

## S P I S   T R E Ś C I

1. UWARUNKOWANIA.....	str. 1
1.1. Delimitacja obszaru.....	str. 1
1.2. Akweny i możliwości ich wykorzystania .....	str. 1
1.3. Infrastruktura techniczna.....	str. 2
1.4. Tereny niezbędne dla zorganizowania zaplecza .....	str. 4
2. FUNKCJE.....	str. 5
2.1. Analiza potrzeb .....	str. 5
2.2. Proponowany program.....	str. 6
3. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU.....	str. 7
3.1. Wyjaśnienia wstępne.....	str. 7
3.2. Część centralna.....	str. 7
3.3. Część południowa .....	str. 9
3.4. Część północna.....	str. 11
3.5. Bilans nabrzeży .....	str. 13
3.6. Funkcje uzupełniające.....	str. 14
3.7. Komunikacja .....	str. 16
4. PODSUMOWANIE .....	str. 20
4.1. Znaczenie starego portu dla Gdańska .....	str. 20
4.2. Funkcje które powinny być preferowane.....	str. 20
4.3. Możliwości i zasady realizacji .....	str. 21
4.4. Skutki niezrealizowania planu .....	str. 21
SPIS TREŚCI .....	str. 23
SPIS ILUSTRACJI .....	str. 23
1. Analiza geometryczna rozwiązania toru wodnego Motławy w rejonie projektowanego mostu zwodzonego na trasie ul. „Nowej Wałowej”	
2. Wstępna koncepcja rewitalizacji starego portu gdańskiego – Proponowane zagospodarowanie akwenów, nabrzeży i ich zaplecza	
3. Statki żaglowe i jachty na Motławie koło Żurawia	
4. Proponowane nabrzeże Reprezentacyjne przy ujściu Motławy mogłoby przyjmować wielkie żaglowce i inne duże statki	
5. Proponowane rozwiązanie terminalu turystycznego w nowym centrum Gdańska	
6. Statki jakie mogłyby być obsługiwane w proponowanym terminalu	

# WSTĘPNA KONCEPCJA REWITALIZACJI STAREGO PORTU GDAŃSKIEGO

opracował Bohdan Szermer

## 1. UWARUNKOWANIA

### 1.1. Delimitacja obszaru

Stary port gdański mieścił się na Motławie i akwenach jej towarzyszących oraz na przyległych do nich terenach. Od południa ograniczała go Kamienna Grodza, natomiast od północy pewne elementy portu – nie mieszczące się wewnątrz ówczesnego miasta – już w XVI wieku wyszły poza Motławę, nad Leniwkę (obecną Martwą Wisłę). Były to tereny do przerabiania zboża przed jego załadunkiem do spichrzów, a także składy drewna splawianego do Gdańska Wisłą.

### 1.2. Akweny i możliwości ich wykorzystania

Motława powyżej Kamiennej Grodzy, a także Opliw Motławy – ze względu na swe parametry (szerokość, głębokość i ukształtowanie), a także przegradzające je liczne niskie mosty stałe, mogą być wykorzystane jedynie do rekreacji, uprawianej małymi jednostkami z napędem wiosłowym lub z lekkimi silnikami. Jednostki z silnikami dużej mocy powinny być wykluczone, ze względu na powodowaną przez nie falę, niszczącą nieumocnione brzegi. Użytkowanie jednostek żaglowych jest dość problematyczne, ze względu na konieczność częstego składania masztów, a także małą szerokość i krętość szlaku oraz osłonięcie jego części wałami, przy Opliwie Motławy wysokimi (bastionami). Z tych względów akwenów tych nie uwzględniono w rozważaniach na temat rewitalizacji starego portu gdańskiego, natomiast możliwości wykorzystania Opliwu Motławy dla funkcji pomocniczych przedstawiono w punktach 3.3. i 3.6.

Motława w śródmieściu, od kończącego ją basenu przy ul. Pod Zrębem do ujścia, ma szerokość od niespełna 40 do ok. 50 m, a tylko lokalnie – przy Targu Rybnym i na północ od Ołowianki – dochodzącą do ok. 80 - 90 m. Głębokości na tym akwenie wahają się od ok. 3 do ok. 4 m w części południowej, a 5 - 5,5 m w części północnej, z tym, że głębokości przy większości nabrzeży są mniejsze.

Nowa Motława – od Kamiennej Grodzy do jej połączenia z Motławą – ma szerokość od ok. 15 m na podejściu do Kamiennej Grodzy, do ok. 50 m na północy – przeciętnie ok. 30 m. Głębokości na Nowej Motławie wahają się od ok. 1,5 m na skraju południowym, do ok. 3,5 m w części północnej.

Na omawianym obszarze istnieją jeszcze trzy akweny: kanał Sępka, ograniczający Ołowiankę od wschodu, kanałik bez nazwy, łączący Nową Motławę z Motławą, przyległy do ul. Toruńskiej oraz Martwa Wisła, do której uchodzi Motława. Dwa pierwsze nie nadają się obecnie do wykorzystania dla funkcji portowych ze względu na małe głębokości i szerokości (zwłaszcza kanałik przy ul. Toruńskiej) oraz brak nabrzeży, a przede wszystkim – na przegrodzenie ich bardzo niskimi mostami stałymi.

Trzeci z tych akwenów – Martwa Wisła, na odcinku przyległym do śródmieścia, ma szerokość od 120 do ok. 220 m, a głębokość ok. 9 m, to znaczy jest ok. 2 razy głębsza i ok. 3 razy szersza od Motławy. Przez Kanał Kaszubski łączy się ona z obecnymi akwenami portu gdańskiego, przez które ma połączenie z morzem. Na interesującym nas odcinku akwen ten nie jest przegrodzony żadnymi mostami, jest natomiast ograniczony od wschodu Mostem Siennickim, a od zachodu – mostem pontonowym na wyspę Ostrów.



Możliwości wykorzystania omówionych akwenów dla żeglugi i funkcji portowych limitowane są ich głębokością i szerokością, a na pewnej ich części – przeszkodami nadwodnymi. Głębokości można zwiększyć, jednak tylko w granicach na jakie pozwala konstrukcja nabrzeży, względnie po zbudowaniu nowych – głębszych. Możliwości pogłębienia limitują także przeprowadzone pod dnem różnego rodzaju instalacje. Celowość pogłębienia zależy jednak od szerokości akwenów, gdyż limituje ona wielkość mogących tu wpływać statków – niezależnie od głębokości.

### 1.3. Infrastruktura techniczna

Podstawowe znaczenie dla rewitalizacji starego portu gdańskiego mają przeprowadzone nad wodą elementy infrastruktury technicznej – głównie mosty, jednak limitują je także przejścia podwodne (kolektory kanalizacyjne, magistrale gazowe, wodne i ciepłownicze, a także różnego rodzaju kable (energetyczne i teletechniczne).

Motława i Nowa Motława przedzielone były do roku 1945 sześcioma mostami zwodzonymi, nie ograniczającymi więc wysokości nadwodnej. Wielkość statków limitowały jednak prześwity poziome przęseł zwodzonych, wynoszące ok. 12 m. Po zniszczeniach wojennych pięć z tych mostów odbudowano, lecz bez przęseł zwodzonych, co ograniczyło wysokość nadwodną jednostek wpływających na położone za mostami akweny. Na Motławie prześwity pionowe mostów wynoszą: Zielonego – ok. 3,85 m, Krowiego – ok. 4 m, Toruńskiego – ok. 3,1 m. Zbudowany w latach 60-tych, w ciągu Podwala Przedmiejskiego, żelbetowy most stały miał prześwit poziomy ok. 40 m. Zbudowane później – dla poszerzenia trasy – chodniki otrzymały konstrukcję trójprzęsłową, co spowodowało ograniczenie prześwitu poziomego do ok. 12 m. Prześwit pionowy tego mostu wynosi ok. 3,3 m. Parametry mostów na Nowej Motławie wynoszą: Most Stagiwny – prześwit poziomy ok. 13 m, a pionowy ok. 2,3 m, natomiast most na ul. Toruńskiej (zwany dawniej Popielnym) – prześwit poziomy ok. 14 m, a pionowy ok. 2,35 m. Zbudowany w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku żelbetowy most na przedłużeniu Podwala Przedmiejskiego ma prześwit poziomy ok. 25 m, a pionowy ok. 6 m (w kluczu).

Kanał Stępka przekraczają dwa mosty: Kamieniarski – przy południowym krańcu Ołowianki i dawny most kolejowy (obecnie drogowy), położony ok. 170 m od północnego krańca tego akwenu. Most Kamieniarski ma prześwit poziomy ok. 15 m, a pionowy ok. 2,3 m, natomiast nośność zaledwie 2,5 tony. Drugi z wymienionych mostów ma prześwit poziomy też ok. 15 m, jednak kąt pod jakim przekracza on Stępkę redukuje szerokość szlaku żeglownego do ok. połowy prześwitu. Most ten ma tylko jedno pasmo drogowe, ale dużą nośność i stanowi obecnie jedyną możliwość dojazdu ciężkich pojazdów na wyspę Ołowiankę. Zasadniczym ograniczeniem dla żeglugi jest natomiast prześwit pionowy, wynoszący ok. 1,1 m.

Nad kanałem przy ul. Toruńskiej zbudowano 3 mosty – dwa drogowe i jeden kolejowy (obecnie również drogowy). Most w ciągu ul. Chmielnej ma prześwit poziomy ok. 9,5 m, a pionowy – ok. 1,5 m. Dwa pozostałe mosty mają parametry podobne.

Mosty na Motławie w stanie istniejącym umożliwiają wpływanie poza Most Zielony tylko jednostek o wysokości nadwodnej do ok. 3,5 m przy średniej wodzie, a poza most Podwala Przedmiejskiego ok. pół metra niższych. Na Nowej Motławie Most Stagiwny praktycznie wyklucza żeglugę (poza kajakami itp. jednostkami).

Uniemożliwienie wykorzystania akwenów położonych na południe od mostów: Zielonego i Stagiwnego dla funkcji portowych, spowodowało wyłączenie ich z morskich wód wewnętrznych i właściwości administracji morskiej. Stan ten mógłby ulec zmianie po uruchomieniu zwodzenia na części mostów, bądź ich zastąpieniu nowymi – zwodzonymi. Na Motławie dotyczy to Mostu Zielonego i Krowiego. Przebudowa na zwodzony mostu Podwala Przedmiejskiego nie jest możliwa, a zastąpienie go mostem zwodzonym jest



nierealne. Ponieważ prześwit pionowy Mostu Toruńskiego ogranicza wysokość nadwodną jednostek tylko o ok. 20 cm, a jego przebudowa na zwodzony nie jest możliwa – zastąpienie go nowym mostem zwodzonym nie ma uzasadnienia.

Na Nowej Motławie żeglugę praktycznie wyklucza Most Stągiewny i jego przebudowa na zwodzony powinna być zadaniem pierwszoplanowym. Niemożliwy do przebudowy na zwodzony most na przedłużeniu Podwała Przedmiejskiego umożliwia żeglugę jednostek o wysokości nadwodnej do ok. 5,7 m przy średniej wodzie. Gdyby miano zbudować nowy most na miejscu nieistniejącego obecnie Mostu Rogoźników, musiałby on być oczywiście mostem zwodzonym, jednak celowość jego odbudowy wymaga przeanalizowania. Kolejny most na Nowej Motławie to drugi Most Toruński (Popielny), którego prześwit pionowy ogranicza wysokość nadwodną jednostek do ok. 2 m przy średniej wodzie, co przy stanach wysokich może wykluczyć użytkowanie odcinka Nowej Motławy położonego poza nim. Prócz tego odcinek ten, ze względu na jego szerokość (od niespełna 30 do ok. 15 m) i głębokość (od ok. 2 do ok. 1,5 m) stawiają pod znakiem zapytania celowość budowy na jego miejscu mostu zwodzonego (żelbetowa konstrukcja istniejącego wyklucza jego przebudowę na zwodzony). Gdyby jednak z jakichkolwiek względów (np. dla przepływu tramwajów wodnych) jego prześwit okazał się za mały – należałoby rozważyć możliwość podniesienia tego mostu o ok. 70 - 80 cm (do wysokości prześwitu Mostu Toruńskiego na Motławie). Prace tego rodzaju wykonywane były przy podnoszeniu o ok. 60 cm wiaduktów nad elektryfikowanymi liniami kolejowymi.

Udostępnienie dla jednostek pływających kanału Stępka byłoby możliwe po zastąpieniu Mostu Kamieniarskiego mostem zwodzonym. W tym przypadku budowa taka jest uzasadniona także niedostateczną nośnością mostu istniejącego, uniemożliwiającą należyłą obsługę komunikacyjną Filharmonii i C.M.M. i zapewnienie im bezpieczeństwa pożarowego. Połączenia Stępki z Motławą od strony północnej nie należy przewidywać, ponieważ wymagałoby to likwidacji istniejącego i budowy nowego mostu – oczywiście zwodzonego – usytuowanego prostopadle do brzegów akwenu. Prócz tego konieczna byłaby przebudowa na przejście podwodne rurociągu tłoczego z przepompowni ścieków Ołowianka, co w tym miejscu wymaga zbadania możliwości. Konieczne byłoby też pogłębienie i budowa nabrzeży, a pożądane – poszerzenie kanału Stępka.

Gdyby zamierzano przystosować od żeglugi kanalik przy ul. Toruńskiej, konieczna – prócz jego poszerzenia i pogłębienia oraz budowy nabrzeży – byłaby także likwidacja lub przebudowa mostów na zwodzone, bądź podniesienie ich do prześwitu pionowego Mostu Toruńskiego) ok. 3,1 m przy średniej wodzie).

Prócz mostów stałych przeszkody nadwodne stanowią także różnego rodzaju ciągi instalacyjne. Prócz wymienionego już kolektora sanitarnego, przegradzającego Stępkę, przeszkody nadwodne stanowią różnego rodzaju rurociągi i kable poprowadzone po mostach stałych, bądź pozbawionych zwodzenia. Ich rodzaj, ilość i parametry techniczne mogą być określone jedynie na podstawie szczegółowej inwentaryzacji.

