

WIESŁAW GRUSZKOWSKI

## PLANOWANIE URBANISTYCZNE PIĘCIU MIAST ZATOKI GDAŃSKIEJ

### I

Środowisko geograficzne, w którym powstał Gdańsk i inne sąsiednie miasta, jest wyjątkowo bogate i urozmaicone. Miasta te leżą na zwięzleniu trzech regionów: Pobrzeża Kaszubskiego, Pojezierza Kaszubskiego i Żuław Wiślanych. Toteż okolice Gdańska odznaczają się dużym bogactwem elementów krajobrazowych. Stykają się tu ze sobą strome klifowe wybrzeża Bałtyku, faliste wydmy nadmorskie, porośnięta lasami, spadzista, stumetrowej blisko wysokości krawędź pojezierza i łagodne pagórki wysoczyzny, płaska nizina nadmorska, wreszcie przecięte kanałami odwadniającymi i ramionami Wisły depresyjne Żuławy. Nie jest przypadkiem, że Gdańsk powstał właśnie w tym miejscu. Nasi poprzednicy bezbłędnie umiejscowili swe osiedle w punkcie przecięcia odwiecznych lądowych, wiślanych i bałtyckich szlaków handlowych.

W burzliwym historycznym rozwoju, w przeplataniu się okresów spokojnej rozbudowy i wojennych zniszczeń Gdańsk stał się potężnym organizmem miejskim, przewyższającym w okresie swego rozkwitu nawet tak wielkie miasto, jak Kraków. Warunki polityczne i gospodarcze, a także ukształtowanie terenu sprawiły, że stary Gdańsk dzielił się na kilka odrębnych połaci: Stare Miasto, Główne Miasto, Stare Przedmieście, Spichlerze i Dolne Miasto. Miasto Nowe, konkurencyjny dla Głównego Miasta twór zakonu krzyżackiego, zostało zrównane z ziemią przez mieszczan gdańskich wraz ze znieawidzonym zamkiem po zrzuceniu jarzma krzyżackiego w połowie XV w.

Widowym znakiem tych specyficznych odrębności są istniejące do dziś dwa gdańskie ratusze: Głównego Miasta i Staromiejski.

### II

Typowa dla wielu miast europejskich dziewiętnastowieczna ewolucja stała się również udziałem Gdańska. Rozwój przemysłu, zwłaszcza okrętowego, rozbudowa urządzeń portowych i ich unowocześnienie oraz budowa linii kolejowych spowodowały nagły przyływ ludności do Gdańska. Stare fortyfikacje straciły wobec rozwoju techniki wojennej swą



dotychczasową wartość użytkową, miasto zaczęło się rozwijać, pochłaniając podmiejskie wsie i osady. Proces ten szedł w parze ze zniekształceniem obrazu starego Gdańska, jedyne w swoim rodzaju klejnotu gotyckiej, renesansowej, barokowej i klasycystycznej architektury. Niszczanie istotnych elementów jednolitego dotąd miejskiego krajobrazu Gdańska postępowało dwiema drogami: przebudowywano w bezmyślny sposób poszczególne cenne kamieniczki mieszczańskie i zakłócano gotycki rytm ulic przez wznoszenie budynków, wyraźnie kolidujących swą skalą z otoczeniem.

Dzielnice staromiejskie Gdańska, będące dawniej samodzielnym organizmem, spełniającym wszystkie funkcje miejskie, przejęły stopniowo w ciągu XIX w. rolę wyspecjalizowanego ośrodka usługowego o mieszanych funkcjach, przy czym mieszkalnictwo było usuwane na dalszy plan. W jednym gęsto zabudowanym bloku, a nawet w jednym budynku mieścił się często konglomerat najróżniejszych zakładów, jak sklepy, biura handlowe, składy, kancelarie adwokackie, gabinety lekarskie, zakłady rzemieślnicze, a nawet przemysłowe, wreszcie mieszkania, począwszy od rozmieszczonych na kilku kondygnacjach mieszkań tradycyjnego typu patrycjuszowskiego aż do małych mieszkańek proletariatu.

