

ZALECENIA I UWAGI KONSERWATORSKIE DO PROJEKTU ZAWARCIA UMOWY O PARTNERSTWIE PUBLICZNO \_ PRYWATNYM W CELU REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA PN. „ZAGOSPODAROWANIE OBSZARU DAWNEJ ZAJEzdNI TRAMWAJOWEJ NA DOLNYM MIEŚCIE W GDAŃSKU”

**1. Zagadnienia ogólne:**

Całość terenu objęta postępowaniem położona jest w obszarze wpisanym do rejestru zabytków jako historyczny układ urbanistyczny miasta Gdańska oraz objętym Zarządzeniem Prezydenta RP o uznaniu za pomnik historii. Ustalenia obu dokumentów chronią historycznie ukształtowany układ ulic i placów oraz powiązaną z nimi zabudowę.

Obszar objęty w/w postępowaniem obejmuje działki rozrzucone na całym obszarze Dolnego Miasta. Wszystkie działki – za wyjątkiem samej działki zajezdni - nie są zabudowane i obowiązują dla nich zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- a. Śródmieście, rejon Dolnego Miasta części mieszkaniowej w mieście Gdańsku (ozn. 1124) opublikowaną w Dz. U. Woj. Pom. Nr 97, poz. 2010 z dnia 15 września 2006 roku;
- b. Śródmieście, rejon Dolne Miasto w mieście Gdańsku (ozn. 1113) opublikowaną w Dz. U. Woj. Pom. Nr 52, poz. 10030 z dnia 1 czerwca 2005 roku.

Zgodnie z ustawowymi zapisami oba plany zostały uzgodnione z wojewódzkim konserwatorem zabytków. W ustaleniach planu określono wymagania dotyczące formy zabudowy, funkcji, linii zabudowy, wysokości budynków i kształtu dachu, czy też oznaczenia w elewacjach historycznego podziału parcelacyjnego. W związku z powyższym nie ma obowiązku sporządzania osobnych wytycznych konserwatorskich dla poszczególnych lokalizacji.

Warto jednak, przed przystąpieniem do wymaganej umową PPP koncepcji zabudowy, sporządzić studium konserwatorskie określające istniejące na terenie Dolnego Miasta typy kamienic mieszkaniowych. Bowiern plan narzuca projektowanie nowej zabudowy w typie istniejących na terenie Dolnego Miasta kamienic mieszkaniowych o wartościach kulturowych. Należy przede wszystkim brać pod uwagę kamienice istniejące w sąsiedztwie działek przeznaczonych do zabudowy. W przypadku, gdy wokół jest zabudowa wyłącznie współczesna – np. przy ul. Jaskółczej rozważyć należy szerszy kontekst zabudowy.

Inna sytuacja istnieje w przypadku lokalizacji nowej zabudowy na terenie dawnej zajezdni tramwajowej – gdzie zachowane są relikty zabudowy historycznej – omówione poniżej. Należy zauważyć, że obszar ten jest podzielony w planie miejscowym na dwa tereny:

- a. Dla terenu 002 obowiązują zasady podobne jak dla pozostałych now na obszarze Dolnego Miasta
- b. Dla ternu 001 wymaga się ochrony zaznaczonych w planie obiektów o wartościach kulturowych.

Należy również zwrócić uwagę na odmienne traktowanie w obu planach konieczności badań archeologicznych. W planie (1113) obejmującym teren dawnej zajezdni obowiązuje jedynie nadzór archeologiczny – trwający podczas prac ziemnych, a ewentualne szersze prace archeologiczne uzależnione są od ewentualnych znalezisk. Natomiast dla planu (1124) obejmującego resztę dzielnicy konieczne są badania ratunkowe przed rozpoczęciem inwestycji.

