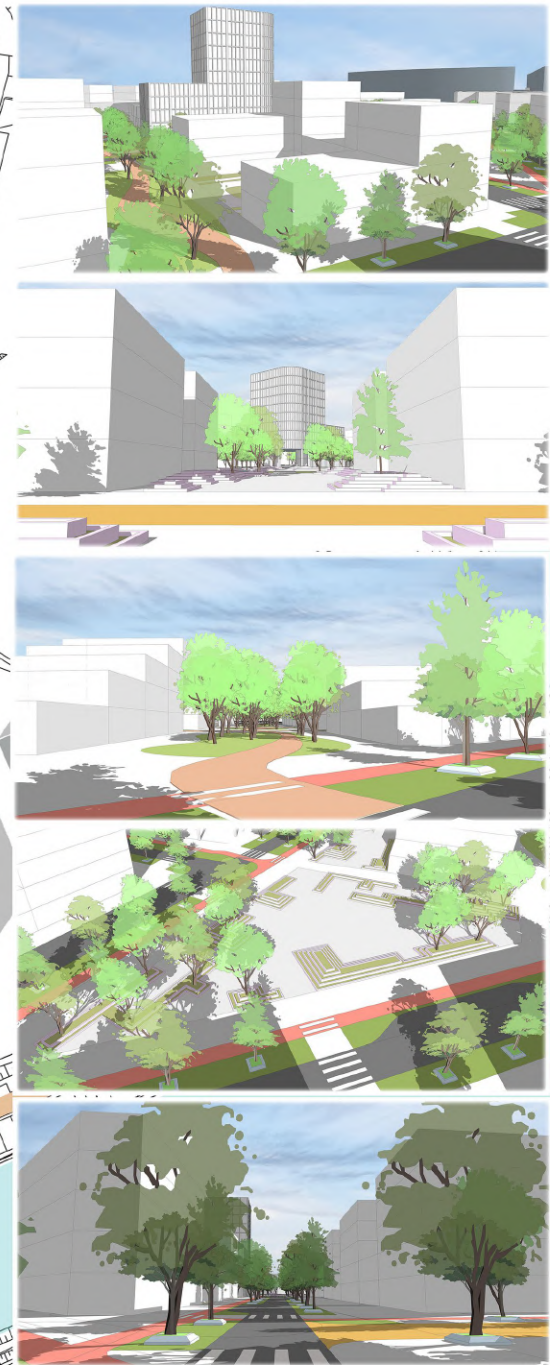
## PROJEKTOWANY UKŁAD ZABUDOWY



PLAN ZABUDOWY



WIZKI



# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

## PROPOZYCJA UKSZTALTOWANIA DOMINANTY ZESPOŁU



# ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH NA DOLNYM MIEŚCIE W GDANSKU

## SZCZEGUŁY ROZWIĄZANIA ARCHITEKTONICZNEGO DOMINANTY ZESPOŁU