Powiększająca się stale intensywność zabudowy (dochodząca w niektórych fragmentach Głównego Miasta do 100%) oraz niski stan techniczny przeważającej ilości budynków (nieogniotrwałe materiały, nieracjonalne konstrukcje) sprawiły, że zabytkowe śródmieście Gdańska uległo bardzo łatwo straszliwym zniszczeniom wojennym na wiosnę 1945 r. Zniszczenia były tak poważne, że jeszcze w r. 1947 toczyły się gwałtowne dyskusje na temat „czy i gdzie zbudować nowe śródmieście Gdańska”. Wysuwano propozycje budowy śródmieścia Gdańska w Sopocie, Wrzeszczu, wreszcie na Ostrowiu (wyspa między Martwą Wisłą a portowym Kanałem Kaszubskim). Ponieważ jednak działała już wtedy silna komórka planowania urbanistycznego w postaci Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego, można było *sine ira et studio* powziąć decyzję o odbudowie śródmieścia Gdańska opierając się na przesłankach ekonomicznych i przestrzennych. O pozostawieniu śródmieścia Gdańska na dotychczasowym miejscu zadecydowało poważne zainwestowanie instalacyjne, położenie w węźle komunikacyjnym, wreszcie *last not least* względy historyczne i polityczne. Już wtedy było rzeczą jasną, że odbudowy Gdańska nie można planować w oderwaniu od leżących w pobliżu dwu miast, Sopotu i Gdyni, miejscowości, które powstały i rozwinęły się w zupełnie odmiennych okolicznościach. Sopot, dawna wioska książąt pomorskich, potem posiadłość klasztoru oliwskiego, rozwinął się w XIX w.



jako modne kąpielisko morskie. Gdynia, małe osiedle rybackie, nie zdradzające do lat dwudziestych naszego stulecia żadnych aspiracji i tendencji rozwojowych, przekształciła się w ciągu kilku lat w jeden z największych portów bałtyckich i wielkie miasto, wykazujące wszystkie cechy gwałtownego i nie zawsze kontrolowanego rozrostu.

### III

Obalenie sztucznych granic, dzielących region gdański, i zmienione po wojnie warunki polityczne i gospodarcze sprawiły, że odrębne dotąd miasta: Gdańsk, Sopot i Gdynia stały się częściami jednego, chociaż niejednolitego organizmu miejskiego, przy czym rzeczywiste scalenie tych miast wyprzedziło znacznie odpowiednie pociągnięcia administracyjne. Zjawisko scalania się miast Zatoki Gdańskiej zarysowało się bardzo wyraźnie wkrótce po wyzwoleniu Wybrzeża, a proces integracji staje się wyraźniejszy z każdym rokiem. Wystarczy wymienić tu niektóre działy gospodarki państwowej i miejskiej, których rozpatrywanie dla każdego z miast Wybrzeża oddzielnie jest obecnie po prostu nie do pomyślenia. Do zagadnień tych należą m. in. zatrudnienie, żegluga morska, przemysł stoczniowy i gałęzie przemysłu kooperujące ze stoczniami, mieszkalnictwo, komunikacja miejska, wodociągi i kanalizacja, energetyka, urządzenia kulturalne i rozrywkowe. Fakt ten został uznany już przez opracowany w latach 1946—1948 plan regionalny, a także przez plan wstępny z lat 1951—1952, obejmujący zespół portowo-miejski Zatoki Gdańskiej.

Ostatnio stało się rzeczą oczywistą, że utarte pojęcie „trójmiasta” nie odpowiada już istotnym potrzebom, gdyż oprócz Gdańska, Sopotu i Gdyni także Rumia i Pruszcz Gdański należą niewątpliwie do tejże aglomeracji miejskiej. Toteż będący obecnie w końcowej fazie opracowania plan ogólny zespołu pięciu miast Zatoki Gdańskiej objął swym zasięgiem cały ten układ urbanistyczny, rozciągnięty na długości ponad 40 km.