Wiele różnego rodzaju i znaczenia ciągów instalacyjnych ułożonych zostało pod dnem akwenów. Najważniejsze z nich stanowią: gazociągi średniego ciśnienia, przecinające Motławę na wysokości ul. Stępkarskiej, a Nową Motławę i Motławę po północnej stronie mostów na przedłużeniu Podwała Przedmiejskiego. Do bardzo ważnych zaliczyć też trzeba główny kolektor kanalizacji sanitarnej, doprowadzający ścieki do przepompowni Ołowianka, wprowadzony na wyspę przez basenik przy klubie wodnym, a także magistralę C.O. i wiązkę kilkunastu kabli średniego napięcia, ułożonych między Rybackim Pobrzeżem i Targiem Rybnym a Ołowianką, w rejonie byłej elektrociepłowni (obecnie Filharmonii). Niektóre ciągi instalacyjne ułożono także pod dnem kanału Stępka i kanalik przy ul. Toruńskiej. Pod dnem Motławy znajduje się także – ułożony ukośnie, między cyplem Ołowianki i ul. Sienna Grobla – nieczynny już kolektor tłoczny z przepompowni do zlikwidowanych już pól irygacyjnych na Stogach. Z koniecznością ułożenia dalszych



przebieg podwodnych trzeba się liczyć zarówno ze względu na powstawanie nowych potrzeb, jak i dla zastąpienia instalacji ułożonych na mostach stałych, zastępowanych zwodzonymi.

Instalacje przeprowadzone pod dnem akwenów nie ograniczają możliwości ich żeglugowego wykorzystania, jednak – zależnie od głębokości na jakiej je ułożono, mogą ograniczać możliwość pogłębienia akwenów, bądź przebudowy nabrzeży. Usunięcie tych ograniczeń wymaga zastąpienia obecnych – nowymi ciągami instalacyjnymi.

#### 1.4. Tereny niezbędne dla zorganizowania zaplecza

Możliwość wykorzystania akwenów wymaga nie tylko istnienia, bądź budowy odpowiednich nabrzeży, lecz także zapewnienia im zaplecza, dostosowanego do funkcji jakie miałyby pełnić poszczególne odcinki. Nawet najprostsza funkcja postoju (jachtów czy innych jednostek) wymaga co najmniej parometrowej szerokości pasa przyległego terenu, który nie powinien być równocześnie częścią ruchliwej ulicy czy promenady. Możliwość zorganizowania mariny, w której trzeba zapewnić żeglarzom niezbędne usługi, a także warunki do zabezpieczenia jachtów, wymaga już zaplecza o szerokości kilkudziesięciu, a minimum kilkunastu metrów.

Jeszcze szersze zaplecze powinny mieć przystanie klubowe, w których oprócz usług zapewnić trzeba także teren i obiekty niezbędne do zimowania i remontu jednostek oraz magazynowania ich wyposażenia.

Postój i obsługa większych jednostek (turystycznych, szkolnych czy wizytujących nas okrętów wojennych) może być zapewniona przy bulwarze o szerokości kilkunastu do ok. 20 metrów, pod warunkiem jednak, że wzdłuż niego przebiegać będzie jezdnia, umożliwiająca dojazd samochodów (dostawczych, sanitarnych czy pożarniczych, a także dowożących, bądź odwożących kadrę oficerską oraz odwiedzających te jednostki VIP-ów.

Odcinki nabrzeży przystosowane do obsługi statków turystycznych (terminale turystyczne) wymagają jeszcze szerszego zaplecza, umożliwiającego podstawianie kilkudziesięciu autokarów, potrzebnych do obsłużenia pasażerów zwiedzających miasto, bądź jego okolice. Liczba stanowisk autokarowych zależy od liczby przewożonych przez statek pasażerów, a może sięgać 30, a nawet 40 na jedno stanowisko statkowe. Wyklucza to ich ustawianie na jednym paśmie i może być prawidłowo rozwiązane jedynie przy stanowiskach grzebieniowych. Rozwiązanie takie wymaga jednak zaplecza o szerokości nie mniejszej od 40 metrów.

Możliwości zapewnienia zaplecza są w znacznym stopniu zdeterminowane przez sposób wykorzystania i zagospodarowania terenów przyległych do brzegu akwenów. Mogą je także ograniczać stosunki terenowo-prawne (własność lub użytkowanie wieczyste, długoletnie dzierżawy), a także wymagania konserwatorskie. Ograniczeniem mogą być także wydane decyzje lokalizacyjne, które jednak – w uzasadnionych przypadkach – mogą być zmienione.

Na lewym brzegu Motławy najbardziej ograniczone są możliwości na odcinku Głównego Miasta, a tylko nieznacznie lepsze w rejonie Targu Rybnego i ul. Wartkiej. Możliwości uzyskania zaplecza na Starym Przedmieściu – między ul. Pod Zrębem a Podwalem Przedmiejskim – zależą od zmiany stosunków własnościowych, a częściowo także istniejącego zainwestowania. Podobnie przedstawia się sprawa na terenach pogazownianych i postoczniovych, z tym, że na nich można uzyskać znacznie większe powierzchnie – oczywiście pod warunkiem załatwienia formalności – m.in. prawa wyłącznego dysponowania częścią terenów przez „Synergię”.

Na prawym brzegu – na Wyspie Spichrzów – możliwości zapewnienia zaplecza ogranicza istniejące zainwestowanie i wydane już decyzje (lokalizacyjne i własnościowe), a na całości – warunki konserwatorskie. Wszystko to przesądza, że zapleczem może tu być jedynie wąski – parometrowy – bulwar pieszy, który jednak powinien być na całej długości publicznie dostępny, a nie podzielony między właścicieli przyległej zabudowy, co grozi

anektowaniem poszczególnych odcinków dla zaspokojenia ich potrzeb. Wyjaśnienia wymaga możliwość uzyskania dla zaplecza niespełna hektarowego terenu po północnej stronie ul. Toruńskiej.

Na południe od tej ulicy możliwość uzyskania zaplecza – nawet znacznego – uzależniona jest od likwidacji stacji Kłodno i przejęcia terenów PKP. To samo odnosi się do terenów tej stacji przyległych do lewego brzegu Nowej Motławy. Brzeg ten – na północ od ul. Toruńskiej, aż po Most Stągiewny – pozwala na stworzenie zaplecza uzależnione od istniejącego zainwestowania, bądź jego likwidacji. Nieco większe możliwości są na północnej części Wyspy Spichrzów, gdzie jednak liczyć się trzeba w wyższym stopniu z wymogami konserwatorskimi.

Na prawym brzegu Nowej Motławy, na całej jej długości, uzyskanie zaplecza i jego szerokość determinują przyległe ulice. Nieco korzystniejsze warunki są jedynie przy ul. Dobrej, na styku ulic: Kamiennej Grobli i Szopy oraz przy Szafarni (istniejąca marina).

Na Ołowiance – przy C.M.M. i Filharmonii istnieje jedynie możliwość wykonania pieszego bulwaru, a wyjątek stanowi teren istniejącego klubu wodnego oraz niezagospodarowany północny cypel. Pewne możliwości istnieją także nad kanałem Stępka, a zwiększyłoby je przejęcie i adaptacja przynajmniej części istniejącej zabudowy. Uzyskanie jakiegokolwiek zaplecza na prawym brzegu Stępki wyklucza przebiegająca tuż przy nim ulica Na Stępcie. Nawet w przypadku likwidacji istniejącej przy niej zabudowy możliwe byłoby tu uzyskanie jedynie zaplecza oddzielnego od nabrzeża ulicą.

Na terenach projektowanego nowego centrum istnieją teoretycznie możliwości uzyskania zaplecza o szerokości 100, a nawet więcej metrów, jednak zależą one przede wszystkim od zmiany zamierzeń planowanych przez dysponującą terenem „Synergię”.

## 2. FUNKCJE

### 2.1. Analiza potrzeb

Gdańsk był przez stulecia miastem portowym, w którym port mieścił się wewnątrz miasta. Sytuacja taka powodowała, że o morskim charakterze Gdańska świadczyły nie tylko dokonywane w nim przeładunki i liczba zawijających do niego statków, lecz także swoista symbioza funkcji portowych i miejskich, widoczna zwłaszcza na Motławie i akwenach z nią związanych oraz na ich nabrzeżach.

W XIX wieku zmiany w technice transportu – na morzu pojawianie się coraz większych statków, a na lądzie – kolei, która stała się głównym środkiem transportu – przyczyniła się do stopniowego zamierania starego portu gdańskiego. Funkcje portowe zaczęto przenosić na szersze i głębsze akweny oraz większe i dogodniejsze do obsługi kolejowej tereny w Nowym Porcie i nad Martwą Wisłą. Port motławski działał jeszcze siłą bezwładności układu (zachowany potencjał spichrzowy) oraz częściowej modernizacji transportu lądowego (wprowadzenie kolei na Wyspę Spichrzów). Dzięki temu na Motławie obsługiwano jeszcze mniejsze statki.

Zniszczenia wojenne 1945 roku, w wyniku których przestały istnieć niemal wszystkie spichrze, spowodowały, że działania na rzecz odbudowy i rozwoju portu skierowano na obszary mogące lepiej zaspokoić współczesne potrzeby. Stary port motławski zamarł, a próby jego ożywienia przez żeglugę przybrzeżną i organizowane okolicznościowe imprezy, a później wprowadzenie jachtów (marina) nie dały dotąd zadowalających efektów. Większa część starego portu nie jest w ogóle, a co najwyżej – właściwie – wykorzystana. Rewitalizacja portu motławskiego jest warunkiem uwidocznienia w Gdańsku jego morskich tradycji i charakteru.



## 2.2. Proponowany program

Dawne funkcje – przeładunkowe – na Motławę nie wrócą (co nie wyklucza organizowania tu nawiązujących do tradycji pokazów). Rewitalizacja może nastąpić jedynie przez wprowadzenie do starego portu nowych funkcji, dostosowanych do współczesnych potrzeb i warunków technicznych żeglugi i obsługi przeładunków.

Jaki więc program można zaproponować? Po pierwsze – musi eksponować morski charakter motławskiego portu – umożliwiając przyjmowanie w nim wszelkiego typu statków, których parametry nie przekraczają wielkości zdeterminowanych przez geometrię akwenów (szerokości, głębokości i promienie łuków). Po drugie – powinien wykorzystywać walory położenia tych akwenów w mieście – (atrakcyjność widokową, zabytkowy charakter otoczenia, sąsiedztwo usług różnego rodzaju). Wykorzystanie to będzie tym większe im większej liczbie mieszkańców i turystów zapewnimy możliwości kontaktu z portem o możliwie szerokim profilu funkcjonalnym, a także podziwiania przyległego krajobrazu miejskiego z akwenów starego portu i korzystania z różnych form turystyki wodnej.

Od kilku lat jedną z najaktywniej rozwijanych funkcji jest żeglarstwo. Niewątpliwie jachty – zwłaszcza duże, morskie – mogą ożywić te akweny. Samo żeglarstwo nie zapewni jednak osiągnięcia celów uprzednio wymienionych. Przy tym małe jachty – zwłaszcza typu śródlądowego – nie nadadzą staremu portowi gdańskiemu charakteru morskiego. Konieczne jest więc rozwinięcie i zapewnienie warunków do działania także innym formom turystyki morskiej – od zwiedzania portu i żeglugi przybrzeżnej do pełnomorskich rejsów statkami turystycznymi. Ta ostatnia funkcja powinna umożliwiać zarówno przyjmowanie statków obcych i sprawną obsługę ich pasażerów, którzy w czasie kilkugodzinnego postoju chcą zwiedzić miasto czy region podstawionymi dla nich autokarami, jak też sprawną obsługę naszych turystów, którzy – miejmy nadzieję – będą z Gdańska wyruszać na zagraniczne rejsy. Trzeba przy tym uwzględnić inne potrzeby naszych turystów, którzy będą mieli bagaże, nieraz wymagali odprawy paszportowo-celnej, a dojeżdżać do statku będą taksówkami, samochodami indywidualnymi, bądź komunikacją miejską.

Istnieje też potrzeba zapewnienia na Motławie, czy na związanych z nią akwenach, w śródmieściu Gdańska, możliwości przyjmowania dużych statków żaglowych – szkolnych, a może i turystycznych. Powinno się także w starym porcie gdańskim zapewnić warunki przyjmowania wizyt różnego rodzaju statków i okrętów, których rozmiary nie przekraczają możliwych do uzyskania parametrów nawigacyjnych jego akwenów.

Motława i otaczająca ją zabudowa miejska stanowią też doskonałą scenerię dla wszelkiego typu imprez, takich jak święto morza, zloty żaglowców, otwarcie i zakończenie pełnomorskich regat, żegnanie lub witanie uczestników wielkich rejsów (naukowych, turystycznych i innych). Program rewitalizacji starego portu, powinien więc zawierać elementy niezbędne dla prawidłowego zaspokajania wynikających stąd potrzeb.

Niezbędnym uzupełnieniem programu rewitalizacji tej części miasta są usługi: handlowe i gastronomiczne, kulturalne, hotelarskie i inne. Są one niezbędne dla zwiększenia atrakcyjności starego portu gdańskiego – tak dla żeglarzy i turystów przybywających wodą, jak i dla wszystkich – turystów i mieszkańców – odwiedzających go od strony lądu. Jedyny warunek, jaki usługi te powinny spełniać, to nie kolidowanie z podstawowymi funkcjami portu, jakimi są dogodne i bezpieczne warunki żeglugi oraz umożliwienie bezpiecznego postoju i obsługi przy nabrzeżach.