Przedmiotem niniejszej opinii nie jest ocena stanu technicznego zachowanych obiektów, ani ich wartościowanie pod tym kątem, gdyż – zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w art.6. określono iż: „ 1. Ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania: zabytki nieruchome będące, w szczególności: ... b) układami urbanistycznymi, ruralistycznymi i zespołami budowlanymi, c) dziełami architektury i budownictwa, .....e) obiektami techniki, a zwłaszcza kopalniami, hutami, elektrowniami i innymi zakładami przemysłowymi....”

## **2. Historia rozwoju przestrzennego dawnej zajezdni tramwajowej:**

Dolne Miasto, jako dzielnica Gdańska, powstało stosunkowo późno, bo w XVII w. na podmokłych tzw. *Świńskich Łąkach*, które od 1346 roku należały do gdańskich rzeźników. Teren dzisiejszej dzielnicy uzyskał swój ostateczny kształt w latach 1623-1638, kiedy, wg projektu Korneliusza van den Boscha, wybudowano ziemnowodne fortyfikacje bastionowe typu holenderskiego. Przetrwały one w dużej części do dzisiaj jako bastiony: Wilk, Wyskok, Miś, Królik i Ogrodowy.

Teren, na którym obecnie znajduje się dawna zajezdnia tramwajowa do połowy XVII wieku nie był, podobnie jak cała dzielnica, zabudowany. Dopiero w II poł. XVII wieku wybudowano tu *Dom Zarazy*, czyli miejsce odosobnienia dla zakaźnie chorych. Miejsce to zostało wybrane dlatego, że było położone w dużej odległości od zabudowy mieszkaniowej miasta.

Silniejsza urbanizacja tego obszaru rozpoczęła się dopiero na przełomie XVIII i XIX wieku, pojawiły się pierwsze budynki mieszkalne - w sąsiedztwie: dwór Uphagenów, czy zabudowa ulic Reduta Wyskok i Szczygła. Ok. połowy XIX wieku zaczyna zanikać „szpitalna” funkcja tego terenu. Budynek dawnego *Domu Zarazy* przekształcono w mieszkania dla biedoty miejskiej.

Rozwój Gdańska po wojnie francusko – pruskiej spowodował między innymi budowę sieci tramwajów konnych w mieście. Ich rozbudowa w latach 80-tych XIX wieku spowodowała konieczność budowy zaplecza dla rozrastającej się sieci. Jednym z elementów tego była budowa na Dolnym Mieście, w roku 1885 (projekt z 1884 r.), zajezdni tramwajów konnych. Zlokalizowana ona została na terenie dawnego *Domu Zarazy*, powodując konieczność jego całkowitej rozbiórki.

Pierwsza zajezdnia, z której do dzisiaj nie przetrwały żadne elementy, składała się z dwóch dużych budynków (stajni i wozowni) oraz kilku mniejszych (kuźnia, kierat, magazynki). Murowany był jedynie parterowy budynek wozowni. Wykonana w konstrukcji szkieletowej stajnia na 70 koni była dwukondygnacyjna. Na górnej kondygnacji znajdował się magazyn siana.

Elektryfikacja sieci tramwajowej w Gdańsku, w połowie lat 90-tych XIX wieku spowodowała konieczność modernizacji zajezdni. Projekt modernizacji wykonała w roku 1894 firma AEG. Przewidywał on budowę nowej hali wozowni – wg typowego projektu hal AEG, zaplecza warsztatu silników, lakierni oraz przebudowę stajni na szatnię i stołówkę dla pracowników, biura, warsztaty i magazyny. Prace budowlane

wykonano w latach 1894 – 1895. Najciekawszym, chociaż typowym dla projektów AEG, obiektem była hala wozowni wykonana w stalowej konstrukcji szkieletowej, wypełnionej cegłą ze stalowymi dźwigarami dachu oraz dwoma kanałami rewizyjnymi. Bardzo szybki rozwój gdańskich tramwajów spowodował już w roku 1899 konieczność rozbudowy hali wozowni – przedłużenie budynku w stronę ul. Zielonej. Rozbudowano wówczas również w kierunku tej ulicy warsztaty. Ostatnim etapem rozbudowy zajezdni na przełomie XIX i XX wieku była odbudowa spalonej w pożarze z 1900 r. dawnej stajni. W nowym, rozbudowanym jeszcze budynku umieszczono, oprócz wcześniejszych funkcji, także kilka mieszkań pracowniczych.

