

Dynamiczny Gdańsk

Przyszło nam żyć w niezwykłym czasie zmian i rozwoju. Nasze miasto przeżywa przyspieszony rozwój gospodarczy i urbanistyczny, powstają nowe dzielnice, nowe miejsca pracy, rozwija się społeczeństwo, wzrasta jakość życia. Gdańsk już kilkakrotnie w swojej historii przeżywał takie okresy przemian: w XIV i XVII wieku oraz na przełomie XIX i XX stulecia.

Ważnym okresem dla rozwoju urbanistycznego i gospodarczego Gdańska był także czas odbudowy miasta ze zniszczeń wojennych oraz budowa wielkich dzielnic mieszkaniowych: Przymorze (od 1959 roku), Zaspą (od 1973) Piecki Migowo (od 1977). W 1974 roku otwarto Port Północny, najgłębszy nad Bałtykiem, a w roku 1975 oddano do eksploatacji Rafinerię Gdańską. W 1970 powstał Uniwersytet Gdański. Ówczesny boom budowlany skończył się w połowie lat siedemdziesiątych, w związku z narastającym kryzysem gospodarczym.

2008

EUROPEJSKIE CENTRUM SOLIDARNOŚCI - MARZENIE ŻYCIA,
KTÓRE NABIERA REALNEGO KSZTAŁTU
FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIEJSKIEGO

Należy pamiętać, że w systemie komunistycznym motorem rozwoju miasta było państwo, jako jedyny właściciel i dysponent środków finansowych. Całe miasto stanowiło „przestrzeń polityczną, ponieważ władza miała monopol na jej wytwarzanie. Nawet indywidualne budownictwo jednorodzinne, które zaczęło się szybciej rozwijać w końcu lat sześćdziesiątych, było podporządkowane ogólnie ustalonym normom”¹.

Przemiany rynku mieszkaniowego

Rozwój ludnościowy Gdańska, jak i innych miast, następował przede wszystkim dzięki napływowi nowych mieszkańców oraz – w mniejszym stopniu – dzięki przyrostowi naturalnemu. Okresom największego wzrostu gospodarczego i demograficznego, zarówno na początku XX wieku, jak i w latach siedemdziesiątych, towarzyszyły cykle wzmożonego budownictwa mieszkaniowego. W ostatnich latach – mimo relatywnie niewielkiego ujemnego salda migracji (–746 osób w 2006 roku) i niezbyt dużego przyrostu naturalnego (w 2006 urodziło się tylko 4395 dzieci) – ze względu na dziesiątki lat niedoborów i zaniedbań, będących spuścizną po poprzednim systemie, popyt na mieszkania w Gdańsku, podobnie jak w innych metropoliach Polski, rośnie. Na początku lat dziewięćdziesiątych władza publiczna przestała być najważniejszym inwestorem w mieście. Stała się jednym z wielu, a podstawowe zadanie samorządu to zachęcanie prywatnych inwestorów do rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

Zmiana gospodarczego modelu państwa z socjalistycznego na oparty na regułach wolnego rynku, otwarcie gospodarki polskiej na konkurencję międzynarodową, rozwój tech-

nologii oraz zmiana sposobu zarządzania armią polską sprawiły, iż wiele zakładów przemysłowych stało przed koniecznością głębokich przeobrażeń bądź przed likwidacją, a wiele garnizonów i koszar zostało zamkniętych. W tych wypadkach rezygnowały one z części lub z całości użytkowanych terenów i obiektów, przekazując je do prywatnego lub publicznego wykorzystania. W Gdańsku w ten sposób ogromne obszary – dotąd zajmowane przez przemysł, różne firmy państwowe (na przykład PKP) i wojsko – zostały udostępnione na potrzeby ogólnomiejskie. Tym, czym pod koniec XIX wieku było odzyskanie terenów rozwojowych przez miasto w wyniku rozebrania części fortyfikacji okalających stary Gdańsk i przyłączenia sąsiednich gmin, w latach 1989–2007 było uzyskanie przez miasto około 489 hektarów terenów poprzemysłowych, powojсковych i pokolejowych². Zgodnie z obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego i projektami planów tereny te chcemy przeznaczyć pod zabudowę mieszkaniową lub mieszkaniowo-usługową (około 300 hektarów) oraz produkcyjno-usługową i usługową (około 189 hektarów). Do końca 2007 roku udało się zagospodarować około 74 hektarów terenów poprzemysłowych, powojсковych i pokolejowych.

Najważniejszymi sektorami budującymi miasto są mieszkalnictwo, usługi i handel oraz infrastruktura i komunikacja. Liczba budowanych mieszkań, upraszczając nieco, zależy przede wszystkim od chłonności rynku, czyli chęci i zdolności ich nabywania, od dostępności terenów budowlanych wraz z aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz od aktywności firm deweloperskich. Średnie zarobki w sferze przedsiębiorstw w Gdańsku należą do najwyższych w Polsce, co warunkuje niezłą zdolność kredytową gdańszczan decydujących się na kupno mieszkania. Atrakcyjność lokalizacyjna wielu ofert

sprzyja dodatkowo kupowaniu lokali przez mieszkańców innych miast i krajów. To z kolei rozwija popyt na mieszkania.

Gdańsk ma pod dostatkiem terenów mieszkaniowych, w większości objętych obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pod tym względem Gdańsk zajmuje pierwszą pozycję wśród największych miast i może pochwalić się ponad sześćdziesięciprocentowym pokryciem miasta planami. To ogromna zasługa mojego zastępcy Wiesława Bielawskiego i profesjonalnego zespołu pracowników Biura Rozwoju Gdańska, prowadzonego przez doświadczonego urbanistę, Marka Piskorskiego. Na terenach przeznaczonych na funkcje mieszkaniowe można wybudować około 7,58 miliona metrów kwadratowych powierzchni użytkowej mieszkań, co daje ponad sto tysięcy mieszkań o powierzchni użytkowej 76 metrów kwadratowych każde³.

W 2007 roku w Gdańsku oddano do użytku rekordową od 1980 roku liczbę 3295 mieszkań o ogólnej powierzchni użytkowej 229 781 metrów kwadratowych. Przy założeniu, że średnio rocznie powstanie 250 000 metrów kwadratowych powierzchni użytkowej mieszkań, oznacza to, że w ciągu trzydziestu lat zabudujemy dostępne dziś pod budownictwo mieszkaniowe tereny. Jest to uproszczenie, pokazuje jednak potencjał chłonności terenów mieszkaniowych Gdańska.