Mieszkalnictwo nie jest funkcją niezbędną na omawianym obszarze, ale pożądaną dla zabezpieczenia przed martwością w godzinach, w których nie działają usługi, a także poza sezonem turystycznym. Mieszkalnictwo powinno tu jednak spełniać określone warunki. Po pierwsze – nie może ono zajmować terenów stanowiących zaplecze nabrzeży niezbędnych dla podstawowych funkcji portu, a po drugie – powinno być przeznaczone dla ludzi, którym nie będzie przeszkadzał ruch i odgłosy działania portu o pełnym profilu funkcjonalnym. Po trzecie wreszcie – wykluczyć tu należy budownictwo o niskim

standardzie, które – prędzej czy później – zajmą ludzie z marginesu społecznego. Dla ludzi zamożniejszych natomiast – zwłaszcza obarczonych rodzinami – trudno będzie zapewnić warunki im odpowiadające. W rezultacie – mieszkalnictwo na tym obszarze powinno mieć charakter budownictwa apartamentowego, przeznaczonego dla tych, którzy przebywać będą w Gdańsku czasowo lub wykorzystywać lokale dla zamieszkania połączonego z działalnością zawodową. Dla ludzi takich zamieszkanie w centrum miasta jest ważniejsze od spokoju. Aby jednak chcieli oni lokale takie wykorzystywać, spełnione muszą być pewne warunki dodatkowe. Przede wszystkim w grę wchodzi dogodność dostępu komunikacyjnego (dojazdów i parkowania czy garażowania). Prócz tego jednak zapewnione być muszą co najmniej zadowalające warunki higieniczno-zdrowotne (dostateczne naświetlenie, nie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, a także przynajmniej minimum zieleni).

### 3. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU

#### 3.1. Wyjaśnienia wstępne

Koncepcję opracowano na podstawie przemysłów, opracowań i publikacji autora oraz znanych autorowi wypowiedzi i publikacji innych – w tym także dotychczasowych dyskusji na posiedzeniach Rady Programowej oraz w oparciu o dostarczone dotychczas materiały wejściowe. Przedstawiona koncepcja może wymagać uzupełnień, uściślenia, a także weryfikacji pewnych fragmentów po dostarczeniu pełnych materiałów inwentaryzacyjnych – zwłaszcza dotyczących głębokości akwenów i nabrzeży oraz ich stanu technicznego, a także stanu formalno-prawego terenów stanowiących zaplecze akwenów.

Propozycje wykorzystania akwenów i zagospodarowania terenów stanowiących ich zaplecze przedstawiono z podziałem na trzy wyodrębniające się pod względem funkcjonalnym i technicznym części portu: centralną, południową i północną. Propozycje dotyczące funkcji uzupełniających i obsługi komunikacyjnej przedstawiono natomiast bez takiego podziału, ze względu na zazębianie się niektórych funkcji oraz możliwość występowania rozwiązań alternatywnych.

#### 3.2. Część centralna

Część ta od południa ograniczona jest mostami: Zielonym i Stągiewny, od północy nie jest obecnie wyraźnie wyodrębniona, a jedynie stan i możliwości wykorzystania nabrzeży uzasadniają, że sięga ona nieco poniżej ujścia Kanału Raduni i północnego cypla Ołowianki. W przyszłości wyraźne ograniczenie tej części stanowić będzie most zwodzony na trasie ul. „Nowej Wałowej”.

Obecnie – wobec niedostępności dla jednostek morskich części południowej – część centralna skupia niemal wszystkie funkcje portu. W przyszłości – wykorzystanie dla niektórych funkcji zarówno części południowej, jak i północnej portu spowoduje, że znaczenie części centralnej nieco spadnie, natomiast intensywność jej wykorzystania bardzo wzrośnie. Wzrost ten będzie zależny od wykorzystania walorów jej położenia oraz przydatności akwenów i zagospodarowania nabrzeży i zaplecza.

Obecnie funkcje tej części portu ograniczają się w zasadzie do obsługi „białej floty” i żeglarstwa, a sporadycznie do przyjmowania innych jednostek i organizowania różnych imprez. Dla „białej floty” proponuje się utrzymanie przystani przy Zielonym Moście i Targu Rybnym, łącznie z częścią nabrzeża przy ul. Wartkiej oraz intensyfikację ich wykorzystania. Część nabrzeża przy ul. Wartkiej i Wapienniczej powinno się przeznaczyć na postój i obsługę innych statków – np. małych statków wycieczkowych i turystycznych. Dla tych samych celów powinno być przeznaczone zachodnie nabrzeże Wyspy Spichrzów –



od Mostu Zielonego po północny cypel, a także część nabrzeża przy ul. Wiosny Ludów, w miejscu, w którym pozwoli na to tor wodny i warunki bezpieczeństwa żeglugi. Zachodnie nabrzeże Ołowianki – od przystani promu Motława po Filharmonię – powinno być nabrzeżem ekspozycyjnym dla C.M.M. oraz dla postoju jego statków, a w części – ewentualnie także dla statków, którymi być może będą przybywać uczestnicy niektórych imprez, które mają być organizowane w Filharmonii. Basenik klubu wodnego powinien być adaptowany, a odcinek nabrzeża przy północnym cyplu Ołowianki od strony Motławy należy w większości przeznaczyć dla postoju jednostek oczekujących na otwarcie mostu w ciągu ul. „Nowej Wałowej”. Może on mieć ok. 140 do 150 m długości. Nabrzeże cypla od strony Stępki powinno być przeznaczone na postój innych jednostek, nie wymagających szczególnie dogodnej lokalizacji – np. jednostek technicznych.

Żeglarstwo morskie, po zbudowaniu mariny przy ul. Szafarnia, stało się jedną z głównych, a okresowo nawet dominującą funkcją starego portu gdańskiego. Pojemność mariny nie zaspokoi przyszłych potrzeb i konieczna jest jej rozbudowa. Możliwa jest ona bądź w kierunku południowym, bądź północnym – w obu przypadkach po zastąpieniu obecnych mostów (Stągiewnego i Kamieniarskiego) mostami zwodzonymi. Ze względu na możliwość uzyskania zaplecza i ściślejsze powiązanie z istniejącą mariną korzystniejsza byłaby rozbudowa na północ – na kanał Stępka. Przebudowa Mostu Kamieniarskiego na zwodzony uzasadniona jest przy tym jego nośnością. Wykorzystanie tej inwestycji i racjonalne zagospodarowanie uzyskanego akwenu wymaga jego pogłębienia i zbudowania nabrzeży, a dla zapewnienia miejsca dla większej liczby jachtów – poszerzenia, bez którego niemożliwe byłoby zbudowanie prostopadłych, bądź (lepiej) skośnych pomostów. Poszerzenie Stępki możliwe jest jedynie od strony Ołowianki, w granicach wyznaczonych przez istniejącą, adaptowaną zabudowę, którą należałoby wykorzystać dla stworzenia zaplecza. Dalsza rozbudowa mariny – na północ od przegradzającego Stępkę północnego mostu i kolektora sanitarnego nie jest uwarunkowana zastąpieniem Mostu Kamieniarskiego zwodzonym. Trzeba sobie jednak zdawać sprawę z tego, że do czasu zagospodarowania Stępki, część mariny usytuowana na północ od Ołowianki znajdować się będzie w niekorzystnej sytuacji – oderwana od części istniejącej, pozbawiona atrakcyjnego otoczenia i z bardzo ograniczoną możliwością zorganizowania zaplecza. Prócz tego niekorzystne będzie tu także narażenie cumujących jachtów na falowanie, powodowane przez przepływające statki.

Rozbudowana na oba wymienione tereny marina zajęłaby ok. 600 m nabrzeża, co wraz z dodanymi pomostami zwiększyłoby pojemność mariny do ok. 160 jachtów. Liczbę tę można by jeszcze zwiększyć przez przystosowanie do cumowania jachtów wschodniego nabrzeża cypla Wyspy Spichrzów o długości ok. 360 m. Przy jedynie tu możliwym cumowaniu alongside, dałoby to miejsce dla 15 do 20 jachtów. Możliwości rozbudowy mariny za Mostem Stągiewnym przedstawiono w omówieniu części południowej.

Gdyby możliwa do uzyskania liczba stanowisk dla jachtów okazała się za małą – przy okazjach powodujących przybywanie do Gdańska większej liczby jachtów, należałoby umożliwić im cumowanie przy nabrzeżach przeznaczonych dla innych jednostek – z wyłączeniem jednak przystani „białej floty” i nabrzeża C.M.M. oraz stanowisk oczekiwania na otwarcie mostu. W ten sposób można by dodatkowo uzyskać od 15 do 30 miejsc, czyli łącznie ok. 190 do ok. 200 miejsc (nie licząc miejsc w części południowej). Od liczby tej należy jednak odjąć kilkanaście stanowisk w istniejącej marinie, ponieważ warunki nawigacyjne Nowej Motławy, zdeterminowane usytuowaniem przęsła żeglownego wymagają będą likwidacji kilku południowych pomostów (Y-bomów), a warunki wchodzenia na kanał Stępka – pod projektowanym mostem zwodzonym mogą wymagać likwidacji (a co najmniej skrócenia lub przesunięcia) skrajnego pomostu północnego.



Dla uruchomienia linii tramwaju wodnego konieczne byłoby zbudowanie w części centralnej 7 przystani, dla których odliczyć trzeba po 30 do 40 m od długości nabrzeży możliwych do wykorzystania dla innych funkcji.

Niezbędną dla zaopatrzenia jachtów i innych jednostek stację paliw, należy umieścić w miejscu dogodnym dla odbiorców z wody, a równocześnie nie zajmującą nabrzeża potrzebnego dla innych funkcji i niezbyt eksponowanym. Jej lokalizacja powinna jednak zapewniać dogodne warunki dostaw paliwa oraz umożliwiać zaopatrywanie także odbiorców lądowych. Jest to uzasadnione opłacalnością tej inwestycji i umożliwieniem jej całorocznego działania. Warunkom tym odpowiada lokalizacja przy ul. Sienna Grobla, między rozbudowaną ku północy mariną a proj. mostem „Nowej Wałowej”.

Dla należytego funkcjonowania mariny i cumujących w niej jachtów, a także innych jednostek cumujących w tej części portu, konieczne jest też rozwiązanie problemu odbioru fekaliów i nieczystości stałych. Najdogodniejszym rozwiązaniem byłoby uruchomienie specjalnej jednostki pływającej, która zebrane nieczystości zdawałaby na odpowiednio przygotowanym stanowisku. Dla fekaliów stanowisko takie można by zlokalizować przy północnym cyplu Ołowianki, od strony Stępki, w bezpośrednim sąsiedztwie przepompowni ścieków. Gdyby okazało się to niemożliwe – stanowisko takie, przystosowane także do odbioru nieczystości stałych, musiałoby być zlokalizowane poza obszarem centralnej części portu motławskiego (ze względu na zbyt eksponowane jego położenie i kolizje z funkcjami turystycznymi).

W dotychczasowym omówieniu pominięto Długie Pobrzeże, a ściślej – jego, liczącą ok. 200 m długości, część środkową. Jego wysokość nadwodna, brak należytego wyposażenia (zarówno w urządzenia cumowniczo-odbojowe, jak i przyłącza instalacyjne), a także przebiegający wzdłuż niego wąski, a bardzo uczęszczany bulwar, uzasadniają nie przewidywanie przy nim stanowisk postojowych dla jakichkolwiek jednostek. Nie wyklucza to sporadycznego przystosowywania go do potrzeb, które mogą występować w czasie imprez specjalnych.

### 3.3. Część południowa

Część ta, położona między mostami: Zielonym i Stągiewnym, a Kamienną Grodzą, może zostać częściowo udostępniona dla jednostek morskich. Warunkiem jest jednak przywrócenie zwodzenia na mostach: Stągiewnym, Zielonym i Krowim. Umożliwiłoby to wpływanie jednostek żaglowych i innych o nieograniczonej wysokości na ok. 230 metrów odcinek Motławy i ok. 260 metrów odcinek Nowej Motławy – do mostów w ciągu przedłużenia Podwała Przedmiejskiego. Na obu udostępnionych w ten sposób odcinkach brak jest możliwości zapewnienia jakiegokolwiek zaplecza przy brzegach prawych (wschodnich). Uzasadnia to ich przeznaczenie na postój innych jednostek, a ewentualne stanowiska żeglarskie należałoby umieścić przy brzegach zachodnich.

Ograniczenie wysokości nadwodnej jednostek, jakie stanowią mosty na trasie W-Z (przedłużeniu Podwała Przedmiejskiego) powoduje, że na południowy odcinek Motławy wpływać będą mogły tylko jachty ze składanymi masztami, a jednostki z napędem mechanicznym o wysokości nadwodnej do ok. 3,0 m przy średniej wodzie, a poza most Toruński – do ok. 20 cm mniejszej. Z przyczyn podanych, przy odcinku między Mostem Zielonym, a mostem Podwała Przedmiejskiego brzeg prawy powinien być i tu przeznaczony dla innych jednostek, natomiast dla żeglarzy – brzeg lewy (od strony Starego Przedmieścia). Na odcinku tym wydaje się możliwe umieszczenie 2 przystani klubowych, o łącznej długości nabrzeża ok. 300 metrów.

Na Nowej Motławie prześwit pionowy mostu na przedłużeniu Podwała Przedmiejskiego ogranicza też możliwość wpływania na dalszy odcinek jachtów bez składanych masztów, a wysokość nadwodna może wynosić do ok. 5,7 m przy średniej wodzie. Warunki takie



powodują, że akwen między wymienionym mostem, a Mostem Stągiewnym – po przebudowie tego drugiego na zwodzony – będzie mógł być wykorzystany do przyjmowania jachtów pełnomorskich, co uzasadniałoby wykorzystanie go dla rozbudowy na nim mariny.