Dla tak ukształtowanego organizmu miejskiego sprawą pierwszorzędnej wagi są relacje między trzema zasadniczymi funkcjami miasta: pracą, mieszkaniem i odpoczynkiem. Ideałem byłby układ, który by zakładał bilansowanie się tych funkcji w poszczególnych dzielnicach, to znaczy zapewniałby zatrudnienie i rekreację mieszkańcom w miejscu ich zamieszkania bez potrzeby odbywania dłuższych wędrówek, czasem kilkakrotnie w ciągu dnia. Całkowite jednak spełnienie tego postulatu jest w praktyce niewykonalne, zarówno ze względów technicznych, jak i socjalnych, toteż w konsekwencji trzeba się liczyć z koniecznością stworzenia możliwie najlepiej funkcjonującego systemu komunikacyjnego, który by ograniczył do minimum straty czasu na przejazdy.



## IV

Zespół miast Zatoki Gdańskiej ma do spełnienia w gospodarce narodowej trzy główne funkcje: obsługę portów morskich, produkcję przemysłową, zwłaszcza w zakresie przemysłu związanego z żeglugą, wreszcie ważne funkcje ośrodka administracyjnego i kulturalnego o skali przekraczającej zasięg województwa. Bilans zapotrzebowania kadr pracowniczych, wynikający z zasadniczych i pochodnych funkcji zespołu, wykazuje, że zaludnienie zespołu pięciu miast wzrosnąć powinno w okresie perspektywy urbanistycznej (okres ok. 25 lat) do ok. 850.000. Uwzględniając brak większych rezerw terenowych, ujemne doświadczenia miast-ol-



TENDENCJE ROZWOJOWE ZESPOŁU PIĘCIU MIAST ZATOKI GDAŃSKIEJ (schemat)



brzymów oraz zakładając, że rozwijać się powinny również inne miasta i miasteczka województwa, autorzy planu wysuwają postulat ograniczenia rozwoju na obszarze zespołu gałęzi przemysłu i usług, nie związanych bezpośrednio z głównymi funkcjami zespołu. Zasada ta została zresztą już przyjęta przez władze planowania gospodarczego i jest stosowana w praktyce. Głównymi miejscami pracy w zespole pięciu miast mają być zgodnie z planem: Pruszcz i Orunia (południowe dzielnice przemysłowe Gdańska), wielka dzielnica przemysłowa rozciągająca się na wschód od śródmieścia Gdańska wzdłuż południowego brzegu Martwej Wisły i wykorzystująca Wisłę jako drogę transportową, śródmieście Gdańska jako zgrupowanie instytucji administracyjnych, kulturalnych i usługowych, port gdański i stocznie, pas wyższych uczelni od Biskupiej Górki do Wrzeszcza, Sopot jako miejscowość uzdrowiskowo-wypoczynkowa, spełniająca zarazem funkcje rozrywkowe i kulturalne (wystawy, festiwale), zgrupowanie urzędów administracyjnych i usługowych związanych z żeglugą i handlem zagranicznym w Gdyni, wreszcie pasmo portowo-przemysłowe, rozciągające się od portu gdyńskiego w kierunku Rumii. Oczywiście poza tymi dziewięcioma zasadniczymi zgrupowaniami miejsc pracy przewiduje się lokalizację wielu mniejszych skupisk (nieuciążliwe zakłady przemysłowe, lokalne ośrodki usługowe) w poszczególnych dzielnicach zespołu.

## V

Specyficzne warunki fizjograficzne zespołu portowo-miejskiego, wynikające z przybliżenia skarpy wyżynnego Pojezierza Kaszubskiego do brzegu morskiego oraz z wykluczenia spod zabudowy mieszkaniowej niskich i podmokłych terenów sprawiają, że zarysowujący się już obecnie deficyt dobrych terenów mieszkaniowych będzie w miarę rozwoju miast zespołu występował coraz wyraźniej. Dodatkowym elementem, wpływającym na zaostrzenie tej sytuacji, jest konieczność zachowania ze względów plastycznych i higienicznych stosunkowo znacznych luk między poszczególnymi częściami zespołu. Tak atrakcyjne krajobrazowo zielone prześwity między śródmieściem Gdańska i Wrzeszczem, między Wrzeszczem a Oliwą, Oliwą a Sopotem, Sopotem a Orłowem, wreszcie między Orłowem i Śródmieściem Gdyni mają zresztą do spełnienia poważne funkcje jako tereny wypoczynkowe i sportowe.