W 1985 roku Gdańsk zamieszkiwało ponad 468 000 obywateli i była to najwyższa w historii miasta liczba mieszkańców. Od wielu lat ich liczba maleje – z powodu ujemnego salda migracji wewnętrznych i zagranicznych (więcej osób opuszcza miasto, niż osiedla się w Gdańsku) oraz ujemnego przyrostu naturalnego. W 2007 roku liczba mieszkańców wynosiła 455 717. Choć optymizmem napawa fakt, że wbrew prognozom demograficznym GUS, które przewidywały, że w latach

2003–2006 powinno się urodzić 14 506 dzieci, urodziło się ich 17 202. Dlatego w przyjętym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska* przyjęto bardziej optymistyczny od GUS-owskiego wariant rozwoju ludnościowego, który zakłada spadek liczby mieszkańców do roku 2020 do poziomu około 420 000 (według GUS – 411 700), a w następnym dziesięcioleciu – stabilizację liczby ludności. Będzie to możliwe, jeżeli jednocześnie nastąpią takie procesy, jak wyższa niż prognozowana przez GUS liczba nowo urodzonych gdańszczyzan, dodatnie saldo migracji, częściowo rekompensujące ujemne saldo przyrostu naturalnego, oraz szybszy od założonego przez GUS wzrost długości życia.

Ważnym elementem rozwoju miasta jest siła nabywczą mieszkańców, która zależy od ogólnej sytuacji gospodarczej w Europie i w Polsce oraz od wzrostu inwestycji zagranicznych i krajowych w Gdańsku (por. część „O źródłach dobrobytu miasta”). Bez wątplenia utrzymanie wysokiego poziomu inwestycji typu BPO i innych, o wysokim standardzie usług, powinno stworzyć rynek pracy dla profesjonalistów i przyciągnąć do Gdańska wielu młodych, dobrze wykształconych ludzi, potencjalnie zainteresowanych zakładaniem rodzin i posiadaniem potomstwa.

Dużym wyzwaniem jest dla nas znalezienie mechanizmów zniechęcających do suburbanizacji, czyli przyrostu mieszkań i domów rodzinnych, a więc i ludności na peryferyjnych obszarach miasta i poza nim, w tym w gminach sąsiednich: Kolbudach, Pruszczu Gdańskim, Żukowie i innych. Tracimy w ten sposób mieszkańców i podatników (podatek dochodowy od osób fizycznych). Rodzi to również poważne kłopoty komunikacyjne na trasach wlotowych do Gdańska, ponieważ szkoły i miejsca pracy byłych mieszkańców nadal znajdują się w mie-

ście. O możliwościach radzenia sobie z tą sytuacją piszę w rozdziale „Przestrzeń publiczna – przestrzeń społeczna”.

Nasze miasto wraz ze spółkami miejskimi, korzystając z koniunktury gospodarczej i dostępnych środków pomocowych z Unii Europejskiej, realizuje ogromne i kosztowne projekty inwestycyjne: drogowe, kulturalne (Europejskie Centrum Solidarności i Gdański Teatr Szekspirowski) i sportowe (stadion piłkarski dla czterdziestu tysięcy widzów), rekreacyjne (drogi rowerowe) i edukacyjne (nowe szkoły), a także takie, jak nowa kanalizacja wodociągowa, sanitarna i deszczowa, nowa linia tramwajowa. W latach 2004–2008 z budżetu miasta wydaliśmy na inwestycje ogółem ponad 1,3 miliarda złotych; na jednego mieszkańca przypada prawie 2900 złotych. W latach 2009–2014 z budżetu miasta i trzech spółek miejskich (Gdańska Infrastruktura Wodno-Kanalizacyjna, Zakład Komunikacji Miejskiej i Zakład Utylizacyjny) przeznaczymy na inwestycje 7,2 miliarda złotych, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca daje znaczącą kwotę 15 800 złotych.

Realizacja tego ogromnego planu inwestycyjnego wymaga nie tylko zaangażowania pracowników Urzędu Miejskiego, a szczególnie mojego zastępcy Marcina Szpaka i podległych mu jednostek organizacyjnych. Tak rozbudowany plan inwestycyjny wymusza również poważny wysiłek finansowy budżetu miasta. Aby wydać tak dużo pieniędzy, trzeba rygorystycznie kontrolować wydatki bieżące, czyli te przeznaczone na utrzymanie szkół, płace dla nauczycieli i pracowników samorządowych, promocję i kulturę, sprzątanie miasta i tym podobne. A nie jest to łatwe, bo oczekiwania dotyczące wzrostu płac i wydatków bieżących są duże. Jestem pełen uznania dla skarbnika miasta, Andrzeja Bojanowskiego, i służb finansowych, z dyrektorem Teresą Błacharską na czele, za profesjonalizm w poszukiwaniu

dotatkowych środków na inwestycje i odporność na naciski związane ze zwiększeniem wydatków bieżących.

Wierzę, że czas wielkiej rozbudowy i modernizacji Gdańska przyniesie mieszkańcom wiele konkretnych korzyści. Jakość życia gdańszczan ulegnie wyraźnemu wzrostowi. Gdańsk będzie jeszcze atrakcyjniejszy dla inwestorów krajowych i zagranicznych, a więc przyciągnie nowe, godziwie opłacane miejsca pracy, co z kolei podniesie nasze możliwości nabywcze. Będziemy mogli pozwolić sobie na więcej, poprawimy swój standard życia, stać nas będzie na większe i lepiej wyposażone mieszkania. Nowe miejsca pracy powinny też przyciągnąć nowych mieszkańców, którzy wniosą w życie miasta ożywienie, nowe idee i innowacje, ale będą też nowymi podatnikami wspierającymi nasz budżet.

Młode i Stare Śródmieście Metropolii Gdańskiej

O atrakcyjności każdego miasta w dużej mierze świadczy jego centrum, którym w Gdańsku powinno być Śródmieście. Znamy niedostatki naszego Śródmieścia (por. rozdział: „Przestrzeń publiczna – przestrzeń społeczna”) – wymaga ono dużych zmian. Jestem przekonany, że po przeprowadzeniu planowanych przede mną i moich współpracowników działań i inwestycji, we współpracy z sektorem prywatnym oraz przy aprobacie gdańszczan, uformujemy na dziesiątki lat nowoczesne – ale charakteryzujące się szacunkiem dla historycznej części Śródmieścia – centrum nie tylko Gdańska, lecz także Metropolii Gdańskiej.