Są jednak okoliczności bardzo to utrudniające. Brzeg od strony Dolnego Miasta nie ma żadnych możliwości uzyskania zaplecza (ze względu na przebiegającą tuż przy nim ulicę Szopy), a usytuowanie przęsła Mostu Stągiewnego wykluczy nawet, na pewnym odcinku, cumowanie alongside. Brzeg od strony Wyspy Spichrzów znajduje się w korzystniejszej sytuacji, ponieważ tor wodny Nowej Motławy jest od niego odsunięty, co zapewnia dogodne warunki cumowania jachtów. Długość tego odcinka wynosi nieco ponad 200 m, co przy cumowaniu alongside może zapewnić 15 do 20 miejsc. Zwiększenie tej liczby byłoby możliwe przez zastosowanie Y-bomów, jednak mała szerokość tego akwenu wymaga wyjaśnienia, czy byłoby to możliwe. Wyjaśnienia wymaga także możliwość uzyskania zaplecza lądowego, bardzo ograniczona przez niefortunnie zlokalizowany hotel Nowotel. Z tych względów możliwe tu od uzyskania stanowiska jachtowe nie mogą stanowić pełnowartościowego powiększenia mariny, a jedynie powiększyć jej pojemność – podobnie jak stanowiska przy nabrzeżu na Wyspie Spichrzów, między Mostem Stągiewnym a cypłem.

Za mostem na przedłużeniu Podwała Przedmiejskiego brzeg lewy (od strony wyspy Spichrzów) powinien być przeznaczony dla postoju innych jednostek – natomiast na brzegu prawym należy adaptować i należycie zagospodarować przystań przy ul. Kamienna Grodza, a dalszy odcinek przystosować do postoju mogących tu zawijać jachtów. Odcinek Nowej Motławy powyżej Mostu Popielnego jest dostępny tylko dla jednostek o małym zanurzeniu i wysokości nadwodnej do ok. 2,0 m przy średniej wodzie, a ok. 1,2 do 1,5 metra przy wysokiej wodzie żeglownej. Warunki te, a także bardzo mała szerokość akwenu powodują, że nabrzeża na obu brzegach można przeznaczyć jedynie dla postoju małych jednostek – głównie śródlądowych.

Gdyby okazało się możliwe uzyskanie części terenu na lewym brzegu (po składach, których celowość istnienia wobec likwidacji stacji towarowej jest problematyczna) należałoby tu zlokalizować dużą przystań klubową, nastawioną głównie na obsługę wodniaków śródlądowych. Przystań ta mogłaby stanowić punkt wyjścia dla wypraw na akweny położone poza Kamienną Grodzą. Istniejące w tym obiekcie wrota przeciwsztormowe, zamykają się automatycznie przy powstającej różnicy poziomów poniżej i powyżej tego miejsca, a ewentualne ich blokowanie może powodować powstawanie w tym miejscu silnego, a nawet niebezpiecznego prądu, natomiast przy większych różnicach poziomów nie jest możliwe. Aby więc umożliwić w każdych warunkach przedostawanie się na Opływ i górny bieg Motławy – i odwrotnie – konieczne jest urządzenie przewłoki. Warunki istniejące na prawym brzegu umożliwiają to, a przeprawy takie dokonywane są i obecnie – mimo braku właściwego zagospodarowania i urządzeń (odpowiednio wyprofilowanej i utwardzonej ścieżki z pochylniami z obu stron oraz wózków do przewozu jednostek).

Urządzenie właściwej przewłoki stanie się niezbędne dla umożliwienia kończenia spływów nie gdzieś przed miastem, lecz po przepłynięciu przez jego śródmieście. W śródmieściu brak jest jednak warunków do urządzenia terenu umożliwiającego kończenie spływów, a możliwości takie istnieją jedynie w rejonie Opływu Motławy.

Ważne znaczenie dla zaktywizowania portu motławskiego, a zwłaszcza jego południowej części, miałoby wykonanie przekopu łączącego starą i Nową Motławę – mniej więcej w miejscu istniejącego dawniej koryta rzeki. Przekop ten o szerokości minimum 20 metrów (a gdyby jego brzegi chciano wykorzystać dla postoju jakichś jednostek – odpowiednio więcej) miałby szczególne znaczenie dla uczestników spływów, którzy dzięki niemu mieliby możliwość kończenia ich defiladą na Motławie, wzdłuż Starego i Głównego



Miasta oraz Starego Przedmieścia. Przekop ten umożliwiłby także uruchomienie linii tramwaju wodnego, obejmującej z obu stron Wyspę Spichrzów. Gdyby wysokość nadwodna jednostek, które miałyby obsługiwać tę linię przekraczała 1,5 m konieczne byłoby zwiększenie prześwitu pionowego Mostu Popielnego lub zbudowanie w tym miejscu mostu zwodzonego. Przy uruchomieniu takiej linii powinno się zapewnić w południowej części portu 5 przystanków. Przystanek na południowym brzegu przekopu – w sąsiedztwie Bastionu Żubr – zapewniłby najdogodniejsze dojście do tego i sąsiednich bastionów oraz do Kamiennej Grodzy i Bramy Nizinnej.

### 3.4. Część północna

W stanie istniejącym część ta stanowi jedynie drogę wodną, łączącą port motławski z pozostałymi akwenami wewnętrznego portu gdańskiego i morzem, a przyległa część Martwej Wisły, obejmująca tereny pogazowniane i postoczniowe, jest praktycznie nie użytkowana. Obecnie tereny na lewym brzegu ujściowego odcinka Motławy i na przyległym do nich terenie na południowym brzegu Martwej Wisły są słabo wykorzystane i zagospodarowane, co stwarza możliwość przeznaczenia tego obszaru dla funkcji, które powinny się znaleźć w rewitalizowanym starym porcie gdańskim, a których nie można zlokalizować w jego części centralnej, a tym bardziej – południowej. Funkcje te stanowią: nabrzeże do przyjmowania dużych statków żaglowych i ewentualnie innych oraz terminal pasażersko-turystyczny. Pierwsza z tych funkcji wymaga nabrzeża o głębokości nie mniejszej od 7 metrów i akwenu o szerokości minimum ok. 65 m, wynikającej z konieczności nie blokowania toru wodnego Motławy i z możliwości pogłębienia przyległego akwenu do ok. 7,5 - 8,0 m bez konieczności zwiększania głębokości przeciwnieległego nabrzeża ponad 4,5 - 5,0 m.

Nabrzeże spełniające te warunki, nazwane w przedstawionej koncepcji nabrzeżem Reprezentacyjnym, można by zbudować na długości ok. 600 m, pod warunkiem wcięcia go w ląd, maksymalnie do ok. 11 m. Wzdłuż tego nabrzeża mógłby być poprowadzony bulwar spacerowy, stanowiący przedłużenie bulwaru na Długim Pobrzeżu, lecz umożliwiający także dojazd samochodami do zacumowanych tu statków. Statki te stanowiłyby wspaniałą i atrakcyjną dla turystów (a także i mieszkańców) oprawę bulwaru. Natomiast wówczas gdy statków nie będzie – z bulwaru roztaczałby się rozległy widok na ujście Motławy, Martwą Wisłę i perspektywę Kanału Kaszubskiego.

Drugą z wymienionych inwestycji – terminal turystyczny – można by zlokalizować na południowym brzegu Martwej Wisły, na części dawnych terenów stoczniowych. Jego zachodnie ograniczenie stanowiłby most pontonowy na wyspę Ostrów, a wschodnie – dawny basenik przydokowy. Długość nabrzeża tego terminalu wynosiłaby ok. 410 metrów, a składałyby się na nie dwa odcinki: ok. 280 i ok. 130 metrów. Pierwszy z nich powinien mieć głębokość 9 m, a drugi – 9 lub 7 metrów. Terminal mógłby przyjmować równocześnie dwa statki średniej wielkości, z których każdy mógłby zabierać od ok. 600 do ok. tysiąca turystów. Zorganizowanie zaplecza umożliwiającego podstawianie 30 do 35 autokarów, wymagałoby terenu o szerokości ok. 50 m. Ze wszech miar pożądane jest aby jego zaplecze zajmowały obiekty wykorzystujące takie sąsiedztwo. Dawny basenik przydokowy mógłby być przeznaczony na postój, a lepiej – na ekspozycję jednostek niewielkich, ale wykorzystujących jego głębokość. Mogłyby to być np. statki pożarnicze, ratownicze, dozorcze, przeznaczone do ochrony środowiska, holowniki itp.

Problemy związane z pożądanym zagospodarowaniem tego terenu przedstawiono w artykule B. Szermera pod tyt. „Co po stoczni?” (30 dni, nr VII-VIII z 2001 r.), a szerzej – w opracowaniu „Nowe Miasto a morskie funkcje Gdańska” z października 2002 r. (nie wydany). Spraw tych więc szerzej nie rozwijam, jednak w związku z ostatnio zgłoszonymi propozycjami muszę dać pewne uzupełnienie. Zarząd Portu podjął działania na rzecz budowy terminalu dla statków turystycznych w Porcie Północnym, w którym można



by przyjmować nawet największe jednostki tego rodzaju. Terminal na terenach postoczniovych nie zapewni takich możliwości, ale ma inne walory. Lokalizacja w Porcie Północnym byłaby mało atrakcyjna dla przybywających statkami turystów (nieciekawe otoczenie, duża odległość od zabytkowego i usługowego centrum miasta, ok. 7 km dojazdu przez słabo i chaotycznie zabudowane tereny). Prócz tego w Porcie Północnym nie powinno się lokalizować funkcji niewymagających dużych głębokości lub terenów możliwych do umieszczenia w porcie wewnętrznym, ponieważ rozbudowując w ten sposób Port Północny zwiększymy jego napór na tereny rekreacyjne – w tym na plażę Stogi. Lokalizacja terminalu turystycznego w Porcie Północnym nie również nie da mieszkańcom Gdańska i przebywającym w nim turystom. Nie stwarza ona bowiem warunków do zobaczenia przybywających „pasażerów”, należących do najpiękniejszych i najbardziej atrakcyjnych statków. Może więc lepiej zrezygnujemy z przyjmowania w Gdańsku turystycznych kolosów, pozostawiając ich obsługę Gdyni. Zbudujmy natomiast w Gdańsku terminal położony w śródmieściu, bez porównania dogodniejszy dla przybywających statkami turystów, mogący stanowić wspaniałe zakończenie projektowanego bulwaru i ożywiający tę część miasta, a wraz z usługami – które powinny mu towarzyszyć – niepomrotnie zwiększający atrakcyjność nowego centrum, które zamierzamy stworzyć w Gdańsku. Jeszcze ważniejsze byłoby jednak przywrócenie dawnych związków Gdańska z morzem. Niewykorzystanie tej szansy przekreśli istniejące obecnie możliwości na co najmniej paręset lat, jeśli nie na zawsze.

Odpowiednikiem terenów pogazownianych i postoczniovych na prawym brzegu ujściowego odcinka Motławy jest Polski Hak. Obszar ten ograniczony jest od południowo-zachodu Motławą, a od północy lewym brzegiem Martwej Wisły, zwanym na tym odcinku nabrzeżem Flisaków. Tereny Polskiego Haka są wprawdzie zainwestowane, ale w przeważającej części w sposób ekstensywny i niewłaściwy. Jedyne dobrze zagospodarowane i wykorzystujące walory położenia teren stanowi baza „Petrobalticu”. Nawet ona jednak, przylegając do Martwej Wisły na ok. 320 metrów, ma tylko ok. 190 m urządnego nabrzeża. Prócz niego, w pobliżu cypla istnieje ok. stumetrowe nabrzeże, zbudowane w latach 70-tych ub. wieku dla kutrów przenoszonej tu z Gdyni spółdzielni „Jedność Rybacka”. Reszta tego brzegu – ok. 600 mb – pozbawiona jest nie tylko nabrzeża, lecz nawet zabezpieczającej go obudowy. Stan ten jest wynikiem zajęcia większej części Polskiego Haka przez użytkowników całkowicie nie zainteresowanych wykorzystaniem akwenu portowego.

Zachodzi pytanie czy w takich warunkach tereny te powinny być łączone z funkcjami starego portu gdańskiego. Nie ulega wątpliwości, że od strony Motławy Polski Hak jest integralną częścią tego portu. Wykorzystania zaplecza Motławy nie można tu oddzielać od wykorzystania zaplecza brzegu Martwej Wisły, które może przy tym wiązać się i uzupełniać funkcjonalnie z zagospodarowaniem terenów postoczniovych. Istnieją więc podstawy do nie pomijania tego obszaru przy omawianiu problemów rewitalizacji starego portu gdańskiego, nawet gdyby jego wykorzystanie miało nastąpić w bliżej nieokreślonym drugim etapie. Dodatkowo potrzebę taką uzasadnia opracowywany obecnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Polskiego Haka, w którego ustaleniach powinno być zapewnione racjonalne wykorzystanie jego walorów i zabezpieczenie przed nie uwzględniającymi ich decyzjami lokalizacyjnymi, czy sposobem zabudowy.

Na omawianym odcinku brzegu Martwej Wisły można by zbudować od ok. 360 do ok. 470 mb nabrzeża, a w przypadku przebudowy nabrzeża kutrowego – nawet do ok. 570 mb nabrzeża o głębokości 7, a nawet 9 m. Mogłoby ono służyć różnym celom – m.in. jako postojowe dla statków, dla których zabraknie miejsca przy nabrzeżu Reprezentacyjnym. Dzięki temu w czasie Operation Sail lub przy innych podobnych okazjach, można by w rejonie ujścia Motławy zapewnić prawie 1,2 km nabrzeży, umożliwiających cumowanie wielkich żaglowców lub innych statków o podobnych parametrach kadłuba.

Polski Hak od strony Motławy ma (do projektowanego mostu „Nowej Wałowej”) nabrzeże o długości ok. 450 m. Z tego jednak tylko ok. 90 m stanowi nabrzeże pionowe, a ok. 360 m nabrzeże skarpowe, stanowiące jedynie obudowę brzegu i nieprzystosowane do cumowania jakichkolwiek jednostek. Stan ten będzie musiał ulec zmianie, między innymi w związku z budową mostu zwodzonego w ciągu ul. „Nowej Wałowej”, przed którym zapewnić trzeba stanowiska postojowe dla jednostek oczekujących na otwarcie mostu. Przy prześwicie pionowym pod zamkniętym przesłem nie mniejszym od 12 m, na stanowiska te powinno wystarczyć nabrzeże o długości ok. 180 m. Praktycznie jedyna możliwość zlokalizowania go istnieje na omawianym odcinku prawego brzegu Motławy, gdzie – dzięki położeniu po zewnętrznej stronie łuku – zapewniona byłaby najlepsza widoczność mostu i podejścia do niego.

