

Problem gdańskiej dzielnicy Młode Miasto leży w złej koncepcji układu zabudowy, a nie w lokalizacji arterii

Nowa Wałowa w genius loci Gdańska

Paweł Wład Kowalski
architekt



FOT. PACEPER/KOWALSKI

Dyskusję na temat arterii komunikacyjnej Nowa Wałowa w kontekście układu przestrzennego warto rozpocząć od spojrzenia z perspektywy wielowiekowego rozwoju Gdańska. Miasto stopniowo powiększało się, pokonując kolejne bariery i ograniczenia, zajmując wolne tereny na zewnątrz swojego pierwotnego układu zabudowy. Rozbierano fragmenty murów obronnych, wały i ostatecznie zasypano wszystkie fosy Głównego Miasta. Patrząc na plan, możemy łatwo wyodrębnić siatkę ulic, których dalej nie kontynuowano, a które utworzyły zamkniętą szachownicę zabudowy miasta średniowiecznego.

Rozwój przez pączkowanie

Miasto rozwijało się przez pączkowanie, a nie jak rozlewająca się magma. Widać to w jego planie. Na zewnątrz Głównego Miasta powstały nowe, wyraźnie wyodrębniające się dzielnice. Powstało Stare Przedmieście, gdy zabudowa weszła na teren za dzisiejszym Podwalem Przedmiejskim. Dzięki zabudowaniu terenu poza Podwalem Staromiejskim powstało Stare Miasto, za Motławą zbudowano Wyspę Spichrzów i dalej Dolne Miasto. Każda z tych dzielnic utworzyła osobny układ ulic, własną szachownicę zabudowy otoczoną własnym murem obronnym i nową fosą.

Genius loci Gdańska sprawił, że organizm miejski powiększał się etapami. Woda jest ważnym elementem kształtującym i ograniczającym jego strukturę. Gdańsk jest miastem nadrzecznym, miał łatwość tworzenia nowych fos obronnych. Drogi prowadzące do jego bram obrastały nową zabudową, stanowiły początek nowego układu ulic w nowej dzielnicy. Rozbudowując miasto, zasadniczo nie przedłużano jego ulic. Zabudowując nowe tereny, nie burzono wszystkich murów i wałów, duże ich fragmenty zachowały się do dzisiaj.

Arterie w miejscu fos

Teren Młodego Miasta już od późnego średniowiecza był kierunkiem rozwoju Gdańska. Oddziaływało od niego wał i fossa. Dostać się tam można było m.in. przez bramy Bożego Ciała i św. Jakuba. Nie wchodząc w szczegóły, można stwierdzić, że Młode Miasto zawsze było na zewnątrz średniowiecznego układu miejskiego. Kolejne lata przyniosły jego autonomiczny rozwój zorientowany na Martwą Wisłę i powiązanie z Gdańskiem kilkoma drogami, które umożliwiały wejście do tej, stopniowo kształtującej się, stoczniowo-magazynowej strefy przemysłowej.

Ulica Wałowa biegnie śladem drogi łączącej nieistniejące już bastiony i wały, a planowana arteria Nowa Wałowa ma biec mniej więcej tam, gdzie była renesansowa fossa. Będzie tworzyła, jak dawniej ona, szeroką otwartą przestrzeń. Funkcjonalnie ponownie wyznaczy granicę terenu Młodego Miasta, będzie je obsługiwać komunikacyjnie oraz, tak jak dawne fortyfikacje, będzie ograniczać rozbudowę Starego Miasta.

Budowa Nowej Wałowej jest typowym dla Gdańska sposobem rozwoju. Na miejscu zasypanej fosy poprowadzono arte-

rie komunikacyjne Wały Jagiellońskie i Podwale Grodzkie. Ich powstanie było cywilizacyjną koniecznością w rozwoju Gdańska. Nowa Wałowa jest również taką koniecznością. Arterie te nie zaburzyły układu Głównego Miasta, przeciwnie – podkreśliły i lepiej wyeksponowały jego dominującą rolę w organizmie miasta. W tym kontekście ostrą dyskusję wywołał projekt Teatru Elżbietańskiego, którego bryła rozciągając się wzdłuż murów wpływa na ekspozycję Głównego Miasta, którą po wojnie bardzo pielęgnowano. Zabudowywanie budynkami starych fos zaciera urbanistyczną strukturę Gdańska. Umieszczanie w nich arterii komunikacyjnych podkreśla ją i ekspozuje.