W tej sytuacji autorzy planu zdecydowali się na radykalny krok: obecny pasmowy układ zespołu portowo-miejskiego został wzbogacony przez wprowadzenie osiedli satelitarnych, leżących na wysoczyźnie, a z miastami „macierzystymi” związanych mocną siecią komunikacji pasażerskiej. Na zapleczu Gdyni rozwinąć się ma Chwarzno, Wielki Kack



i Osowa-Wysoka, na zachód od Gdańska przewiduje się budowę osiedli Kiełpino, Piecki-Brętowo i Łostowice. Osiedla satelitarne mają liczyć w okresie perspektywicznym łącznie ok. 170 000 mieszkańców. Ponieważ jednak budowa tych osiedli wymaga wstępnego zainwestowania w postaci komunikacji i uzbrojenia terenu w urządzenia wodociągowe, kanalizacyjne i energetyczne, co wymaga ogromnych nakładów, w okresie etapu 1961—1965 budowane będą wyłącznie osiedla leżące w granicach obecnego zainwestowania miejskiego. Przewiduje się zbudowanie w tym okresie na obszarze zespołu około 75 000 izb mieszkalnych, co odpowiada budowie miasta ponad stutysięcznego. Te ogromne zadania będą mogły być wykonane jedynie przy znacznym podniesieniu wydajności pracy załóg budowlanych, co wymaga m. in. zastosowania nowocześniejszych, uprzemysłowionych metod produkcji budowlanej. Należy się spodziewać równoległego rozwoju różnych form mieszkalnictwa, począwszy od jednorodzinnej zabudowy płaskiej, poprzez zabudowę jednorodziną szeregową, zabudowę wielorodzinną o różnych wysokościach aż do tak obecnie modnych punktowców, które w niektórych fragmentach zespołu stanowią element uzasadniony zarówno plastycznie, jak i ekonomicznie.

## VI

Specyficzne i niepowtarzalne walory położenia geograficznego zespołu miast Zatoki Gdańskiej sprawiły, że prawidłowe rozwiązanie funkcji wypoczynku codziennego i świątecznego mieszkańców zespołu nie natrafia na większe trudności. Niemal wszystkie dzielnice zespołu stykają się bezpośrednio z podmiejskimi lasami i parkami leśnymi lub z pasmem plaż; dzielnice specjalnie uprzywilejowane, jak Orłowo, Sopot i Oliwa, leżą pomiędzy lesistymi wzgórzami i morzem. Pasma lasów, ciągnące się od doliny Łeby w okolicach Wejherowa aż po Wrzeszcz, powinno być przedłużone na południe w kierunku Pruszcza. Realizacja tego zamierzenia to piękne i godne wielkiego wysiłku zadanie dla naszego pokolenia i naszych następców.

Zaniedbana i niedorozwinięta dotąd komunikacja kolejowa i autobusowa w strefie podmiejskiej, hamująca prawidłowy rozwój funkcji rekreacji niedzielnej i codziennej, musi być rozbudowana dla obsłużenia dzielnic i miast satelitarnych. Unika się w ten sposób nierentownych i sporadycznie tylko wykorzystywanych inwestycji komunikacyjnych, obliczonych jedynie na obsługę ruchu turystycznego i rekreacyjnego. Zupełnie odrębne zagadnienie stanowi na obszarze pięciu miast wypoczynek doroczny mieszkańców innych regionów Polski i w pewnym odsetku również gości zagranicznych. Plan ogólny stawia wyraźnie tezę



ograniczenia w Gdyni i Gdańsku funkcji wczasowych, które kłócą się z normalnym życiem miasta portowego, nie znajdując prawidłowego rozwiązania ze względu na szczupłość plaży (Gdynia) lub jej złą jakość (Brzeźno). Tereny dla domów wczasowych i pensjonatów rezerwuje się w Sopocie, który powinien odzyskać swą rolę uzdrowiska, nie tracąc przy tym charakteru dzielnicy mieszkaniowej o ograniczonej chłonności.