Przekroczenie Motławy mostem zwodzonym (który – jak już stwierdzono – stanowi jedyną możliwość rozwiązania skrzyżowania z nią trasy „Nowej Wałowej”) wymaga, zgodnie z § 2 pkt 3 i § 7 Rozp. Ministra Transportu i Gosp. Morskiej z 1 czerwca 1998 r., opracowania analizy nawigacyjnej, akceptowanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Analizy takiej dotychczas nie sporządzono. Jako wstępne opracowanie i materiał do właściwej analizy opracowana została analiza geometryczna możliwości rozwiązania toru wodnego w rejonie projektowanego mostu (stanowiąca część niniejszego opracowania). Wymaga ona jednak potwierdzenia, bądź skorygowania na podstawie pełnej analizy nawigacyjnej. Jednak już z tego wstępnego opracowania wynika, że dla uzyskania stanowisk oczekiwania, konieczna będzie budowa nabrzeża na skorygowanej linii obecnego, tak aby możliwe było zapewnienie 6 do 8 metrowej jego odległości od zewnętrznej krawędzi toru wodnego. Głębokość nabrzeża powinna wynosić 5, a minimum 4,5 m.

Zapewnienie bezpieczeństwa – tak ruchu kołowego na „Nowej Wałowej” jak i ruchu jednostek na Motławie, wymaga zorganizowania stanowiska kierowania ruchem i otwierania mostu. Powinno ono być usytuowane w pobliżu mostu w miejscu i na wysokości zapewniających dobrą widoczność akwenu i trasy lądowej. Jeżeli zamierzona aktywizacja wykorzystania starego portu wymagać będzie reaktywowania bosmanatu dla tej części portu i gdyby został on umieszczony w budynku, który kiedyś zajmował (przy ul. Wiosny Ludów, w odległości ok. 160 m od projektowanego mostu) rozważyć by należało umieszczenie w nim także stanowiska kierowania ruchem i otwierania mostu, co można by zrealizować przy pomocy odpowiednio umieszczonych kamer telewizyj przemysłowej.

### 3.5. Bilans nabrzeży

Dla umożliwienia oceny zaproponowanych rozwiązań przedstawiono poniżej orientacyjny bilans możliwych do uzyskania nabrzeży, z podziałem na część centralną, południową i północną portu. Zastrzega się, że ze względu na brak danych inwentaryzacyjnych, podane długości odnoszą się do długości linii brzegowej, a w rzeczywistości mogą być uzyskane po pogłębieniu części akwenów i zbudowaniu nabrzeży o potrzebnej głębokości.

Określenie nabrzeża	Część centralna	Część południowa	Część północna	Razem
Dla jachtów o dużej wysokości nadwodnej	ok. 1350 m <sup>1/</sup>	ok. 250 m <sup>2/</sup>	-----	ok. 1600 m <sup>1/1 2/</sup>
Dla jachtów o ograniczonej wysokości nadwodnej	-----	ok. 700 m	-----	ok. 700 m

<sup>1/</sup> bez długości cumowniczej pomostów i Y-bomów Mariny;

<sup>2/</sup> po uruchomieniu zwodzenia mostów: Zielonego, Krowiego i Stągiewnego;



Określenie nabrzeża	Część centralna	Część południowa	Część północna	Razem
Przystanie klubowe	ok. 50 m	ok. 550 m	-----	ok. 600 m
Dla innych jednostek	ok. 950 m	ok. 1250 m	ok. 200 m	ok. 2400 m
Dla „białej floty” i tramwajów wodnych	ok. 530 m <sup>3/</sup>	ok. 240 m <sup>4/</sup>	ok. 80 m <sup>4/</sup>	ok. 850 m <sup>5</sup>
Nabrzeże Reprezentacyjne	-----	-----	ok. 600 m	ok. 600 m
Terminal turystyczny	-----	-----	ok. 400 m	ok. 400 m
Stanowiska oczekiwania	ok. 140 m	-----	ok. 180 m	ok. 320 m
Nabrzeże Bosmanatu	-----	-----	ok. 80 m	ok. 80
Stanowisko do odbioru nieczystości	ok. 50 m <sup>6/</sup>	-----	ok. 50 m <sup>7/</sup>	ok. 100 m <sup>6/ + 7/</sup>
Ewentualne nabrzeże na Polskim Haku	-----	-----	360 ÷ 570 m	360 ÷ 570 m

Ze względu na rolę, jaką w starym porcie gdańskim powinno spełniać żeglarstwo, należy jeszcze przedstawić możliwości cumowania jachtów. Według przedstawionej koncepcji można by tu uzyskać ok. 2300 mb nabrzeży dla jachtów + ok. 600 mb w przystaniach klubowych. Z długości tej ok. 1600 mb byłoby dostępne dla jachtów o nieograniczonej wysokości nadwodnej, a ok. 1300 mb dla jachtów z masztami składanymi oraz jachtów motorowych. Podane długości tylko bardzo orientacyjnie uwzględniają zmniejszenie tej długości, wynikające z niedostatecznej głębokości akwenów i nabrzeży i obrazują stan, który można osiągnąć po wykonaniu niezbędnych robót. Z drugiej strony – przedstawione materiały nie uwzględniają wydłużenia linii cumowniczej, jakie osiągnięto przez budowę pomostów i ustawienie Y-bomów. Wprowadzenie rozwiązań podobnych do zastosowanych w gdańskiej marinie nie może być jednak zastosowane na akwenach o małej szerokości. Podane długości nie wyczerpują wszystkich możliwości. W opracowaniu przewidziano bowiem ok. 2400 mb nabrzeży dla innych jednostek. Rozwiązanie takie wynika z konieczności zapewnienia miejsca przy nabrzeżu także dla jednostek takich jak np. niewielkie statki turystyczne i wycieczkowe, odwiedzające Gdańsk statki naukowo-badawcze, szkolne itp. Równocześnie rozwiązanie takie spowodowane jest chęcią zapobieżenia rozpraszaniu się jachtów po całym porcie. Natomiast w razie potrzeb, jakie mogą powstać np. w czasie bardzo licznie obsadzonych imprez żeglarskich, możliwe byłoby zezwolenie na cumowanie jachtów przy części nabrzeży dla innych jednostek. Przy umożliwieniu wykorzystania przez żeglarzy 50% tych nabrzeży – długość nabrzeży „żeglarskich” wzrosłaby do ponad 4 km.

### 3.6. Funkcje uzupełniające

Funkcje te stanowią: mieszkalnictwo i usługi. Znaczną część terenów przyległych do akwenów, stanowią na omawianym obszarze funkcje zdeterminowane istniejącym zainwestowaniem. Do obszarów tych zaliczyć należy przede wszystkim Głównie Miasto, ale także Stare Przedmieście oraz część Starego i Dolnego Miasta. Na terenach tych musi być adaptowany stan istniejący, z tendencją do uzupełnienia usług – zwłaszcza w pasie przyległym do akwenów. Przewidywać też trzeba renowację starej zabudowy, bądź zastępowanie jej nową. Znacznie więcej takich problemów wystąpi na Długich Ogrodach

<sup>3/</sup> w tym ok. 280 m przystanki tramwajów wodnych;

<sup>4/</sup> przystanki tramwajów wodnych;

<sup>5/</sup> w tym ok. 500 m dla tramwajów wodnych;

<sup>6/</sup> jeśli stanowisko odbioru fekaliów zostanie zlokalizowane przy wschodnim brzegu północnego cypla Otłowianki;

<sup>7/</sup> jeśli zlokalizowano by tu tylko stanowisko do odbioru nieczystości stałych; jeśli łącznie z <sup>6/</sup> – 100 m;

i Polskim Haku, na którym nowe inwestycje powinny być poprzedzone podniesieniem poziomu części terenów.

Wyspa Spichrzów wymaga skoncentrowanych działań inwestycyjnych, opartych na miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, lecz ze zwróceniem szczególnej uwagi na program i rozwiązania przestrzenne zabudowy mającej powstać na terenach przyległych do nabrzeży Motławy i Nowej Motławy. Powinna ona tworzyć dogodne warunki dla aktywizacji użytkowania tych akwenów, a w żadnym przypadku nie może uniemożliwiać dostępu do akwenów i wykorzystania ich nabrzeży.

Dla terenów położonych na południe od ul. Toruńskiej, jeśli uda się uzyskać likwidację stacji Kłodno i przejęcie terenów od PKP, konieczne byłoby opracowanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w którym należałoby wyjaśnić możliwości realizacji przekopu między Motławą i Nową Motławą oraz możliwości wykorzystania terenów przywodnych. Możliwe jest tu wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej, jednak z dużym udziałem usług, aktywizujących tę, położoną na uboczu, część śródmieścia.

W tej części miasta problem o szczególnym znaczeniu stanowi wykorzystanie dla rekreacji Optywu Motławy i zieleni na bastionach. Jak wyjaśniono w pkt 3.3. rejon ten nie ma warunków, które umożliwiłyby traktowanie go jako jeszcze jednej części starego portu gdańskiego. Może jednak i powinien być wykorzystany dla rekreacji – zarówno nawodnej (kajaki, kanadyjki, łódzie spacerowe), jak i dużego i atrakcyjnego obszaru zieleni, która pokrywa XVII-to wieczne bastiony, a która powinna być także urządzona na terenach obejmujących Optyw Motławy od strony zewnętrznej. Obszar ten, który w większości stanowił drugą – suchą, a tylko czasowo zalewaną fosę – mógłby być wykorzystany na urządzenie dużego pola biwakowego. Jego szerokość wynosiłaby ok. 80 m, a powierzchnia – od 8 do 10 hektarów. Teren ten po odpowiednim wyrównaniu i obsianiu trawą, z niewielką ilością drzew – głównie na jego granicy zewnętrznej – otwierałby piękne widoki na Optyw Motławy i zespół zachowanych bastionów, a także na stanowiący ewenement w skali europejskiej – zespół budowli hydrotechniczno-obronnych Kamiennej Grodzy. Przez tę budowlę prowadziłby – przy normalnym stanie wody – szlak wodniacki z akwenów starego portu gdańskiego na Optyw i do proponowanego campingu. Przy stanach wody powodujących samoczynne zamknięcie się wrót, konieczne byłoby przerzucanie jednostek na Optyw przy pomocy urządzonej to dogodnej przewłoki. Tak urządzone pole biwakowe służyć powinno przede wszystkim wodniakom, ale w okresach, gdy byłoby niewykorzystywane – mogłoby być (a przynajmniej jego część) udostępniane także turystom rowerowym, a nawet zmotoryzowanym. Tak zagospodarowany i wykorzystywany pas terenu przyległego do Optywu, prócz rozwiązania ważnego dla turystyki problemu, zabezpieczyłby przedpole zespołu zachowanych fortyfikacji gdańskiego śródmieścia przed niewłaściwym zagospodarowaniem, a zwłaszcza – przed zabudową.

Szczególnie ważny dla Gdańska będzie sposób zagospodarowania i zabudowy terenów przywodnych nowego centrum – do projektowanej ulicy „Nowej Wałowej”. Ich część zachodnia, stanowiąca bezpośrednie zaplecze proponowanego terminalu turystycznego, powinna być bez reszty przeznaczona na usługi – i to odpowiednio dobrane. Najlepszym bodaj rozwiązaniem byłoby przeznaczenie dużej części tego terenu na tereny wystawowo-targowe, które mogłyby wykorzystać przynajmniej część hal postoczniovych. Gdyby organizowano na nich targi o profilu morskim – sąsiedztwo akwenu portowego i nabrzeża dawałoby – poza sezonem żeglugi turystycznej – możliwość wykorzystania dla nich terenu i nabrzeża terminalu. Zlokalizowane tu targi o profilu morskim, a także także wystawy – uzyskałyby możliwość ekspozycji na wodzie nawet dużych jednostek, a na przyległym terenie – obiektów ciężkich (np. maszyn okrętowych), które można by wystawiać w całości dźwigiem pływającym. W warunkach takich organizowane tu imprezy wystawowo-targowe zyskałyby ogromną przewagę nad innymi imprezami, organizowanymi na terenach pozbawionych takiego kontaktu z akwenem portowym. Poza okresem trwania takich imprez



(łącznie z ich przygotowaniem i likwidacją) część lądową tych terenów – bez terenu terminalu turystycznego – można by wykorzystywać na organizację targów i wystaw o innym charakterze.

Część – najlepiej zachodnią – omawianego terenu można by wykorzystać dla zbudowania Centrum Kongresowego, któremu sąsiedztwo terminalu turystycznego i terenów wystawowo-targowych oraz bezpośredni kontakt z akwenami portu gdańskiego, zapewniłoby szczególną atrakcyjność. Tereny nie wykorzystane na wymienione cele można by przeznaczyć na budowę hoteli (np. Hotel Targowy i Hotel Kongresowy), a także dla banków, instytucji ubezpieczeniowych, biur turystycznych, agencji handlowych, przedstawicielstw armatorskich itp.

Na części wschodniej tego terenu – od baseniku przydokowego po most „Nowej Wałowej” można by przeznaczyć dla budownictwa mieszkaniowego o charakterze apartamentowym, a częściowo dla mniejszych hoteli i pensjonatów. Mogłyby się tu również znaleźć przedstawicielstwa lub biura niektórych firm, najlepiej związanych z obsługą turystyki, żegluga i handlem zagranicznym. Z terenu tego należałoby jednak wydzielić pas stanowiący bezpośrednie zaplecze bulwaru, przeznaczając go na usługi – przede wszystkim gastronomiczne i różnego rodzaju lokale rozrywkowe (o charakterze klubowym lub tawern portowych). Ze względu na uciążliwość takich lokali, celowe byłoby ich wydzielenie w formie odrębnych bądź połączonych w jeden ciąg pawilonów. Wraz z zielenią, która powinna im towarzyszyć, mogłyby one stanowić izolację położonej na ich zapleczu zabudowy od hałasów – nawet nocnych – których nie da się uniknąć przy portowym nabrzeżu i bulwarze.