Jesteśmy na najlepszej drodze do osiągnięcia zamierzonych celów. W latach 1999–2002 udało nam się przygotować i uzgodnić z wojewódzkim konserwatorem zabytków wiele

niezbędnych dla rewitalizacji i inwestycji planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych części Śródmieścia. W następnych latach nastąpiło uwolnienie terenów po działalności przemysłowej. Trzeba pamiętać, że zasadnicza część Śródmieścia to ukształtowana przez tysiąc lat południowa część współczesnego Gdańska, położona w pierścieniu nowożytnych fortyfikacji i wpisana do rejestru zabytków jako historyczny układ urbanistyczny miasta. Obecnie jest to dzielnica mieszkaniowo-usługowa, ale do niedawna, o czym zdajemy się zapominać, pełniła ona funkcje przemysłowo-składowe.

Mamy niepowtarzalną i historyczną szansę wzbogacenia nowymi budynkami, placami i ulicami Śródmieścia, które przez wieki budowały pokolenia gdańszczyzan, a nasi ojcowie i dziadkowie podźwignęli z gruzów. W obrębie historycznego Gdańska, strategicznym zadaniem jest drugi etap odbudowy Głównego Miasta przez wzniesienie około dwustu kamienic, których kształt będzie dopuszczał współczesne formy architektoniczne, bądź też ich odtworzenie w wypadku zachowanej ikonografii. W celu zachowania charakteru gdańskiej zabudowy w 2004 roku, z inspiracji mojego zastępcy Wiesława Bielawskiego i architekta Bogusława Ruteckiego, podjąłem decyzję o rozpisaniu międzynarodowego konkursu architektonicznego na kamienicę gdańską XXI wieku⁴. Jestem przekonany, że interesujące projekty fasad posłużą jako wzór i inspiracja dla przyszłych inwestorów. Liczę, że zarówno wojewódzki konserwator zabytków, jak i moi współpracownicy zachowają dużą ostrożność i uwagę przy wydawaniu pozwoleń na budowę.

Niezbędnym dopełnieniem odbudowy jest rewitalizacja przestrzeni publicznej, placów i ulic. Kilka lat temu podjąłem decyzję o zastąpieniu asfaltowej nawierzchni ulic brukiem. Mimo krytyki jednej z gazet dziś nikt nie kwestionuje potrzeby

tych działań. Sukcesywnie ze wszystkich ulic Głównego Miasta zniknie asfalt. Zleciłem też zastąpienie dotychczasowych lamp ulicznych stylizowanymi. Co więcej, na ulicy Latarnianej zostaną ustawione, wzorowane na historycznych, lampy gazowe. Chciałbym także w przyszłości przeprowadzić konkurs na wzornictwo wyposażenia miejskiego (śmietniki, ławki i tym podobne), aby je dostosować do atmosfery Głównego Miasta. Innym wyzwaniem jest likwidacja dotychczasowych śmietników przydomowych i odnowienie podwórek. Będzie to wymagało dużego zaangażowania mieszkańców – właścicieli mieszkań i zarządów wspólnot mieszkaniowych.

Ważnym zadaniem rewitalizacji gospodarczej Śródmieścia jest powstanie reprezentacyjnego centrum handlowo-usługowo-biurowego, wraz z węzłem integracyjnym z przystankiem Szybkiej Kolei Miejskiej Gdańsk-Śródmieście, na niezabudowanym Targu Siennym i Targu Rakowym. Po wielu latach negocjacji z PKP 30 lipca 2008 roku udało mi się podpisać porozumienie na zagospodarowanie terenów kolejowych z wiceministrem infrastruktury Juliuszem Engelhardtem, marszałkiem województwa pomorskiego Janem Kozłowskim i prezesami trzech spółek Grupy PKP. To, że do tego doszło, jest wielką zasługą dyrektora Iwony Bierut i jej zespołu z Wydziału Polityki Gospodarczej Urzędu. Na tym terenie (około 7,5 hektara) będzie można wybudować ponad 196 000 metrów kwadratowych powierzchni użytkowej dla handlu i usług. Powstanie atrakcyjne miejsce spotkań, zakupów i pracy. A co ważne, dzięki wydłużeniu linii SKM do nowego przystanku Śródmieście pozostałe centra metropolii zostaną lepiej skomunikowane z Głównym Miastem.

Naturalnym przedłużeniem Targu Siennego jest Targ Węglowy. Chciałbym, aby powstał pod nim parking podziemny,

a uwolniony w ten sposób od samochodów Targ, wraz z odbudowaną pierzeją (od strony Wałów Jagiellońskich, na miejscu między innymi obecnego budynku LOT), stał się kolejnym atrakcyjnym placem miejskim. Niestety, kolejne zarządy spółki LOT utrudniają nam to zadanie, blokując plany inwestycyjne.

Trzeci mój cel to rozwój inwestycji na całej Wyspie Spichrzów, na Polskim Haku, na Ołowiance, w Dolnym Mieście, na Starym Przedmieściu, w rejonie Angielskiej Grobli i Długich Ogrodów. Wiem, że zwłaszcza sprawa niezagospodarowania północnej części Wyspy Spichrzów bardzo interesuje gdańszczan i wywołuje krytykę władz i mojej osoby. Proszę mi wierzyć, od dziesięciu lat, z kolejnymi ministrami skarbu (od AWS, SLD, PiS do PO) negocjuję zamianę lub kupno przez Miasto czterech strategicznych działek będących w użytkowaniu wiecznym Przedsiębiorstwa Konserwacji Zabytków (PKZ) z siedzibą w Warszawie. Nie chcę zapeszać, ale mam nadzieję, że kiedy będą Państwo czytali tę książkę, Miasto wreszcie obejmie we władanie działki na Wyspie. Przeciągające się rozmowy z PKZ i Ministerstwem Skarbu Państwa nie oznaczają, że przez ten czas nic nie robiliśmy na Wyspie Spichrzów. Zostały rozebrane wszystkie obiekty znajdujące się na działkach miasta. Podczas moich kadencji przeprowadzono badania archeologiczne całego terenu, którego właścicielem jest Gdańsk – teren jest więc gotowy do zabudowy. Do rozwiązania pozostał jeszcze jeden problem: trzeba pozyskać silnego finansowo i doświadczonego w budowie na historycznych terenach dewelopera, który będzie umiał współpracować z hiszpańskim właścicielem cennego terenu przy Motławie, ponieważ koszty budowy w tym miejscu będą wyższe niż gdziekolwiek indziej – oprócz nieistniejącej infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej, gazowej i tym podobnych trzeba odbudować zniszczone nabrzeża.