Nowa Wałowa nic nie dzieli

Przy Wałach Jagiellońskich zachowano ciąg traktu królewskiego w miejscu historycznego przejścia na teren Targu Siennego. Teraz dyskusję wzbudza urbanistyczna koncepcja jego nowej zabudowy. Obszar ten, zgodnie z genius loci Gdańska, najpierw znajdując się na zewnątrz murów miejskich, potem objęty fortyfikacjami i wydzielony dodatkowo wykopem kolejowym, rozwijał się jak wyspa, choć bez klarownego, autonomicznego układu przestrzennego. Proponowany projekt nie tworzy spójnego układu zabudowy i sprawia wrażenie, że powstanie tu zlepek różnych brył. Czy utraciliśmy szansę, aby tu zabudowę przeprowadzić wedle gdańskich zasad rozwoju w nowoczesnej formie? Nie trzeba już wznosić nowych murów z bramami, by pokazać istnienie nowego „pączka” w strukturze miasta. Natomiast jeżeli każdy z budynków będzie w innym stylu, to również ciekawy architektonicznie projekt Centrum Dziedzictwa Historycznego Miasta Gdańska może stracić swe walory przez bezzadny kontekst przestrzenny otoczenia.

Arteria Nowa Wałowa jeszcze nie rozciąga się na tereny planowanej lokalizacji tej arterii. Takiej zabudowy nigdy tu nie było. Połączenie z obszarem stoczni, na którym ma przebiegać, odbywa się przez kilka dróg i bram, jak w średniowieczu. Ulice Starego Miasta kończą się na Wałowej. Nie ma tu nic, co by teraz miała przelocować Nowa Wałowa.

Wizualizacje Młodego Miasta pokazują zabudowę przeciętą arterią komunikacyjną. Uważam, że problem leży w złej koncepcji układu zabudowy, a nie w lokalizacji arterii. Problem podziału powstaje przy, moim zdaniem, błędnym założeniu, że rozwój miasta powinien polegać na rozlewaniu się i kontynuacji istniejącej siatki ulic na nowe tereny. Rzeczywiście wtedy arteria przecinałaby taki układ, tylko po co go tworzyć, skoro takie podejście jest sprzeczne z genius loci Gdańska. Arteria może nowy teren wydzielać jak kolejną pączkującą dzielnicę, tak jak dawniej robiły to fosy. Proponuję działać przez kontynuację ducha rozwoju i zaprojektować ten teren jako autonomiczny układ funkcjonalno-przestrzenny zorientowany na Martwą Wisłę i różnorodnie powiązany ze Starym i Głównym Miastem.

Podnoszenie problemu stref funkcjonalnych jako modernistycznego przeżytku w kontekście Młodego Miasta jest chyba nieporozumieniem. W średniowieczu miejsce pracy i mieszkanie znajdowały się zwykle w tym samym miejscu. Kolejne wieki przyniosły możliwość usunięcia z miejsca zamieszkania uciążli-



FOT. PRZEMEK SIWERSKI

Genius loci Gdańska przejawia się w tym, że drogi w tym mieście powstają w miejscach dawnych fos i fortyfikacji, niegdyś okalających wydzielone dzielnice

wych funkcji i wydzielenia dla nich nowych terenów, zwykle na obrzeżach miasta. Tak wydzieleno teren dla produkcji stoczniowej czy składów drewna. Strefowanie funkcji nie jest wynalazkiem modernizmu, ale było naturalną, logiczną konsekwencją rozwoju już dawno temu. Dojazd do obszarów, wymagających odpowiedniej obsługi komunikacyjnej, prowadzi się drogami biegnącymi poza siatkę ulic, poza zabudowę, gdzie chodzą i mieszkają ludzie. Genius loci Gdańska przejawia się w tym, że drogi te powstają w miejscach dawnych fos i fortyfikacji niegdyś okalających wydzielone dzielnice, na przykład Podwale Staromiejskie, Podwale Przedmiejskie. One nie przecinają ani nie burzą. Dobrze obsługują komunikacyjnie i wcale nie muszą być szczególnie izolowane ekranami, chociaż gdyby od zabudowy oddzielały je mury, to byłoby to aż nadto zgodne z gdańskimi zasadami urbanistycznymi.