Mniejsze problemy nasuwa zagospodarowanie Polskiego Haka. Prócz konieczności zachowania bazy „Petrobaltic’u” i zabytkowej zabudowy rybackiej przy ul. Sienna Grobla, pozostałe tereny – w miarę możliwego ich uwalniania od funkcji składowych – należałoby przeznaczyć na zabudowę usługową i ewentualnie mieszkaniową. Warunkiem może tu się okazać odpowiednie podniesienie poziomu terenu. Ze względu na szczególne walory widokowe cypla Polskiego Haka powinien on być przeznaczony na usługi, które te walory wykorzystają, a równocześnie stanowić będą akcent plastyczny wyznaczający wejście na Motławę i akcentujący początek gdańskiego śródmieścia. Obiekt taki wzbogacałby równocześnie widoki z Nabrzeża Reprezentacyjnego i zamykał perspektywę Kanału Kaszubskiego. Obiektem takim mógłby być np. duży hotel, z silnie rozbudowaną częścią gastronomiczną i tarasami widokowymi. Na dojazd do takiego obiektu (a także innych usług i ewentualnego mieszkalnictwa) nie da się adaptować ulicy Sienna Grobla, a konieczne jest zaprojektowanie nowej ulicy, która musiałaby być przeprowadzona pod trasą „Nowej Wałowej”, a włączona w układ uliczny w rejonie skrzyżowania ulic: Wiesława, Długiej Grobli i Na Stępcie. Właściwe zagospodarowanie Polskiego Haka, choć niewątpliwie mniej ważne dla Gdańska od właściwego wykorzystania terenów postoczniowych (nowego centrum), może także dać Gdańskowi funkcjonalne i krajobrazowe wzbogacenie jego śródmieścia.

### 3.7. Komunikacja

Akweny portowe stanowią drogi wodne, których parametry (w tym także obiektów nadwodnych) decydują o funkcjach i roli jaką mogą pełnić. Akweny te utrudniają nieraz uzyskanie niektórych powiązań w układzie komunikacji lądowej. Jeśli chcemy jednak zapewnić warunki dla właściwego działania portu i nie degradować pewnych jego części – nie możemy akwenów portowych traktować jak przeszkody wodne, które można przekroczyć w sposób najwygodniejszy dla komunikacji lądowej, czy po prostu – tańszy. Całkowicie bezkolizyjne skrzyżowania dróg lądowych z wodami żeglownymi mogą zapewnić tylko tunele, zbudowane na odpowiedniej głębokości pod dnem lub mosty stałe o prześwicie pionowym pozwalającym na przepływ statków o największej, oczekiwanej na



danym akwenu, wysokości nadwodnej. Wówczas, gdy budowa tunelu lub spełniającego podany warunek mostu stałego okaże się z jakichkolwiek względów niemożliwa (np. ze względu na profil podłużny trasy lądowej) – jedynym możliwym rozwiązaniem jest budowa mostu zwodzonego. Ze względu na problemy techniczne i koszt budowy, mosty takie powinny mieć prześwit poziomy przęsła żeglownego możliwie najmniejszy, ale wystarczający dla bezpiecznego przepływu statków, które powinny móc z danego akwenu korzystać. Możliwość zwodzenia (podnoszenia, uchylania, bądź obracania) przęsła żeglownego tylko pozornie rozwiązuje problem. Konieczne jest bowiem prócz tego zastosowanie odpowiedniej wysokości pod tym przęsłem w stanie zamkniętym. Otwieranie mostu dla żeglugi wymaga bowiem przerwania ruchu na trasie lądowej. Im mniejszy jest prześwit pionowy przęsła żeglownego – dla tym większej liczby jednostek pływających most będzie musiał być otwierany i tym większe będą kolizje między potrzebami żeglugi i ruchu kołowego.

W Gdańsku istniejące mosty na Motławie, po odtworzeniu ich zwodzenia, będą musiały być otwierane dla niemal każdego statku morskiego. Wówczas gdy akwen przegrodzony takim mostem nie jest intensywnie wykorzystywany przez takie jednostki, a na przecinającej go ulicy nie występują zbyt wielkie potoki ruchu rozwiązania takie są możliwe do przyjęcia, a nawet mogą stanowić atrakcję turystyczną. Tam jednak, gdzie należy przewidywać duże natężenie ruchu na wodzie i na przecinającej ją arterii miejskiej, musimy – dla zminimalizowania kolizji – zapewnić prześwit pionowy wystarczający dla jak największej liczby jednostek pływających. Tylko w ten sposób można pogodzić potrzeby dostępności akwenu z potrzebami ruchu kołowego. Projektowany most na trasie ul. „Nowej Wałowej” jest obiektem tego właśnie rodzaju, który powinien umożliwiać bez zwodzenia przepływ statków regularnej żeglugi portowej czy przybrzeżnej (ze względu na ich rozkłady rejsów i częstotliwość ruchu), a także – na swobodny przepływ jak największej części innych użytkowników akwenu. Tym uzasadniony jest postulat zapewnienia temu mostowi prześwitu pionowego pod zamkniętym przęsłem niemniejszego od 12 m. Niespełnienie tego warunku spowodowałoby albo ograniczenie roli ul. „Nowej Wałowej” – ze względu na konieczność częstego przerywania ruchu na niej, albo degradację starego portu gdańskiego, z którego musiałyby zniknąć niektóre funkcje, a niektóre inne mogłyby zacząć go unikać ze względu na duże ograniczenie jego dostępności.

Problemem wymagającym rozstrzygnięcia jest, stwierdzona przy opracowywaniu analizy możliwości toru wodnego, nieprostokątność osi mostu do osi toru wodnego (ok.  $94^{\circ}$ ). Wyjaśnienia wymaga, czy problem ten można rozwiązać przez zwiększenie prześwitu poziomego przęsła, czy trzeba by wykonać pod nim zabezpieczające prowadnice bądź odalbowanie, czy wreszcie trzeba by doprowadzić do całkowitej prostokątności tego skrzyżowania. W takim przypadku konieczne byłoby skorygowanie trasy i osi mostu, ponieważ zmiana osi toru wodnego nie jest tu możliwa.

Budowa trasy ul. „Nowej Wałowej” ma duże znaczenie dla miasta, w którym ma stanowić północny odcinek obejmującego śródmieście pierścienia. Ważna jest także dla portu, a zwłaszcza dla poprawy dostępności niektórych terenów, stanowiących jego lądowe zaplecze (m.in. części nowego centrum i Polskiego Haka). W stanie istniejącym ulice, którymi przebiegają trasy komunikacji miejskiej, przecinają wprawdzie w 2 miejscach akweny części południowej, ale słabo obsługują część centralną i północną. Nie łączą one bowiem terenów na brzegu zachodnim i wschodnim akwenów, a prócz tego przebiegają w znacznej odległości (przeważnie od ok. 600 do ok. 1000 m) od ich brzegów. Jedyny wyjątek stanowi ul. Wałowa, doprowadzająca kilkanaście linii autobusowych w rejon ujścia Kanału Raduni, to jest na odległość ok. 150 m od brzegu Motławy.

W stanie istniejącym, w szczególnie niekorzystnej sytuacji znajduje się Ołowianka, a także północny cypel Wyspy Spichrzów, cypłowa część Polskiego Haka oraz północno-zachodnia część projektowanego nowego centrum. Proponowana przez kierownictwo



Filharmonii budowa zwodzonej kładki między Ołowianką i ul. Wapienniczą, ograniczyłaby możliwości wykorzystania Motławy i jej nabrzeży dla funkcji portowych, a nie poprawiłaby w sposób istotny dostępności Ołowianki. Kładka trafiałaby bowiem na Starym Mieście w „próżnię komunikacyjną”. Wejście na kładkę znajdowałoby się bowiem w odległości ok. 1200 m od Dworca Głównego (SKM) i głównych tras komunikacji miejskiej, a nawet odległość od najbliższego położonego dworca autobusów miejskich przy ul. Stara Stocznia wynosiłaby prawie 400 m. Prócz tego – brak tu możliwości doprowadzenia do rejonu kładki linii autobusowej, a także urządzenia tu dostatecznie pojemnego parkingu.

Jedynym więc rozwiązaniem, mogącym zapewnić niezbędną dostępność Ołowianki i zbudowanej na niej Filharmonii, jest doprowadzenie ruchu kołowego na samą wyspę. W grę wchodzi tu zarówno umożliwienie dojazdu samochodom indywidualnym (z których niewątpliwie korzystać by chciała część uczestników koncertów i innych imprez, którym ma służyć gmach Filharmonii), jak i doprowadzenie jak najdogodniejszej linii autobusowej. Trasa takiej linii mogłaby przebiegać Podwalem Przedmiejskim i jego przedłużeniem, a dalej ul. Długa Grobla (alternatywnie: Siennicką i Wiesławą) do ul. Na Stępcie. Linia ta powinna być wprowadzona na samą Ołowiankę przez istniejący most północny, a dalej – ulicą obok Filharmonii i Centralnego Muzeum Morskiego przez Most Kamieniarski (oczywiście po zastąpieniu go obiektem o odpowiedniej nośności) ulicami: Szafarnia, Długie Ogrody i Łukową do przedłużenia Podwału Przedmiejskiego i powrót tą ulicą. Do czasu zbudowania nowego Mostu Kamieniarskiego linia ta musiałaby przebiegać obok wyspy, ulicą Na Stępcie, z której dojście do gmachu Filharmonii wymagałoby pokonania ok. 240 m.

Linia taka przebiegając w obu kierunkach obok Dworca Głównego, zapewniłaby dogodnie przesiadki zarówno z SKM-u, jak i przebiegających Podwalem Grodzkim linii tramwajowych i autobusowych. Mimo okrężnej trasy czas dojazdu od Dworca Głównego do Filharmonii mógłby wynosić 10 do 12 minut. Sprawą otwartą jest dalszy przebieg takiej linii w kierunku północnym. Mogłaby ona być przeprowadzona z Wrzeszcza czy nawet dalszych dzielnic, ale mogłaby też przez ul. Wałową dochodzić do dworca autobusów miejskich przy ul. Stara Stocznia. Uzyskałoby się w ten sposób drugą możliwość docierania na Ołowiankę – oczywiście pod warunkiem rozwiązania problemu przekraczania Motławy. Najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby tu uruchomienie przeprawy odpowiednią jednostką, której przystań na Ołowiance powinna być możliwie zbliżona do budynku Filharmonii, a przystań na lewym brzegu Motławy – usytuowana jak najbliżej ujścia Kanału Raduni. Zmniejszyłoby to odległość dojścia od dworca autobusowego przy ul. Stara Stocznia o ok. 100 m, a dalsze jej zmniejszenie można by uzyskać przez przeprojektowanie samego dworca.

Poważnym mankamentem śródmieścia Gdańska jest brak powiązań terenów lewo- i prawobrzeżnych – zwłaszcza w części północnej – i brak jakichkolwiek powiązań komunikacyjnych wzdłuż cięciwy śródmieścia, którą wyznacza Motława. Oba te problemy mogłoby rozwiązać uruchomienie tramwajów wodnych. Należałoby tu wprowadzić jednostki o małym zanurzeniu i wysokości nadwodnej, dość szybkie i zwrotne, całkowicie przekryte, ale zapewniające doskonałą widoczność otoczenia. Wzorem dla nich mogłyby być jednostki kursujące po kanałach Amsterdamu. Tramwaje takie powinny kursować Motławą, a w przypadku wykonania przekopu łączącego ją z Nową Motławą – także i nią. Przystanki tych tramwajów powinny być rozmieszczone w odległości od ok. 300 (minimum) do ok. 700 m – w zasadzie na przemian po obu brzegach. Rozwiązanie takie zapewniłoby nie tylko dogodną komunikację między terenami i obiektami rozciągniętymi wzdłuż Motławy i Nowej Motławy na przestrzeni ok. 3 km, lecz także umożliwiłoby przedostawanie się z jednego brzegu na drugi – ważne zwłaszcza na odcinkach pozbawionych mostów. rozwiązanie takie zapewniłoby także lepszą obsługę Ołowianki i zbudowanej na niej Filharmonii, przez powiązanie jej z przystaniami przy Długim Pobrzeżu i przy ujściu Kanału Raduni. Ta druga zbliżyłaby możliwie maksymalnie przystań

przeprawy przez Motławę do dworca autobusów miejskich przy ul. Stara Stocznia. Pozwoliłoby to także tramwajom na wykonywanie tu pętli, co umożliwiłoby przedostawanie się z lądu na wyspę i odwrotnie. Pętla ta powinna być wkomponowana w trasę wzdłuż Motławy, natomiast w godzinach ważnych dla obsługi Filharmonii tramwaje mogłyby wykonywać tylko tę pętlę, zwiększając znacznie częstotliwość przewozów.

Niezależnie od sprawy obsługi Ołowianki, północny odcinek linii tramwajowej na Motławie poprawiłby znacznie obsługę komunikacyjną cypłowej części Polskiego Haka, co powinno zachęcić inwestorów do podejmowania działań na tym terenie. Odcinek południowy natomiast – w przypadku zrealizowania przekopu do Nowej Motławy – zapewniłby dogodny dostęp do terenów rekreacyjnych na bastionach: Żubr i Wilk, a także na sąsiednich.

Dla zwiększenia atrakcyjności tramwajów wodnych jako środka komunikacji, duże znaczenie miałyby ich dogodne powiązania z liniami komunikacji naziemnej. Z liniami tramwajowymi możliwość taka (nie najlepsza zresztą) istnieje tylko na Wyspie Spichrzów, gdzie problem trzeba rozwiązać przez odpowiednie usytuowanie przystani. Dla zapewnienia dogodnych powiązań z liniami autobusowymi – prócz odpowiedniego usytuowania przystani – należałoby także wprowadzić pewne korekty usytuowania niektórych przystanków autobusowych. Dotyczy to ul. Toruńskiej i ul. Pod Zrębem oraz bardzo pożądaną korekty przystanków na dworcu autobusowym przy ul. Stara Stocznia.