Marzy mi się przykrycie całej północnej części Wyspy Spichrzów płytą, tak by cały ruch samochodowy ukryć pod ziemią. Na niej powinien powstać wielki deptak między odbudowanymi spichlerzami. Coraz bardziej potrzebujemy miejsc, po których moglibyśmy pospacerować. Ta część Wyspy będzie z pewnością jednym z nowych miejsc magicznych, które będą przyciągać mieszkańców i turystów. Planuję też, że właśnie tam wzniesione zostanie nowe, zaprojektowane specjalnie w tym celu, Muzeum Bursztynu. Dumny jestem z obecnie działającego Muzeum, goszczącego od 2006 roku w gotyckich murach zespołu Przedbramia i Katowni. Stało się to możliwe dzięki zaangażowaniu dyrektora Adama Koperkiewicza, kierownik Joanny Grązewskiej oraz kustosz Renaty Adamowicz. To niezwykle miejsce, świetnie zlokalizowane na początku Drogi Królewskiej; niestety, nie daje pełnej szansy na rozwinięcie ekspozycji muzealnej, na wzbogacenie programów edukacyjnych, a przede wszystkim jest niedostępne dla osób niepełnosprawnych i starszych (wysokie stopnie, brak windy). Dlatego Gdańsk – światowa stolica bursztynu – w ciągu następnych kilku lat powinien zdobyć się na budowę nowoczesnej ekspozycji.

Pozostała, środkowa i południowa część Wyspy Spichrzów jest powoli zabudowywana. Powstają nowe kamienice mieszkalne, a stary spichlerz przy rogu ulicy Chmielnej i Podwala Przedmiejskiego adaptowany jest na hotel. Przygotowujemy plan zagospodarowania przestrzennego dla części środkowej, tak aby umożliwić w przyszłości zabudowę obiektami handlowymi i usługowymi całej arterii przecinającej Wyspę – Podwala Przedmiejskiego. I w tej właśnie części Wyspy chciałbym zlokalizować drugą instytucję kultury – Muzeum Historyczne Miasta Gdańska. Obecnie Muzeum mieści się w wielu różnych obiektach: od Ratusza Głównego Miasta, poprzez Dwór Artu-

sa, kamienicę Uphagena i inne. W Ratuszu brakuje miejsca na stałą, dużą, multimedialną wystawę o historii tysiącletniego Gdańska i wystawy czasowe. Niełatwo jest też pogodzić funkcje reprezentacyjne Ratusza z działalnością Muzeum.

Potrzebujemy nowego gmachu, który zostanie zaprojektowany tak, by odpowiadał na wyzwania XXI wieku. Przecież opowieść o Gdańsku jest równocześnie opowieścią o historii Rzeczypospolitej, Kaszub, Pomorza i Niemiec, o stosunkach niemiecko-polskich oraz o niezwykłej kulturze mieszczańskiej miasta hanzeatyckiego. Ponad pół roku temu poprosiłem szefa Pracowni Historii Gdańska i Dziejów Morskich Polski Instytutu Historii PAN, profesora Edmunda Kizika, o przygotowanie koncepcji scenariusza opowiadającego o historii Gdańska. Chciałbym, aby przed wkopaniem pierwszej łopaty pod budowę muzeum gotowy był nie tylko scenariusz, który będzie efektem współpracy całego gdańskiego, krajowego, a także niemieckiego środowiska historycznego, ale też projekt scenografii multimedialnej i interaktywnej. Jestem przekonany, że ta wystawa i muzeum będzie świadectwem samoświadomości historycznej gdańszczan, a przy tym miejscem edukacji młodych pokoleń.

Na Ołowiance dzięki inicjatywie i uporowi profesora Romana Peruckiego, życzliwej pomocy prezesa Elektrociepłowni Wybrzeże, Waldemara Dunajewskiego, oraz wsparciu finansowemu samorządu województwa pomorskiego dokonała się niezwykła, rzadka w Polsce, adaptacja obiektu byłej elektrociepłowni na potrzeby Polskiej Filharmonii Bałtyckiej. Dumni jesteśmy z tej inwestycji. Dzięki niej mamy nie tylko wspaniałą salę koncertową o świetnej akustyce, ale i największą w mieście salę kongresową. Filharmonia gościła nie tylko znane orkiestry i muzyków, ale między innymi dwudziestu dwóch pre-

zydentów i premierów Europy – gości dwudziestej piątej rocznicy „Solidarności”. Byłoby celowe, ażeby w otoczeniu obiektu, w miejsce nieczynnych budynków poszkolnych, które miasto podarowało Filharmonii, wybudować hotel i sale konferencyjne, tak aby wraz z okolicznymi hotelami pełniły one funkcję centrum konferencyjnego. Popieram koncepcję zbudowania kładki ruchomej, która przerzucona przez Motławę w okolicy ulicy Grodzkiej, ułatwi komunikację pieszą i ożywi ruch na Ołowiance, która jest corocznym gospodarzem Festiwalu Gwiazd.

Z zachwytem obserwujemy rewitalizację rejonu ulicy Szafarnia. W dawnym spichlerzu Nowa Pakownia powstał czterogwiazdkowy Hotel Gdańsk; znajduje się tam również pierwszy w mieście mały browar – „Brovarnia Gdańsk”, gdzie warzone jest piwo według starych gdańskich receptur. Obok niego wznoszone są eleganckie kamienice, na których parterze znajdzie miejsce bosmanat mariny żeglarskiej. Wzdłuż Szafarni powstaną kolejne budynki. Jest szansa, że deweloperzy zagospodarują cały kwartał wytyczony ulicami Szafarnia, Angielska Grobla, Krowoderska i Długie Ogrody. Powstanie niezwykle miejsce do zamieszkania i rozrywki. Teren po dawnych Zakładach Mięsnych przy Angielskiej Grobli oraz wolne tereny przy Długich Ogrodach będą w najbliższych latach zabudowywane kamienicami mieszkalnymi, z usługami na parterach.

Dla Dolnego Miasta z ulicą Łąkową został przygotowany precyzyjny program rewitalizacji, który powinien uzyskać wsparcie finansowe Unii za pośrednictwem Zarządu Województwa Pomorskiego. Już dziś w Dolnym Mieście funkcjonuje siedziba słynnej firmy odzieżowej LPP, a także znanej z ekskluzywnych wyrobów galanterijnych firmy „Batycki”. Tam też mieści się Galeria Sztuki Współczesnej „Łażnia”. Bę-

dzie to więc dzielnica mieszkaniowa, biznesowa i artystyczna (więcej na ten temat w rozdziale „Przestrzeń publiczna – przestrzeń społeczna”). Ogromny teren – już po wyburzeniu Fabryki Opakowań Blaszanych – dopełni Dolne Miasto funkcjami handlowymi i mieszkaniowymi, a zrewitalizowany przez miasto Opływ Motławy, ze starymi fortyfikacjami, zyska na popularności.