Poza tym przewiduje się wykorzystanie dla celów wczasowych licznych ośrodków wczasowych rozmieszczonych przeważnie wzdłuż brzegu morskiego, co jest gospodarczo uzasadnione ze względu na krótki, trzy-miesięczny tylko sezon wczasowy na Wybrzeżu.

Zakłada się natomiast poważny rozwój urządzeń turystycznych obliczonych na dużą przepustowość. Obecna ilość miejsc w schroniskach i hotelach turystycznych jest wyraźnie niewystarczająca i musi wzrosnąć kilkakrotnie. Jako *novum* powstają w Redłowie, Sopocie, Jelitkowie i na Siankach obozy dla campingu stałego i ruchomego.

## VII

Komunikacja, system krwionośny organizmów miejskich, nie decyduje w żadnym mieście o prawidłowości jego funkcjonowania w takim stopniu, jak w mieście, czy zespole miast o układzie pasmowym. Oś kryształizacji zespołu pięciu miast stanowi wiązka komunikacyjna linii kolejowych na odcinku Gdańsk—Gdynia (z tego dwa tory zelektryfikowane) i z biegnącej równolegle drogi państwowej nr 1 (al. Zwycięstwa i al. Grunwaldzka w Gdańsku, ul. 20 Października w Sopocie i al. Zwycięstwa w Gdyni). Wiązka ta powinna być w najbliższym czasie uzupełniona przez dalsze dwa tory kolei elektrycznej na odcinkach Gdańsk—Pruszcz Gd. i Gdynia—Rumia oraz przez arterię drogową ruchu szybkiego wposażoną w dwupoziomowe skrzyżowania (tzw. Droga Czerwona). W kierunkach poprzecznych do osi głównej będą linie kolejowe Gdynia—Kościerzyna—Bydgoszcz i Pruszcz—Kartuzy—Lębork. Ostatnio stała się aktualna odbudowa zniszczonej w r. 1945 przez wojska niemieckie linii bocznej, wiodącej z Wrzeszcza do Kartuz przez Kokoszki. W okresie późniejszym konieczna będzie budowa jeszcze jednej linii obsługującej osiedla satelitarne; w ten sposób zespół otrzymałby linię obwodową. System komunikacji miejskiej powinien być przebudowany w sposób ułatwiający ściślejsze niż dotąd powiązanie linii trolejbusowych i autobusowych w Gdyni i Sopocie oraz tramwajowych i autobusowych w Gdańsku z przystankami kolei elektrycznej. Poza tym należy zapewnić wydłużenie istniejących linii i ich rozbudowę w związku z powstaniem nowych osiedli peryferyjnych.



Dla prawidłowego rozwiązania ruchu kołowego w śródmieściu Gdańska najistotniejsze jest wytworzenie trójkąta arterii komunikacyjnych, które przejmą ruch w kierunku północ-południe oraz w kierunku wschodniej dzielnicy przemysłowej i portu.