Ze względu na funkcje turystyczne i rekreacyjne omawianego obszaru, ważnym uzupełnieniem systemu komunikacyjnego powinny być bulwary i ciągi spacerowe. Bulwary powinny być urządzone wzdłuż brzegów Motławy i Nowej Motławy, z wyjątkiem odcinków na których rozwiązanie takie jest niemożliwe ze względów funkcjonalnych lub technicznych. Bulwary nie mogą bowiem oddzielać od wody terenów marin i przystani klubowych, a nie mogą być przeprowadzone tam, gdzie uniemożliwia to zabudowa nadbrzeżna, – np. przy spichlerzach między przedłużeniem Podwała Przedmiejskiego a ul. Toruńską, czy przy Spichrze Królewskim na Ołowiance. Pogodzić też trzeba bezpieczeństwo ludzi spacerujących bulwarami z możliwością cumowania i obsługi statków. Konieczne ze względów bezpieczeństwa obarierowanie bulwarów powinno być odsunięte od krawędzi nabrzeża na odległość niezbędną dla cumowania i obsługi statków (np. wyłożenie trapy), a także muszą się w nim znajdować otwierane przejścia. Znacznie trudniejsze do rozwiązania są bariery przy bulwarach wąskich, których szerokość nie pozwala na takie cofnięcie barier. Jedynym wyjściem może tu być zastosowanie barierek dających się usuwać, bądź otwierać na dowolnych odcinkach – tam gdzie tego będzie wymagała obsługa cumujących jednostek. Na proponowanym terminalu turystycznym bulwar powinien przebiegać wzdłuż nabrzeża, jednak dla uniknięcia kolizji z obsługą statku i jego pasażerów, a także ze względów bezpieczeństwa, może zachodzić konieczność okresowego ograniczania ruchu przy nabrzeżu. Dla nie przerywania ciągłości ruchu na bulwarze konieczne jest więc przewidzenie odcinka omijającego strefę obsługi statków turystycznych.

Uzupełnienie bulwarów powinny stanowić spacerowe ciągi piesze wykorzystujące istniejące (bądź zaprojektowane) pasma zieleni, a także interesujące fragmenty miasta. Prawidłowe rozwiązanie nasuwających się tu problemów wymaga opracowania systemu tych szlaków pieszych.



## 4. PODSUMOWANIE

### 4.1. Znaczenie starego portu dla Gdańska

Dawny port gdański, funkcjonujący na Motławie i Nowej Motławie, wiązał miasto z morzem, żegluga i portowymi przeładunkami. Miał podstawowe znaczenie dla jego roli w gospodarce europejskiej i bogactwa. Symbolizował morskość Gdańska. Jego zamarcie, a nawet obecnie – częściowe ożywienie – nie przywróciło mu dawnego charakteru ruchliwego portowego ośrodka, a miasto pozbawiło jednego z elementów mających podstawowe znaczenie dla charakteru, atrakcyjności i prestiżu miasta. Rewitalizacja starego portu ma więc kapitalne znaczenie dla miasta, jego władz i mieszkańców. Od prawidłowego rozwiązania decydujących o tym problemów zależy nie tylko atrakcyjność śródmieścia, lecz także ranga miasta w skali międzynarodowej – jego pozycja w zespole miast nadbałtyckich.

### 4.2. Funkcje które powinny być preferowane

Rewitalizacja nie może być utożsamiana z przywracaniem funkcji, które tu niegdyś istniały. Zmiany w żegludze morskiej (zwłaszcza wielkość statków), w technice i technologii przeładunków, w transporcie zapleczeniowym oraz rodzaju ładunków i kierunków ich przewozu, a także zmiany w zagospodarowaniu i funkcjonowaniu miasta powodują, że taka rewitalizacja nie jest możliwa, a gdyby ją w jakichś fragmentach wprowadzono – okazałaby się szkodliwa.

Rewitalizacja powinna się więc opierać na nowych funkcjach i programie, dostosowanych do obecnych potrzeb, możliwości i uwarunkowań ekonomicznych. Obecnie funkcje te powinny się wiązać – w jak najszerszym znaczeniu – z obsługą turystyki. Chodzi tu zarówno o umożliwienie przyjmowania jak największej liczby turystów przybywających drogą morską – różnymi rodzajami jednostek, jak i o możliwie maksymalne uatrakcyjnienie Gdańska, a zwłaszcza jego śródmieścia, dla turystów przybywających drogami lądowymi. Spełnienie tych warunków wymaga nie tylko ożywienia akwenów i terenów do nich przyległych, lecz także (a raczej przede wszystkim) przez przyciągnięcie tu funkcji i użytkowników jednoznacznie związanych z morzem, a niemożliwych w miastach o charakterze śródlądowym. Decydować będą o tym przede wszystkim statki, które do tego portu będą mogły przybywać i być w nim obsługiwane.

Dawny port gdański, oparty na Motławie i akwenach jej towarzyszących, ma wyraźnie zróżnicowane warunki dostępności dla jednostek morskich. Część centralna może i powinna być wykorzystana dla przyjmowania i obsługi jednostek limitowanych jedynie wymiarami i zanurzeniem kadłuba. Dla zapewnienia tego konieczne jest nie przegradzanie tych akwenów, a zwłaszcza wejścia na nie, żadną przeszkodą ograniczającą wysokość nadwodną, a w przypadku konieczności budowy mostu zwodzonego – zapewnienie jak największego prześwitu pionowego pod jego zamkniętym przęsłem.

Po przebudowie na zwodzone mostów: Stągiewnego, Zielonego i Krowiego jednostki morskie będą mogły wykorzystać akweny do mostów w ciągu Podwala Przedmiejskiego. Tu jednak konieczność otwierania niskich mostów dla każdego ich przejścia powoduje, że nie powinny tu być lokowane miejsca postoju i obsługi jednostek przybywających często lub na krótko.

Akweny części południowej położone powyżej wymienionych mostów mogą być przeznaczone dla jednostek, których wysokość nadwodna (po ewentualnym złożeniu masztów) pozwala na przechodzenie pod tymi mostami.

Na Motławę i akweny jej towarzyszące nie mogą wpłynąć wszystkie statki, jakie chcielibyśmy w śródmieściu Gdańska przyjmować. Z tego względu szczególnego znaczenia może – i powinna – nabrać część północna, obejmująca ujściowy odcinek Motławy i przyległy do śródmieścia lewy brzeg Martwej Wisły. Na tym obszarze powinno się

zlokalizować nabrzeża (i konieczne dla nich zaplecze) przystosowane do obsługi statków turystycznych oraz przyjmowania dużych statków żaglowych, a ewentualnie i innych, wizytujących Gdańsk.

Z funkcji lądowych należy preferować takie, które wspomagają funkcje portowe i uzupełniają je, natomiast należy bezwzględnie eliminować te, które (lub rozwiązanie których) ograniczałoby możliwości rozwoju funkcji ściśle portowych. Funkcje takie powinny być lokalizowane na terenach obojętnych dla portu i jego działania.

#### 4.3. Możliwości i zasady realizacji

Przedstawiony program, a ściślej – jego realizacja – wymagać będzie bardzo wysokich nakładów finansowych oraz wielu działań organizacyjnych. Nie ulega więc wątpliwości, że nie można oczekiwać pełnej realizacji w krótkim czasie, a zwłaszcza środkami, którymi dysponuje miasto. Nie oznacza to jednak, że wolno zrezygnować z działań zmierzających do jak najpełniejszego zrealizowania tych zamierzeń. Dążenie do rewitalizacji oparte na zasadzie: róbmy tylko to, na co nas obecnie stać, do niczego nie doprowadzi. Remonty i inwestycje ograniczone do minimalnych nakładów nie umożliwią osiągnięcia pożądaných efektów, a – co gorsza – poważnie utrudnią, a nawet mogą uniemożliwić osiągnięcie pożądaných celów w przyszłości.

Z tych względów realizacja zadań powinna być oparta na niżej wymienionych zasadach:

- ocena przyjętego programu pod względem ważności, pilności i możliwości realizacji posiadanymi środkami, a na tej podstawie ustalenie zadań pierwszego etapu;
- ustalenie zadań uznanych za ważne dla miasta, ich bliższe opracowanie i podjęcie starań o uzyskanie niezbędnych środków (ewentualni sponsorzy czy współdziałający inwestorzy, możliwość uzyskania środków dodatkowych – np. z funduszy europejskich czy z Banku Światowego);
- ocena innych zamierzeń – tak własnych, jak i inwestorów obcych, pod kątem zgodności z wytyczonymi celami rewitalizacji, współdziałanie w realizacji zamierzeń zgodnych z przyjętym programem rewitalizacji, a zdecydowane przeciwstawianie się zamierzeniom z nim sprzecznym.

Szczególnie podkreślić trzeba, że tylko posiadanie jasno sprecyzowanego programu i jego stopniowe uściślanie oraz konsekwentna realizacja, mogą dać pożądaný efekt końcowy: ożywienie starego portu gdańskiego i wykorzystanie wszystkich tkwiących w nim możliwości dla zwiększenia atrakcyjności Gdańska, a zwłaszcza jego śródmieścia. Osiągnięcie tych celów powinno zapewnić także wymierne korzyści ekonomiczne.

#### 4.4. Skutki niezrealizowania planu

Nie tylko brak odpowiednich działań inwestycyjnych, lecz także inwestycje podejmowane bez brania pod uwagę czy sprzyjają one realizacji przyjętego programu, czy też mogą ją utrudnić, a może nawet uniemożliwić jakąś jego część, byłoby zaprzeczeniem dążenia do rewitalizacji starego portu gdańskiego. Szczególnie szkodliwe może być niepodjęcie działań – może nawet pozornie drobnych – lecz warunkujących realizację jakiegoś innego, ważnego zadania. Oczywiście jeszcze gorsze byłoby dopuszczenie do realizacji inwestycji sprzecznych z przyjętym programem i kierunkami działania.

Stan obecny, w którym znaczne tereny są bardzo słabo, bądź niewłaściwie zainwestowane, a wiele obiektów jest zdekapitalizowanych stwarza potrzebę energicznych działań, lecz równocześnie możliwość stosunkowo swobodnego pokierowania zagospodarowaniem omawianego obszaru. Niepodjęcie działań prowadzących do pożądanego celu, a dopuszczenie do niezgodnego z nim inwestowania, spowoduje utratę jedynej szansy wprowadzenia zmian. Brak właściwych działań nie zbliży nas nawet o krok



do celu, którym ma być rewitalizacja starego portu, spowoduje natomiast narastający nacisk przypadkowych inwestorów na zajęcie i zagospodarowanie takich lub innych fragmentów terenu dla ich własnych potrzeb i celów. Przeciwdziałać temu może tylko dynamiczna i konsekwentna działalność władz, które powinny znaleźć sojuszników wśród działaczy politycznych, gospodarczych i społecznych, a także – wszystkich zainteresowanych obywateli naszego miasta.

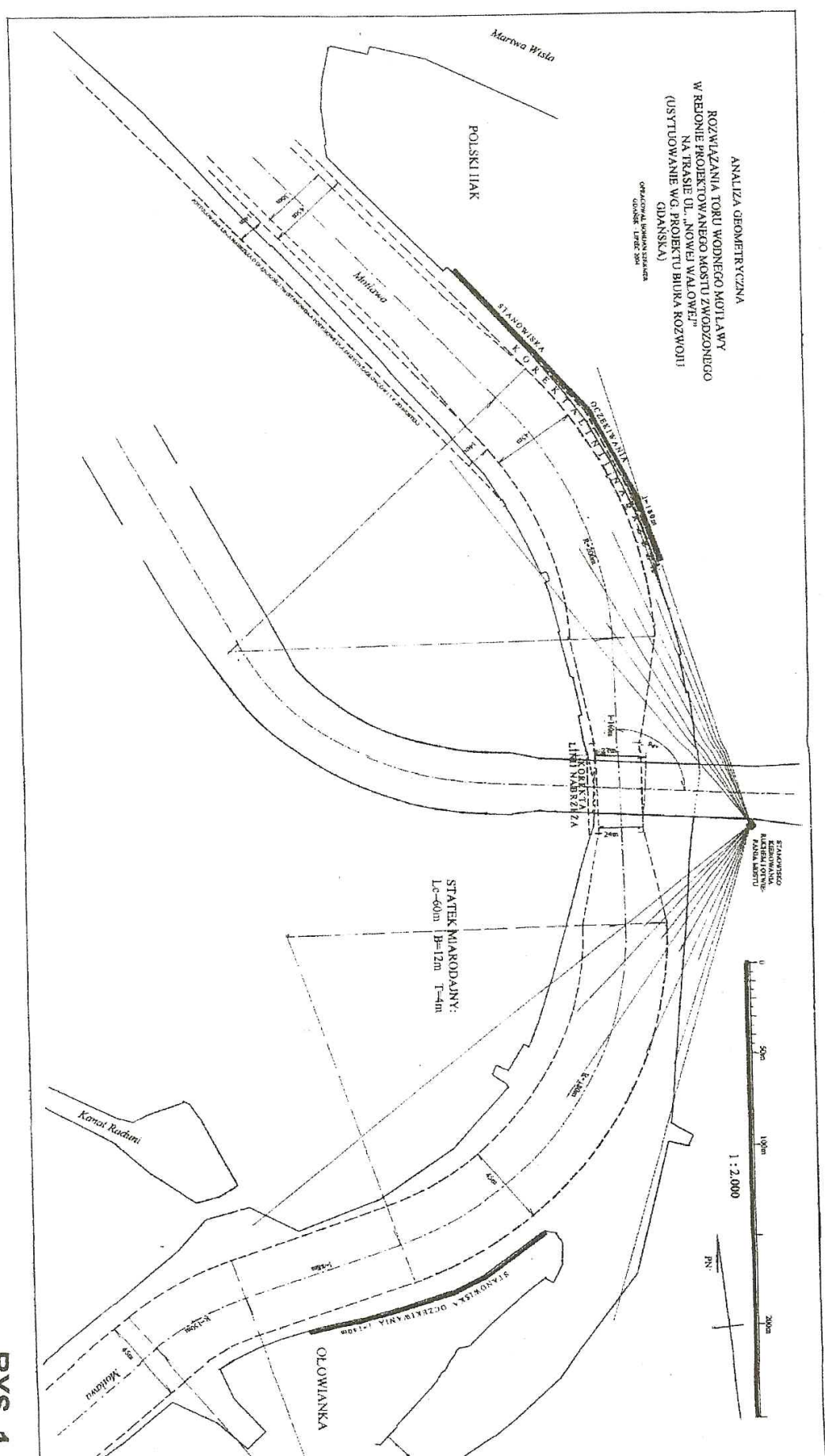
Nie wolno nam dopuścić do zaprzepaszczenia szans obecnie istniejących, które niewykorzystane pozbawią Gdańsk na setki lat odzyskania charakteru miasta portowego, żyjącego z morza i chcącego uchodzić za morską stolicę Polski.