Na Starym Przedmieściu dzięki wsparciu finansowemu Miasta kończy się odbudowa kościoła Świętego Piotra i Pawła oraz trwa konserwacja kościoła Świętej Trójcy. Powstała zabudowa mieszkalna przy ulicy Lastadia. A za kilka lat na podarowanym przez Miasto placu między ulicami Kocurki, Żabi Kruk a Toruńską powstanie nowy gmach Muzeum Narodowego.

Po drugiej stronie Starego Przedmieścia, na dawnym parkingu przed gmachem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, w ciągu najbliższych lat zostanie wybudowany przez Miasto Gdańsk ze środków własnych, unijnych i samorządu województwa drugi poza „Wybrzeżem” obiekt teatralny w Śródmieściu – Gdański Teatr Szekspirowski. Imponujący projekt architektoniczny autorstwa weneckiego architekta Renato Riziego stanie się symbolem symbiozy architektury współczesnej z otoczeniem historycznym. Nową instytucję kultury zawdzięczamy inicjatywie i niespożytej energii profesora Jerzego Limona z Uniwersytetu Gdańskiego, który rozpropagował pomysł i przekonał do idei powtórnego wzniesienia teatru publicznego w miejscu, w którym przed wiekami angielscy aktorzy grali sztuki dla gdańskiej publiczności.

Od wielu lat zabiegam u kolejnych komendantów wojewódzkich policji o przeniesienie biura i laboratorium policji z Biskupiej Górki na ulicę Słowackiego w Złotej Karczmi. Obiekty dziś zajmowane przez policję można by wówczas prze-

znaczyć na funkcje hotelarsko-turystyczne. Z Biskupiej Górki rozpościera się jeden z najpiękniejszych widoków starego Gdańska. Drugi tak wspaniały widok mamy z Góry Gradowej.

W historycznym Śródmieściu dużym wyzwaniem jest jeszcze niezwykle kosztowny proces rewitalizacji nabrzeży i zbudowanie choćby dwóch mostów zwodzonych – Zielonego i Na Stępcie. Chciałbym, aby nadrzeczny Gdańsk w większym stopniu korzystał z ukształtowanego przez wieki systemu kanałów i rzek. Z innych godnych przypomnienia ważnych śródmiejskich przedsięwzięć należy wymienić dalszą odbudowę kościoła Świętego Jana, z przeznaczeniem na cele kulturalne i religijne. Przy ulicy Świętego Ducha chciałbym, aby został odbudowany Dom Chodowieckich na potrzeby domu twórczego pisarzy i artystów. Na bazie kilku lokali użytkowych na ulicy Szerokiej, Powroźniczej i Piwnej stworzymy od dawna oczekiwaną przez środowisko artystyczne Gdańską Galerię Miejską. Być może wyjątkową jej częścią mógłby stać się odbudowany – za zgodą i we współpracy z zakonem o. o. oblatów – pokarmelicki refektarz przy ulicy Podbielańskiej. Przy Żurawiu Gdańskim zostanie wzniesiony nowoczesny Ośrodek Kultury Morskiej Centralnego Muzeum Morskiego, w którym między innymi będzie prezentowana interaktywna wystawa stała „Ludzie – statki – porty”.

Największym jednak i najdroższym przedsięwzięciem rewitalizacji terenów przemysłowych na Pomorzu, a także w Polsce, będzie zagospodarowanie ponad siedemdziesięciu hektarów terenów postoczniowych. Właścicielem większości tych terenów jest inwestor duński. Początkiem wieloletniego procesu zagospodarowywania będzie budowa pierwszego odcinka ulicy Nowa Wałowa ze środków Miasta i duńskiego inwestora. Młode Miasto, bo taka jest historyczna nazwa tej

dzielnicy, stanie się współczesnym dopełnieniem historycznego Śródmieścia Gdańska, a wraz z realizacją wcześniej opisanych przedsięwzięć w Śródmieściu nastąpi przekroczenie „masy krytycznej” funkcji metropolitalnych, skoncentrowanych na jednym obszarze; w konsekwencji stworzy to centrum Gdańska i Metropolii na miarę rangi i oczekiwań mieszkańców.

W Młodym Mieście zostanie wybudowanych milion metrów kwadratowych powierzchni użytkowej, w tym 650 000 metrów kwadratowych przeznaczonych na usługi i 350 000 metrów kwadratowych na cele mieszkaniowe. Aż 150 000 metrów kwadratowych, istniejącej powierzchni użytkowej poddanych będzie rewitalizacji. Inwestorzy szacują, że w sumie powstanie ponad 3500 mieszkań dla ponad dziesięciu tysięcy mieszkańców oraz 12 000 nowych miejsc pracy, głównie w takich usługach, jak bankowość, IT, badania i rozwój. Symbolicznym sercem Młodego Miasta stanie się siedziba Europejskiego Centrum Solidarności, która stanie tuż za historyczną stoczniewą Bramą nr 2. Integralną część opowieści o „Solidarności” stanowić będzie niepozorny budynek – Sala BHP, świadek Wielkiej Historii; tam Lech Wałęsa, przewodniczący komitetu strajkowego, podpisał Porozumienie Sierpniowe.

Od placu Solidarności z Pomnikiem Poległych Stoczniewców, poprzez Bramę nr 2, obok ECS będzie biegła aleja piesza o nazwie Droga do Wolności, na której końcu, mam nadzieję, wybudujemy niewielki, współczesny architektonicznie kościół pod wezwaniem przyszłego świętego Jana Pawła II, jako wotum za dar wywalczonej wolności i etyczny drogowskaz na przyszłość. Marzy mi się, by Droga do Wolności poprzez każ-

dy zaprojektowany detal świadczyła o triumfie wolności, o radosnym uczuciu pokojowego zwycięstwa Polaków, o tym że tu, wśród dźwigów stoczniowych i pyłu przemysłowych hal, strajkujący robotnicy kładli fundamenty pod zjednoczoną Europę. Rozważamy zaproszenie wybitnych artystów, rzeźbiarzy, wizjonerów, aby tę przestrzeń publiczną wypełnili radosną odą do wolności.

Rewaloryzacja historycznego Śródmieścia i Młodego Miasta przyciągnie nowych – aktywnych, ciekawych wydarzeń kulturalnych, kreatywnych i o wyższych niż przeciętne dochodach – mieszkańców. Niepowtarzalny klimat i magia miejsca, powstałe i planowane hotele, od klasy najwyższej do ekonomicznej, istniejące i planowane muzea oraz instytucje kultury, restauracje i puby będą przez cztery pory roku przyciągały mieszkańców innych dzielnic, miast metropolii i turystów. A my, gdańszczanie wzbogacimy swoją historyczną tożsamość dumnej przeszłości, opartej na pięknie historycznego Śródmieścia, o nową, na miarę XXI wieku architekturę, wyrastającą z dziedzictwa „Solidarności” i miejsca narodzin Nowej Europy.