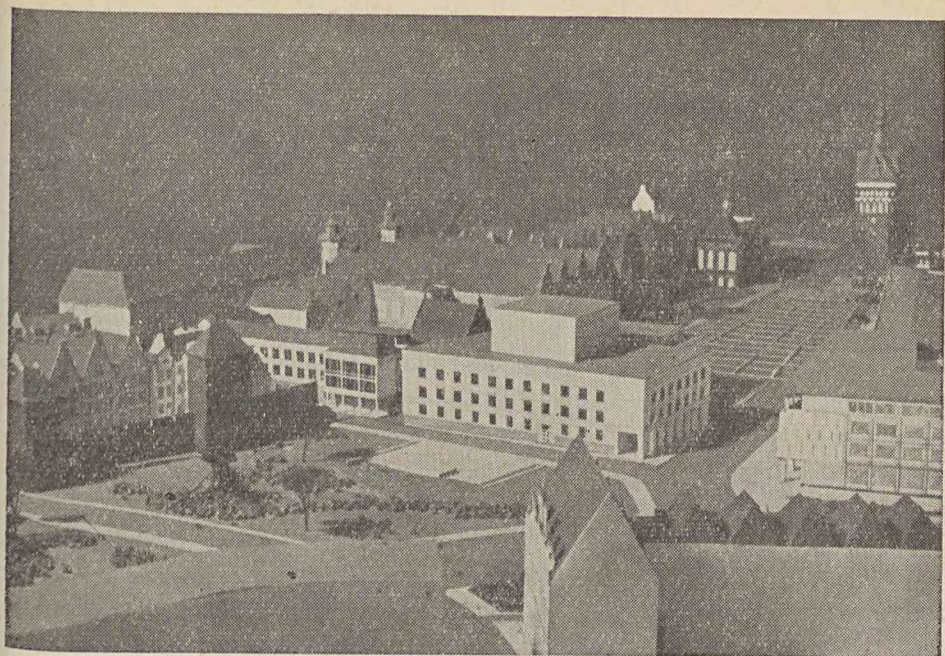
### VIII

Problemem, wokół którego toczy się od czternastu lat nieustająca niemal dyskusja, jest stosunek do zabytkowych połaci Gdańska. Kontrowersje na ten temat nie skończą się prawdopodobnie nawet w bliskim już momencie zakończenia odbudowy śródmieścia Gdańska, dyskusja przeniesie się prawdopodobnie z komisji opiniujących projekty odbudowy w zacisze gabinetów historyków architektury. Racjonalne rozwiązanie pasjonującego, lecz równocześnie niesłychanie trudnego zadania odbudowy całkowicie niemal zniszczonego zabytkowego ośrodka miejskiego o pierwszorzędym znaczeniu dla historii architektury i kultury napotykało od samego początku przeszkody — wydawało się — niemożliwe do przezwyciężenia. Już sam obszar zabytkowych dzielnic Gdańska, wielokrotnie większy od starych miast Warszawy czy Szczecina, nastęrczał trudności wynikające z ustalenia funkcji, jaką ma spełniać zabytkowy ośrodek w organizmie całego zespołu miejskiego, będąc równocześnie ważną częścią dzielnicy śródmiejskiej. Przeznaczenie całego zabytkowego śródmieścia na cele usług i użyteczności publicznych przy wyeliminowaniu z tego obszaru mieszkań nie było praktycznie możliwe. Przyjęcie takiej zasady spowodowałoby prawdopodobnie, że jeszcze dzisiaj przeważająca część śródmieścia leżałaby odłogiem w oczekiwaniu przyszłych, bogatych inwestorów. Toteż założono, że do śródmieścia należy wprowadzić poza możliwie dużą ilością budynków użyteczności publicznej także mieszkalnictwo. Zgodzono się również na niestereotypowe traktowanie poszczególnych połaci gdańskiego ośrodka zabytkowego.

Dla Głównego Miasta przyjęto następujące tezy:

1. Należy zachować zabytkową gotycką sieć ulic i stare frontowe linie zabudowy ulic prostopadłych do Motławy, a nawet niektórych podrzędnych ulic przebiegających z północy na południe;
2. należy odbudować ściśle według historycznych przekazów uszkodzone zabytkowe budynki użyteczności publicznej (bramy, baszty, kościoły, dwór Artusa, dom bractwa św. Jerzego ii.);
3. należy zrekonstruować te elewacje domów mieszczańskich, dla których zachowały się oryginalne detale lub dokładne materiały ikonograficzne. Przy okazji należy oczyścić obraz ulic gdańskich z dziełnastowiecznej szpetoty;





GDAŃSK. PROJEKT ODBUDOWY TARGU WĘGLOWEGO.

(makieta)

Arch. Lech Kadłubowski

(fot. Senderacki)

4. pozostałe budynki zaprojektować w taki sposób, by w połączeniu z domami zachowanymi i zrekonstruowanymi utworzyły charakterystyczne wnętrze ulicy gdańskiej;
5. należy zrezygnować z kompletnej rekonstrukcji zabytkowego układu trójtraktowej kamienicy mieszczańskiej (głębokość zabudowy ok. 20 m, nie oświetlony trakt środkowy wykorzystywany na wnęki sypialne, kuchnie i urządzenia pomocnicze). Za zabytkowymi lub zrekonstruowanymi elewacjami umieścić prawidłowo zaprojektowane mieszkania, o układzie nie różniącym się w zasadzie od powszechnie stosowanego układu wielokondygnacyjnego domu mieszkalnego. Dzieńdzień powstałe na miejscu dawnych oficyn i trzecich traktów przeznaczyć na zieleńce wewnętrzne i usługi dziecięce (żłobki, przedszkola).