Wojna światowa oraz kryzys powojenny spowodowały zastój w rozwoju gdańskiej sieci tramwajowej i w rozwoju naszej zajezdni. Dopiero budowa nowej linii tramwajowej na Stogi w latach 1926 – 1927 spowodowała konieczność rozbudowy zajezdni o nową halę przeznaczoną dla nowych tramwajów „Bergmann”. Był to duży obiekt, przeznaczony na 40 wozów tramwajowych, o żelbetowej konstrukcji, drewnianym dachem ze świetlikami i specyficznym poziomem rewizyjnym rozmieszczonym jako jedna przestrzeń pod prawie całą halą. Przy okazji przebudowano całą wschodnią (od strony ul. Wiosennej) elewację zajezdni.

Zajezdnia przetrwała w tym stanie do marca 1945 r. W trakcie działań wojennych całkowicie zniszczony został budynek administracyjno – mieszkaniowy. Budynki hal i warsztatów ocalały, spłonęły w nich jedynie drewniane dachy. Halę AEG (z 1895 r.) odbudowano już w 1945 r. – świadczy to o tym, że zniszczenia tej hali nie były zbyt wielkie.

W latach 50-tych XX wieku wybudowano nowy budynek biurowo – socjalny (obecnie już nieistniejący) oraz nową niewielką halę warsztatową (lata 70-te) i była to ostatnia poważna inwestycja na terenie zajezdni. Poza tym dokonywano jedynie bieżących napraw i modernizacji podtrzymujących stan techniczny, czy też przystosowujących obiekt do nowych typów tramwajów.

W 1999 r. zaprzestano kursów tramwajowych do zajezdni, za wyjątkiem przejazdów technicznych. Ostateczne zamknięcie zajezdni nastąpiło w 2002 r.

### **3. Ocena wartości zabytkowych:**

Z historycznych obiektów dawnej zajezdni tramwajowej zachowały się relikty z dwóch faz rozwoju zajezdni:

- a. Z końca wieku XIX (lata 1895 – 1900)
  - I. Hala wozowni AEG z 1895 r., rozbudowana (przedłużona) w 1899 r.
  - II. Elewacja zachodnia hali AEG i warsztatów wzdłuż ul. Zielonej
  - III. Relikty elewacji warsztatów od strony ul. Reduta Wyskok
- b. Z lat 1926 – 1927
  - I. Hala „Bergmanów”
  - II. Elewacja wschodnia (od ul. Wiosennej) obu hal

Zachowane są również detale zarówno architektoniczne jak i techniczne stanowiąca o charakterze zabudowy. Należą do nich:

- a. Z końca wieku XIX (lata 1895 – 1900)
  - I. Stolarka (ślusarka) okienna elewacji
  - II. Więzary hali AEG
  - III. Zasypane obecnie kanały rewizyjne.
- b. Z lat 1926 – 1927

- I. Bramy w elewacji wschodniej wraz z okuciami
- II. Elewacja wschodnia (od ul. Wiosennej) obu hal z zachowanymi numerami poszczególnych bram;
- III. Żelbetowe więzary hali „Bergmannów”
- IV. Układ kanałów rewizyjnych hali.

Ponadto zachowane są torowiska prowadzące do poszczególnych bram obu hal oraz pojedyncze słupy trakcyjne na placu przed zajezdnią.

Elementem zdecydowanie nowszym jest budynek portierni – powstały w latach 50-tych XX wieku. Stanowi on jednak bardzo charakterystyczny element zarówno placu przed zajezdnią jak i wnętrza urbanistycznego ulic Łąkowej i Wróblej.