Gdańsk, lipiec – sierpień 2004 r.

Opracował dla Rady Programowej  
Społecznej debaty publicznej  
„Marina Stary Gdańsk”



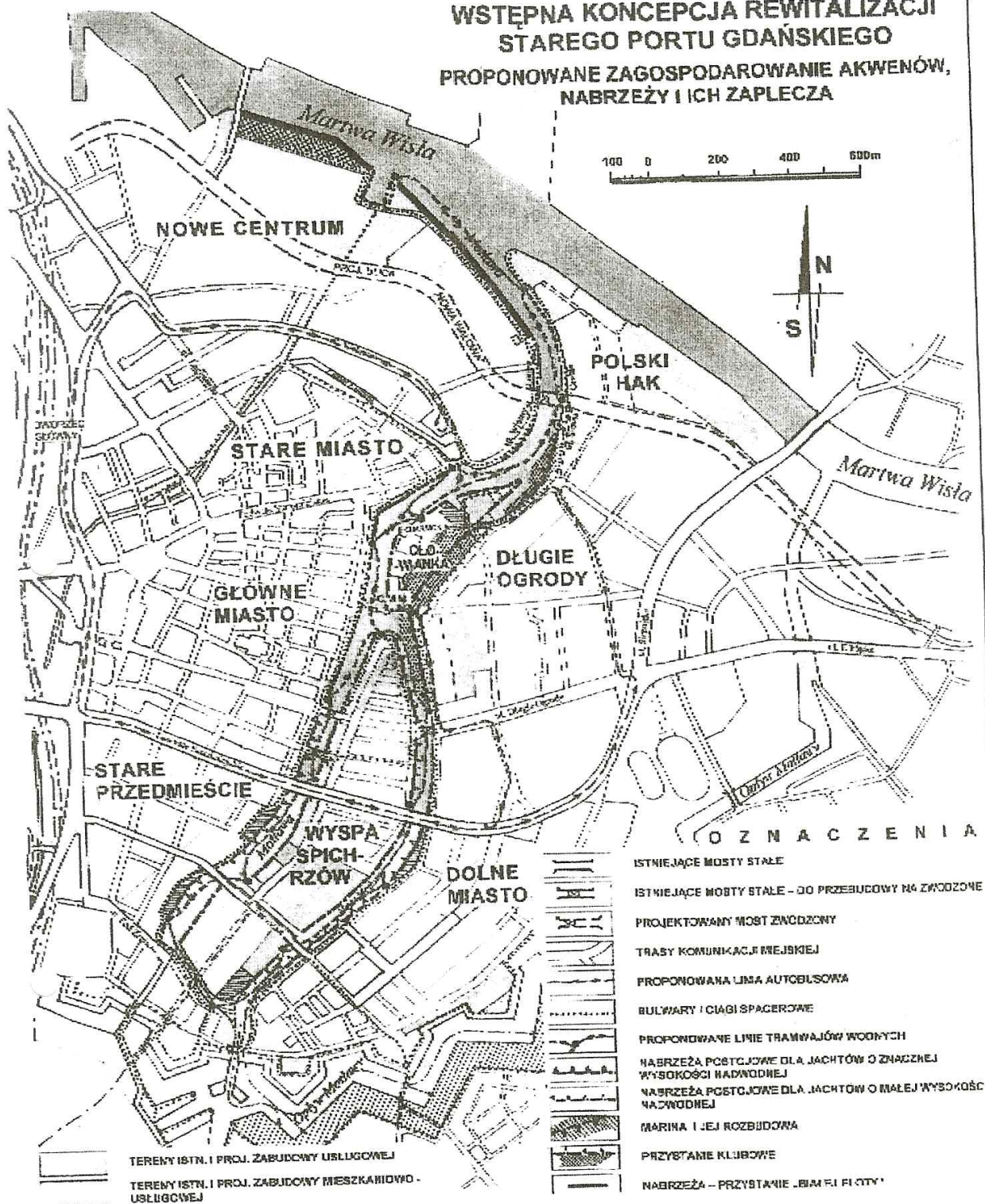
mgr inż. arch. Bohdan Szermer  
RZECZOSZNAWCA ARCH. BUD.  
w zakresie projektowania planów  
miejscowych oraz w zakresie działania  
w fazie programowania inwestycji  
Urz. Woj. w Gdańsku Nr GT-III-630/RA/76



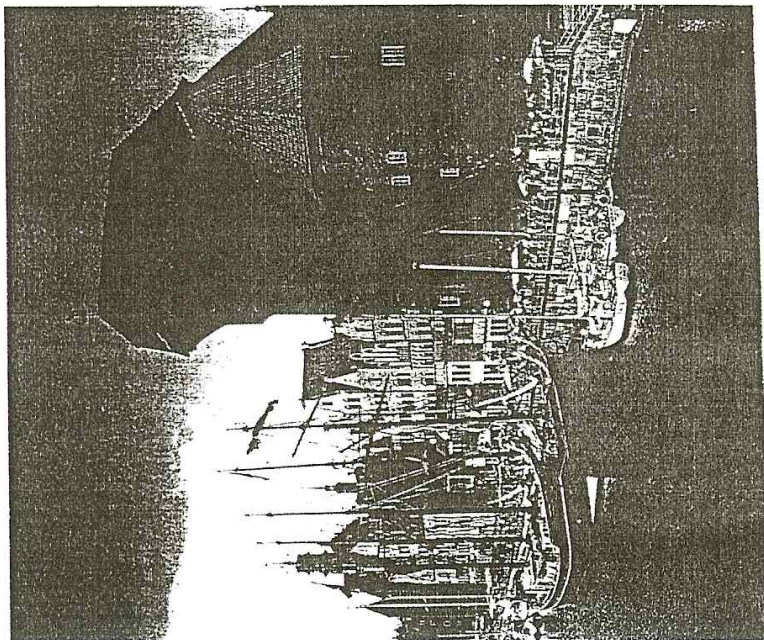
**RYS. 1**



# WSTĘPNA KONCEPCJA REWITALIZACJI STAREGO PORTU GDAŃSKIEGO PROPONOWANE ZAGOSPODAROWANIE AKWENÓW, NABRZEŻY I ICH ZAPLECZA

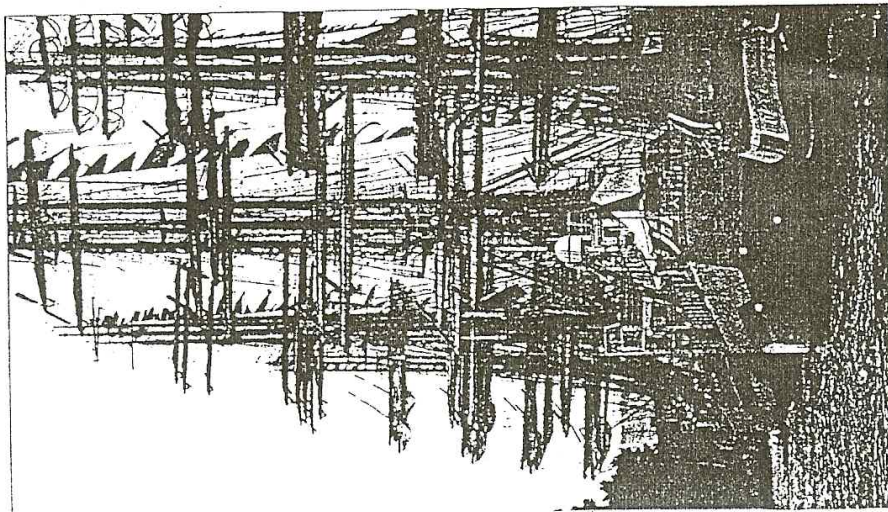






sa Motława, do centralnej części starego portu, zawiązać mogą średniej wielkości statki żaglowe i jachty wszelkich wielkości. Najbardziej powinno się tu wpłynąć bez otwierania mostu na "Nowej Wąlowej".

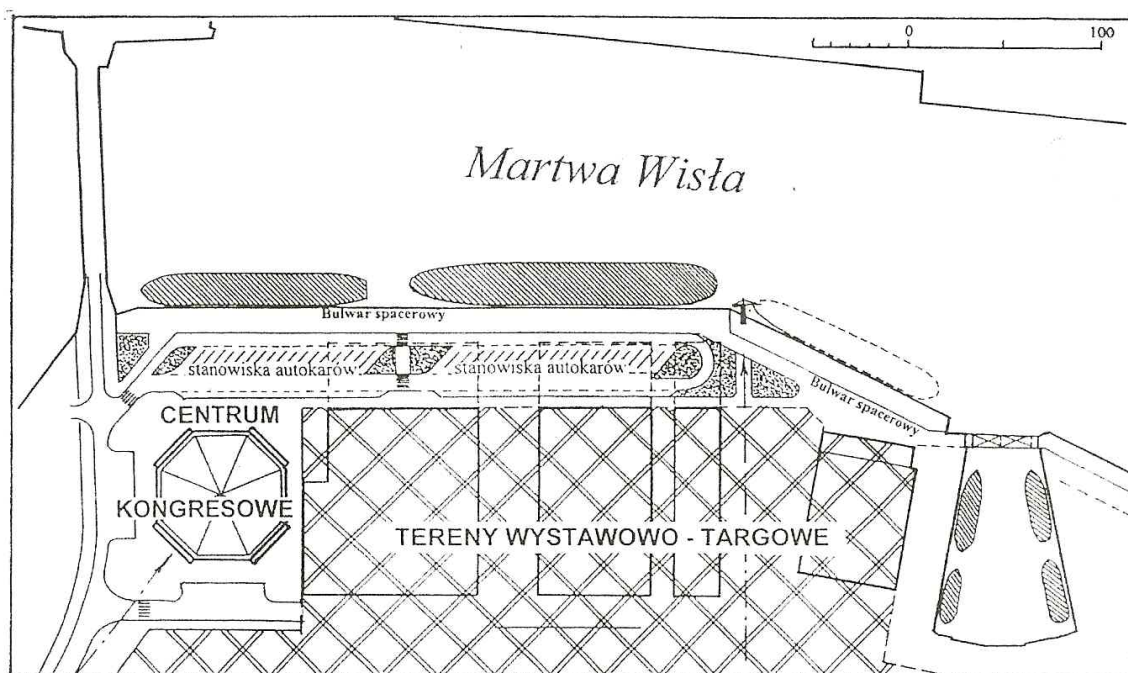
**RYS. 3**



Fregaty, barki, barkentyny i inne wielkie żaglowce, przypluwające do Gdańska przyjmowane być musiały przy nabrzeżu Westerplatte, bo nie mogła ich przjąć za wąską i za płytka Motława. Mogły by być przyjmowane przy proponowanym nabrzeżu Reprezentacyjnym, a wówczas tak atrakcyjny widok mielibyśmy w śródmieściu Gdańska.

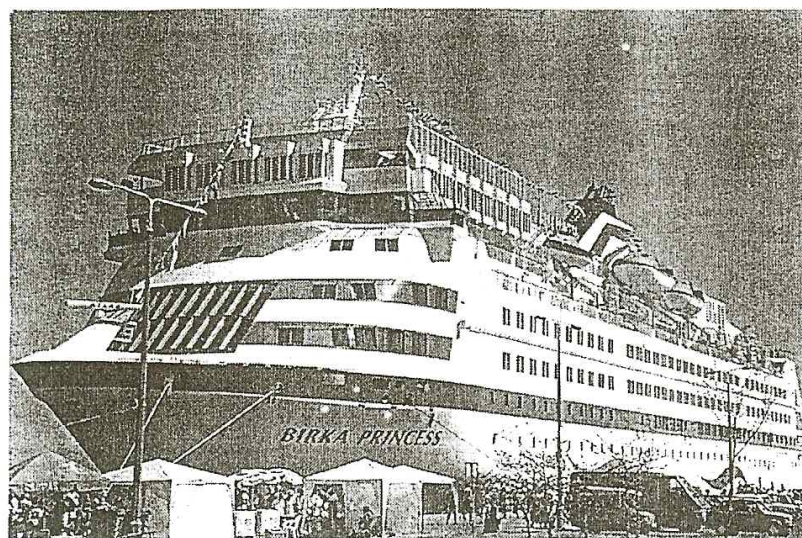
**RYS. 4**





Proponowane rozwiązanie terminalu turystycznego w nowym centrum Gdańska. Terminal mógłby równocześnie obsługiwać dwa średniej wielkości "pasażery". Terminal taki, łącznie z odpowiednio dobranymi usługami potęgował by walory nowego centrum i zwielałby atrakcyjność gdańskiego śródmieścia.

**RYS. 5**



Statki jakie mógłby przyjmować proponowany terminal.  
 Na zdjęciu "Birka Princess" - 21.484 BRT, 143 m  
 długości i 5,75 m zanurzenia - 1100 miejsc pasażerskich.  
 Inne podobne: "Island Princess" i "Pacific Princess"  
 po 20.186 BRT i 600 pasażerów, "Arkona" - 18.591 BRT.  
 "Flamenco" - 17.042 BRT i 500 pasażerów, "Delphin"  
 10.114 BRT ok. 500 pasażerów.

**RYS. 6**