W samej koncepcji rekonstrukcji dzielnicy miasta, budowanej w innej, martwej już formacji społecznej przy równoczesnym postulowaniu uzyskania całkowitej wartości użytkowej tkwiły sprzeczności, które mogły być przewyżczone lub przynajmniej w znacznym stopniu złagodzone przez zastosowanie kompromisów.

Najbardziej rzuca się w oczy sprzeczność między bogatą formą elewacji patrycjuszowskich kamienic a kryjącymi się za tymi elewacjami



standardowymi skromnymi mieszkaniami. Widoczna jest również sprzeczność między segmentową zabudową o indywidualnych formach a społeczną formą budownictwa (jeden tylko inwestor — Zakład Osiedli Robotniczych).

W przyjętych tezach kryły się załączki przyszłych sukcesów i porażek. Na ogół udało się uzyskać ciekawe wnętrza uliczne, osiągnięto zasadniczą poprawę warunków mieszkaniowych dzięki wprowadzeniu do wnętrza blokowych zieleni i światła słonecznego. Nie uniknięto jednak błędów, zwłaszcza w pierwszej fazie odbudowy. Zatarło w wielu wypadkach granicę między konserwacją a rekonstrukcją, wprowadzono pojęcie twórczej rekonstrukcji, która w praktyce nie różniła się od tzw. „projektowania w stylu”, metody od dawna już skompromitowanej. Te błędy i pomyłki jednak należy uznać za cenę, którą zapłaciliśmy za uratowanie dla kultury polskiej i ogólnoludzkiej wartościowego zabytku urbanistyki. W sumie efekt odbudowy Głównego Miasta jest niewątpliwie pozytywny i słusznie dzieło to spotyka się z ogólnym uznaniem. Zupełnie inne metody i zasady zastosowano przy odbudowie północnej części śródmieścia Gdańska, na Starym Mieście. Ten fragment Gdańska pochodzi wprawdzie z epoki o kilka wieków wcześniejszej niż gotyckie Główne Miasto,



GDĄSK. PUNKTOWCE MIESZKALNE NAD RADUNIA  
Miastoprojekt — Gdańsk.

(fot. Senderacki)



kilkakrotne jednak zniszczenia wojenne, zasadnicza przebudowa przeprowadzona w XIX w., wreszcie bombardowanie i pożar w 1945 r. sprawiły, że nie mogło tu być mowy o rekonstrukcji wnętrza urbanistycznych — trzeba było ograniczyć się do odbudowy kilku cennych obiektów za-  
bytkowych. Wprowadzono tu w formie eksperymentu (*nota bene* ekspe-  
rymentu udanego) budownictwo mieszkaniowe uprzemysłowione. Po-  
wszechnym uznaniem i popularnością cieszy się pięknie położone nad  
Radunią osiedle kolorowych domów, składające się z 9-kondygnacyjnych  
punktowców. Plan ogólny rezerwuje na Starym Mieście część terenów  
dla przyszłych budynków użyteczności publicznej (opera i filharmonia,  
wielki hotel, kino, budynki biurowe, dom towarowy itd.). Ciekawe pro-  
blemy architektoniczne występują w południowej części śródmieścia,  
zwanej Starym Przedmieściem. Obszar ten, oddzielony od Głównego  
Miasta pasem zieleni i przelotową arterią Podwala Przedmiejskiego, za-  
budowany zostanie w r. 1960 budynkami o bryłach wyraźnie skontrasto-  
wanych — od parterowych pawilonów usługowych aż do kilkunastopię-  
trowych punktowców.

W sierpniu został rozstrzygnięty konkurs na plan szczegółowy osiedla  
Oliwa-Przymorze. Osiedle to, położone w nadzwyczaj charakterystycz-  
nym punkcie, w optycznym kontakcie z błękitną taflą morza i ciemnym  
pasmem lasów oliwskich, uznane być może za symbol rosnącego Gdańska,  
miasta starego i młodego równocześnie.