Ruch to życie miasta

Przekształcenie i rozbudowa układu transportowego dużego miasta to proces długofalowy i niezwykle kosztowny. Ponadto musi gwarantować nieprzerwane funkcjonowanie. W Gdańsku, podobnie jak w innych miastach polskich, opóźnienia w zakresie inwestycji transportowych wynoszą od piętnastu

2007

ILE TO LAT? RUSZYŁ TRAMWAJ NA CHEŁM!

FOT. JERZY PINKAS

do dwudziestu lat. Rozbudowie miasta o nowe dzielnice nigdy nie towarzyszyły realizowane w takim samym tempie inwestycje drogowe. Dodatkowo wraz ze zmianą ustroju gwałtownie wzrosła w Gdańsku liczba samochodów. Obecnie poziom motoryzacji indywidualnej kształtuje się na poziomie około czterystu samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców. Do momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej budżet Gdańska – ze względu na niewystarczające dochody – nie pozwalał na realizację dużych projektów drogowych, które mogłyby poprawić i udrożnić istniejący układ transportowy.

Na początku pierwszej kadencji (1998–2002) podjąłem ryzykowną decyzję przebudowy i poszerzenia pierwszego odcinka ulicy Słowackiego. Po latach apeli do kolejnych rządów o poszerzenie Słowackiego, która wtedy znajdowała się w gestii rządu, zdecydowałem o rozpoczęciu jej rozbudowy na odcinku leśnym między Złotą Karczmą a obecnym rondem de la Salle'a. Wielu gdańszczan pamięta do dziś, jak jesienią 1998 roku symbolicznie rozpocząłem prace budowlane.

Wraz z wejściem do Unii pojawiła się szansa pozyskania środków na rozbudowę układu transportowego. W latach 2004–2006 Gdańskowi udało się pozyskać pierwsze poważne środki finansowe z Unii. Dzięki otwartości i życzliwości ówczesnego wiceministra infrastruktury w rządzie Jerzego Millera i Marka Belki, Jana Ryszarda Kurylczyka z SLD (wcześniej wojewody pomorskiego), nasze projekty przebudowy ulic Marynarki Polskiej oraz Podwała Grodzkiego – Wałów Jagiellońskich (na odcinku Wały Piastowskie – Hucisko) uzyskały dofinansowanie z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Przebudowa Wałów Jagiellońskich wywołała wiele perturbacji komunikacyjnych, a że prowadzona była w 2006 roku, w okresie samorządowej kampanii wyborczej, przedstawiciele

PiS wykorzystywali to, by mnie atakować. Niektórzy członkowie kierownictwa PO obawiali się, że przyplączę tę inwestycję przegraną w wyborach. Mieszkańcy okazali się jednak bardziej racjonalni niż populistyczni politycy PiS. Trzecią ważną inwestycją realizowaną w tym czasie była budowa kolejnego odcinka Armii Krajowej (trasy W-Z) od ulicy Jabłoniowej do Kartuskiej.

Głównym celem kolejnych działań inwestycyjnych Miasta w zakresie systemu drogowo-ulicznego jest zbudowanie drogowych powiązań wewnętrznych Gdańska na kształt prostokątnej ramy, składającej się z zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, ciągu nowej Spacerowej, Drogi Zielonej (wzdłuż granicy z Sopotem), rozbudowanej Trasy Sucharskiego i projektowanej Obwodnicy Południowej Gdańska. Zbudowany pod koniec lat dziewięćdziesiątych most nad Martwą Wisłą łączy ulicę Elbląską z południowym końcem ulicy Sucharskiego i otwiera wjazd na Stogi, w tym do Portu Północnego. Kolejny element ramy stanowić będzie przeprawa przez Martwą Wisłę wraz z połączeniami do ulicy Sucharskiego od strony Marynarki Polskiej i do Obwodnicy Południowej, a także jej prowizoryczne zamknięcie od strony północnej – Droga Seledynowa, będąca etapem realizacji Drogi Zielonej. Potem będą realizowane kolejne etapy Drogi Zielonej, rozbudowa istniejącego odcinka ulicy Sucharskiego i budowa tak zwanej nowej Spacerowej z tunelem pod Pachółkiem⁵.

W miarę możliwości finansowych będziemy modernizować ciąg Słowackiego – nowa Kościuszki (do Rzeczpospolitej) – nowa Gdańska (od Rzeczpospolitej do Krasickiego) aż do przyszłego stadionu Arena Bałtycka w Letnicy. Ważnym celem jest dokończenie budowy Armii Krajowej do Obwodnicy Trójmiejskiej wraz z nowym węzłem Karczemki, dzięki czemu po-

wstanie dogodne połączenie między Śródmieściem (Dolnym Tarasem) a Obwodnicą (Górnym Tarasem). Wybudowanie Południowej Obwodnicy Gdańska przez Generalną Dyрекcję Dróg i Autostrad powinno ograniczyć ruch tranzytowy w Gdańsku, szczególnie na Podwalu Przedmiejskim.

Wśród dróg dzielnicowych dużym wyzwaniem jest rozbudowa układu drogowego w Gdańsku-Południe, gdzie co roku przybywają setki nowych mieszkań. Planujemy tam między innymi poszerzenie ulicy Łostowickiej i budowę nowej ulicy Łódzkiej. Innym projektem dzielnicowym, ale o ogromnych konsekwencjach gospodarczych dla Gdańska, jest rozpoczęcie zagospodarowywania terenów postocznioowych. Warunkiem jest budowa Nowej Wałowej, która skomunikuje te tereny z resztą miasta. Pierwszy etap budowy Nowej Wałowej rozpocznie się w 2009 roku. W październiku 2008 podpisałem umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym z duńskim inwestorem BPTO Gdańsk Development, który sfinansuje 50 procent kosztów budowy pierwszego odcinka tej ulicy.