#### **4. Uwarunkowania konserwatorskie inwestycji**

W chwili obecnej obiekty dawnej zajezdni chronione są (po za wpisem urbanistycznym) jedynie zapisami planu miejscowego. Jednakże, ze względu na znaczenie historyczne i architektoniczne zespołu należy spodziewać umieszczenia ich w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Zakres ochrony konserwatorskiej zespołu dawnej zajezdni tramwajowej na Dolnym Mieście określają ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieście, rejon Dolne Miasto w mieście Gdańsku (ozn. 1113) opublikowaną w Dz. U. Woj. Pom. Nr 52, poz. 10030 z dnia 1 czerwca 2005 roku.

Ustalają one, poza parametrami zabudowy, konieczność zachowania elewacji od strony ul. Zielonej i historycznej ul. Wiosennej. Elewacje te należy wkomponować w nową zabudowę. Ponadto plan nakazuje uczytelnienie na placu przed zajezdnią układu torów tramwajowych.

Ponadto na całym terenie obowiązuje konieczność nadzorów archeologicznych przy pracach ziemnych, przy czym po odkryciu relikwów archeologicznych niezbędne staną się szerokoprzestrzenne ratunkowe badania archeologiczne. Uwarunkowań tego typu należy spodziewać się przede wszystkim na terenie 002 oraz w północnej części terenu 001 – pod halą AEG.

Zgodnie z tymi zapisami niezbędne jest zachowanie (bez rozbiórki i wtórnego montażu) elewacji opisanych w planie, zachowanie i konserwacja lica od strony przestrzeni publicznych, konserwacja zachowanego detalu architektonicznego, wystroju (numeracja bram) oraz stolarki okiennej i bram wraz z okuciami. W tym przypadku możliwa jest wymiana uszkodzonych elementów – szczególnie drewnianych. Wzmocnienia konstrukcji i docieplenie możliwe są wyłącznie od wnętrza budynku.

Nie jest opisany sposób uczytelnienia torów tramwajowych na placu przed zajezdnią. Trzeba jednak przyjąć, że należy wykorzystać zachowane tory pozyskane w trakcie koniecznych rozbiórek nawierzchni – podobnie jak uczyniono to w ul. Łąkowej.

Zakres ochrony konserwatorskiej wydaje się być dość skromny – szczególnie w odniesieniu do społecznego zainteresowania tematem dlatego też, moim zdaniem, należy dążyć w wytycznych do opracowywanego projektu PPP do ich rozszerzenia:

- a. W części urbanistycznej:
  - i. Wytworzenie placu publicznego przed wschodnią elewacją dawnej zajezdni z odtworzeniem części torów tramwajowych

- (niekoniecznie jak w zachowanym obecnie układzie) –  
połączonych z torem w ul. Wróblej
- ii. Zachowanie publicznego terenu zielonego pomiędzy ulicami Zieloną i Fundacyjną
- b. W części architektonicznej:
- i. Zachowanie i adaptacja (jako część publiczna np. muzeum czy mediateka) hali (lub części) AEG, łącznie z co najmniej częścią elewacji od strony ul. Radnej oraz częścią autentycznych więzarów dachowych i kanałów rewizyjnych.
  - ii. Zachowanie i adaptacja części wschodniej hali „Bergmannów” z częścią autentycznych więzarów dachowych i kanałów rewizyjnych.
  - iii. Uwzględnienie w zagospodarowaniu terenu zachowanych słupów trakcyjnych.

Ponadto proponuję, w przypadku wytworzenia placu, zachowanie portierni z lat 50-tych XX wieku i adaptacja jej na cele usługowe.

Dla zminimalizowania zagrożenia terminu i kosztów inwestycji przez dodatkowe badania archeologiczne wskazane przed rozpoczęciem inwestycji opracowanie studium archeologiczno – konserwatorskiego określające występowanie potencjalnych znalezisk archeologicznych.

Sporządził:

arch. Grzegorz Sulikowski

Miejski Konserwator Zabytków