Ślepa ulica

Młode Miasto znajduje się w znacznej odległości od Głównego Miasta. Planuje się jego powiązanie z terenami postocznymi przez trasę prowadzącą przez historyczne miejsca: przez plac obok pomnika i Europejskiego Centrum Solidarności. Drugi, nie mniej ważny ciąg, może nie tylko pieszy, warto utworzyć jako przedłużenie bulwaru nad Motławą, obok Muzeum II Wojny Światowej, i dalej poprowadzić go jako ogólnie dostępny nowy bulwar nad Martwą Wisłą, w strefie nadwodnej Młodego Miasta. Ciągi te mogłyby połączyć się w pętlę i w ten sposób wiązać stare z nowym, niezależnie od arterii Nowa Wałowa. Taki układ komunikacyjny trzeba jednak konsekwentnie realizować w powiązaniu z nową zabudową. W planach miasta Nowa Wałowa zaczyna się od węzła komunikacyjnego przy Błędniku, ale

kończy się w rejonie ujścia Motławy niemal jak ślepa ulica. Miejsce to wymaga korekt w planach przestrzennego zagospodarowania.

Nie tylko dla tego obszaru mamy problemy z dobrym planem przestrzennym i przestrzeganiem jego ustaleń. Projekty ważnych obiektów i sposób zabudowy eksponowanych obszarów warto wyłaniać w drodze konkursów. Kluczem do dobrego wyboru najlepszej koncepcji są odpowiednio przygotowane i respektowane warunki konkursu, ale najważniejsze jest kompetentne rozstrzygnięcie przez sąd, który tak naprawdę ponosi całkowitą odpowiedzialność za wybór, czyli za to, co będzie zbudowane. Niestety, po rozstrzygnięciu znika, umyślając ręce. Eksponowani są zwycięzcy, na których sypłwa całe odium krytyki. Gdy organizatorem konkursu jest urząd, powinien zadbać, by zachować kontekst nagradzanej koncepcji, wręcz wymusić jego realizację przez zapisy w planie miasta lub w umowach z inwestorem. Kontekst nie może być wirtualnym alibi dla uzasadnienia werdyktu i pozostać fikcją na wizualizacji, np. widok żuraw stoczniowych czy kładka przez Motławę jako element koncepcji Muzeum II Wojny. Kładka powstanie w innym miejscu i w innej formie. Żurawie zapewne odlecają na złomowisko.

ECS bez otoczenia

Projekt architektoniczny ECS wyłoniony w konkursie międzynarodowym, nawiązujący do rdzewiejącego kadłuba budowanego statku, stracił stoczniowy kontekst. Obiekt ten znajdzie się w otoczeniu nowej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Będzie się z niej wyróżniał, ale obawiam się, że już bez pozytywnych skojarzeń z budową statku, który po zwodowaniu rozsławi miejsce pochodzenia. Nie chciałbym, aby przypominał pozostałości produkcji stoczniowej czy przechylony wrak, który jest porzucony, porośnięty trawą, jak to widać na konkursowych wizualizacjach. Były dowodem upadku stoczni, a nie afirmacją gniazda idei solidarnościowych. W innych pracach konkursowych eksponowano wodę, wręcz projektowano kanały łączące miejsce budowy ECS z Martwą Wisłą. Wymuszenie ich realizacji zachowałoby stoczniowy kontekst projektu, ale czy jest to jeszcze w aktualnych uwarunkowaniach możliwe do przeprowadzenia? Czy brał to pod uwagę sąd konkursowy i zasiadający w nim przedstawiciele urzędu miasta, że wykastrowanie kontekstu zepsuje interesującą ideę architektoniczną? Sąd jest współodpowiedzialny za efekt architektoniczny, gdy wybiera koncepcję opartą o niemożliwą do zrealizowania ważną jej część, jaką jest otoczenie.

Zabudowa Młodego Miasta ma ważny kontekst i historyczne uwarunkowania. Obawiam się dużych trudności z jej realizacją w duchu gdańskiego genius loci. Trzeba będzie pogodzić ze sobą wiele interesów, zasady ładu przestrzennego z komercyjnymi celami deweloperskimi. Wymagać to będzie wysiłku w koordynacji działań ze strony miasta i właścicieli terenu. Koordynacja jest kluczem do harmonijnego rozwoju, ale niestety przepisy mocno krępują swobodę działania władzy. Budując Młode Miasto, warto wspierać działania zmierzające do zachowania żuraw stoczniowych oraz innych jej atrybutów, które tworzą kontekst tożsamości miasta – tak jak zachowano fragmenty wałów, fos i murów obronnych pokazujących jego genius loci.

Paweł Wład Kowalski, architekt, szef pracowni architektonicznej W.M. Pracownia Projektowania Miasta