Innym strategicznym celem polityki transportowej jest zapewnienie wysokiego standardu transportu zbiorowego i utrzymanie przynajmniej na obecnym poziomie jego udziału w przewozach. Priorytetem jest rozbudowa komfortowego, ekologicznego i niezawodnego transportu szynowego. Od kilku lat z powodzeniem realizujemy Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej, który obejmuje przebudowę torowisk, zakup nowych autobusów i tramwajów oraz budowę nowych linii tramwajowych. Dumny jestem, że dzięki naszej ciężkiej pracy i życzliwości wiceminister Małgorzaty Ostrowskiej z SLD w rządzie Marka Belki udało się pozyskać pieniądze na budowę pierwszej od wielu lat w Polsce nowej linii tramwajowej, łączącej Chełm ze Śródmieściem. Dodatkowo zmodernizowano dwa-

dzieścia kilometrów torów i przebudowano pięćdziesiąt pięć przystanków tramwajowych, wraz z udogodnieniami dla niepełnosprawnych. Sukces realizacji drugiego etapu Gdańskiego Projektu Transportu Miejskiego był możliwy dzięki wytrwałej pracy dużego grona osób z miejskich jednostek organizacyjnych: Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska z Januszem Łagowskim na czele, Zarządu Dróg i Zieleni z Romualdem Nietupskim, Zakładu Komunikacji Miejskiej z Jerzym Zgliczyńskim oraz licznych wydziałów Urzędu Miejskiego.

Obecnie kończymy przygotowania do trzeciego etapu Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej na lata 2008–2011. Marzy się nam budowa nowej linii tramwajowej w dzielnicy Gdańsk-Południe: od pętli Chełm przy ulicy Ptasiej, przez nową ulicę Łódzką, do pętli zwanej Nowa Łódzka. To poprawiłoby dostęp mieszkańców tej dzielnicy do Śródmieścia. Drugim elementem projektu jest budowa linii tramwajowej w dzielnicy Piecki-Migowo: od pętli Siedlce wzdłuż ulicy Kartuskiej, przez ulice Nowolipie, Rakoczego, Bulońską, do pętli Myśliwska w rejonie skrzyżowania ulic Bulońskiej i Myśliwskiej. Z nadzieją czekam na ostateczne decyzje ministrów rządu Donalda Tuska o podziale środków unijnych na realizację tych śmiałych projektów.

Do pełnego sukcesu i efektywności rozbudowywanego układu transportowego niezbędna jest organizacja nowoczesnych węzłów integracyjnych i przesiadkowych transportu indywidualnego i zbiorowego, z uwzględnieniem systemu parkingowego. Krajowe węzły integracyjne są zlokalizowane w Gdańsku Głównym (kolej dalekobieżna, podmiejska, SKM, autobusy krajowe i międzynarodowe, tramwaj, autobus), w Gdańsku-Rębiechowie (lotnisko) i przy terminalu promowym (Nowy Port). Metropolitalne węzły integracyjne (kolej dalekobieżna, pod-

miejska, SKM, autobus regionalny, wycieczkowy, miejski oraz parkingi) są zlokalizowane we Wrzeszczu i w Oliwie, a w przyszłości – w Śródmieściu i przy Czerwonym Moście⁶. Całość zarządzania ruchem na obszarze Metropolii Gdańskiej będzie spięta poprzez system inteligentnego sterowania ruchem. Liderem tego projektu, który – mamy nadzieję – otrzyma dofinansowanie z Unii, jest Miasto Gdynia.

Gdańsk jest liderem w budowie dróg rowerowych. Intensywnie zaczęliśmy budować sieć tych dróg od współpracy z Marcinem Hylą – krakowskim entuzjastą i działaczem ruchu rowerowego, który namówił mnie do udziału w konkursie. Zabiegi skończyły się sukcesem. Do pozyskanego z Funduszu Środowiska Globalnego ONZ miliona dolarów miasto dodało trzynaście milionów złotych i zbudowaliśmy 15 kilometrów dróg. Obecnie mamy już 84 kilometry dróg rowerowych. W uzgodnieniu z organizacjami rowerowymi (między innymi Obywatelską Ligą Ekologiczną), stworzyliśmy wieloletni plan rozbudowy dróg rowerowych w Gdańsku. Do roku 2012 będziemy mogli wybudować 150 kilometrów. Dodatkowo razem z Sopotem i Gdynią budujemy zintegrowaną metropolitalną sieć dróg rowerowych. Czekamy na decyzje o przyznaniu środków unijnych. Będziemy też systematycznie tworzyć parkingi rowerowe. Niestrudzonym współpracownikiem przy budowie dróg rowerowych jest Antoni Szczyt – pełnomocnik prezydenta ds. rozwoju sieci dróg.

Dla sprawnego funkcjonowania Metropolii Gdańskiej kluczowe znaczenie ma Szybka Kolej Miejska. Obecnie większościowym udziałowcem SKM jest PKP, a mniejszościowym – samorząd województwa pomorskiego. Jeszcze w tym roku Miasto Gdańsk obejmie udziały w SKM sp. z o.o. na kwotę dwóch milionów złotych. Pozostałe samorzady metropolii

również deklarują kapitałowy udział w SKM. To szansa, że w przeciągu kilku lat nastąpi pełne usamorządowanie SKM. Dzięki temu będzie można zmodernizować tabor i lepiej dostosować SKM do metropolitalnego układu transportowego. Jestem zdecydowanym zwolennikiem szybkiej modernizacji taboru nie tylko dzięki środkom unijnym, ale też dzięki kredytowi lub obligacjom, tak aby SKM stała się komfortowym, bezpiecznym i szybkim środkiem transportu, takim jak metro. Nowym impulsem w rozwoju szynowego transportu metropolitalnego będzie budowa – realizowana przez samorząd województwa pomorskiego – pierwszej linii metropolitalnej kolei z Wrzeszcza na lotnisko Lecha Wałęsy po śladzie nieistniejącej już przedwojennej linii kolejowej. W dalszych etapach kolej metropolitalna skomunikuje Gdańsk i Gdynię z Kaszubami.

Wraz z rosnącą liczbą samochodów i zmianą przyzwyczajzeń transportowych gdańszczan narastającym problemem staje się zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych. Wzrasta mobilność mieszkańców i rodzą się nowe przyzwyczajenia, często nie do pogodzenia z możliwościami miasta. Wielu gdańszczan najchętniej dojechałoby samochodem pod same drzwi restauracji, kościoła, centrum handlowego, szkoły czy przedszkola. Mając do wyboru wygodne, ale płatne miejsce parkingowe, wielu mieszkańców wybiera trawnik albo chodnik. Miejską politykę parkingową oparliśmy między innymi na następujących zasadach: lokowanie jak największej liczby miejsc parkingowych na działkach własnych i tworzenie ich na koszt inwestorów zabudowy mieszkaniowej czy usługowej, zachęcanie do budowy parkingów podziemnych w Śródmieściu na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego. Rygorystyczne egzekwowanie przez Straż Miejską zasad ograniczonego parkowania powinno z czasem zdyscyplinować kierowców.

Przewidujemy, że rozwój przyjaznej komunikacji zbiorowej zachęci gdańszczan do częstszego pozostawiania samochodu w domu i korzystania z tramwaju, autobusu, czy SKM. Strategicznym celem jest utrzymanie obecnego podziału zadań przewozowych w następujących proporcjach: transport samochodowy – 38 procent, transport zbiorowy – 41, pieszy i rowery – 21 procent. Analizując potoki samochodów osobowych i potoki pasażerskiego transportu zbiorowego oraz śledząc wyniki badań ankietowych, Biuro Rozwoju Gdańska stwierdziło wzrost udziału transportu samochodowego w stosunku do udziału transportu zbiorowego oraz spadek ruchu pieszego⁷.

Wszystkie inwestycje miejskie są możliwe jedynie dzięki wielkiemu zaangażowaniu mojego zespołu, z moim zastępcą Marcinem Szpakiem i Krzysztofem Rudzińskim z Wydziału Programów Rozwojowych, a także wspaniałych pracowników z Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska oraz Zarządu Dróg i Zieleni.

Gdańsk po Euro 2012

Jeeest!!! Punktualnie o 10:39 czasu brytyjskiego, w środę, 18 kwietnia 2007 roku sala ratusza w Cardiff eksplodowała polsko-ukraińską radością. Sekundy wcześniej prezydent UEFA Michel Platini sięgnął do koperty i przeczytał: „*Pologne et Ukraine*”. Nie zdążył powiedzieć nic więcej, bo poderwało się kilkadziesiąt osób z polsko-ukraińskiego sztabu. Poderwałem się i ja, skakałem jak dziecko, machałem kibicowskim szalikiem. Skakała Irena Szewińska, a Michał Listkiewicz, szef PZPN, i Hrihorij Surkiz, szef ukraińskiego związku piłkarskiego, rzucili się sobie w objęcia. Radość mnie rozpierała. By-

łem szczęśliwy i dumny z Gdańska. Czułem, że ta chwila przejdzie do historii. Zdarzył się cud, którego niewielu się spodziewało. Bukmacherzy nie dawali nam szans. Zwyciężyła pasja kilkudziesięciu ludzi z Polski i Ukrainy. Jeszcze dzień wcześniej, w czasie ostatniej oficjalnej prezentacji krajów kandydujących: Chorwacji–Węgier, Włoch i Polski–Ukrainy, wręczyłem Michelowi Platiniemu list Lecha Wałęsy z poparciem polskiej kandydatury na gospodarza Euro 2012.

W pierwszym wywiadzie, jakiego jeszcze z Cardiff udzieliłem telefonicznie „Dziennikowi Bałtyckiemu”, zapewniałem: „zrobimy najwspanialsze mistrzostwa Europy. Już jutro zabieramy się do pracy. Dostaliśmy duży kredyt zaufania. Przed podjęciem decyzji nie mieliśmy ani autostrad, ani stadionów. Zaczynamy od zera”⁸. Natomiast w „Gazecie Wyborczej Trójmiasto” Krzysztof Katka opatrzył swój komentarz tytułem *Błysk prezydenta* i pisał: „w przyszłym roku minie 10 lat prezydentury Pawła Adamowicza. Przez te wszystkie lata miastu brakowało wielkiego sukcesu. Podsumowując w 2004 roku półmetek poprzedniej kadencji Adamowicza pisaliśmy: «Prezydencie, czekamy na błysk. Chciałoby się czegoś więcej, może jakiejś inwestycji, jakiegoś przełomu. Gdańsk ma takie możliwości». Tym przełomem okazały się piłkarskie mistrzostwa. Gdańsk jako pierwsze polskie miasto, zgłosił wniosek o organizację imprezy. Pewnie nie byłem jedynym, który wątpił w powodzenie tego projektu, tym bardziej, że Baltic Arena do dziś jest tylko wizją rysownika. Udało się jednak dzięki temu, że śmiałą wizję mieli nie tylko projektanci, ale i władze Gdańska”⁹.

Euforie i pochwały powoli ustępowały ostrzeżeniom: „jeśli to zmarnujemy, nie będzie to tylko wina Adamowicza, ale nas wszystkich. Nasze dzieci, zanim wyjadą z trójmiejskiej prowincji, będą nas mogły wytykać palcami, a więc nie spieprzmy

tego” – pisał Marek Górlikowski, zastępca redaktora naczelnego „Gazety Wyborczej Trójmiasto”¹⁰. W następnych miesiącach było coraz gorzej – od euforii do hysterii wiedzie w Polsce krótka droga. *Czy czeka nas Eurokompromitacja?* – takie oraz inne tytuły i wypowiedzi mnożyły się, pogłębiając frustrację, zamiast mobilizować.

A my w Gdańsku robiliśmy i robimy swoje. I co ważne, gramy w zgranej drużynie. Pierwsi w kraju złożyliśmy do PZPN wniosek z kandydaturą Gdańska do organizacji Euro 2012. Wdzięczny jestem moim współpracownikom: Andrzejowi Trojanowskiemu, Maciejowi Turnowieckiemu i Jerzemu Rembalskiemu, za inicjatywę, za propozycję, bym w imieniu Gdańska ubiegał się o organizację Euro 2012. Nie zapomnę, jak mój zastępca Wiesław Bielawski – wraz z grupą miejskich architektów – w ekspresowym tempie zlecił przygotowanie koncepcji stadionu Wojciechowi Grabianowskiemu z firmy architektonicznej RKW Rohde Kellerman Wawronsky z Düsseldorfu. Dzięki temu jako jedyni w Polsce mieliśmy najładniejszy, choć wirtualny projekt stadionu, przygotowany pod nadzorem Renaty Wiśniowskiej. Dziękuję urbanistom z Biura Rozwoju Gdańska, z Markiem Piskorskim na czele, którzy zaproponowali wyjątkowo korzystną lokalizację stadionu piłkarskiego w Gdańsku-Letnicy. Mielibyśmy dziś duże trudności, gdyby nie moi współpracownicy – Tomasz Lechowicz i Beata Bielecka z Wydziału Skarbu – którzy z wyprzedzeniem, już w 2006 roku, przygotowali, wspólnie z przyjaznymi działaczami Polskiego Związku Działkowców, porozumienie o likwidacji i przeniesieniu ogródków działkowych z Letnicy do Górek Zachodnich. Dzięki Beacie Bieleckiej, niestety tragicznie zmarłej, skomplikowany proces wypłaty odszkodowań i likwidacji przebiegł niezwykle sprawnie.

Dziękuję także byłemu premierowi Janowi Krzysztofowi Bieleckiemu za przekonywanie decydentów z PZPN do kandydatury Gdańska. Zostaliśmy zakwalifikowani dzięki dobrej ofercie i deklaracjom złożonym wobec UEFA przez gdańskich dyrektorów hoteli, którzy zaufali Miastu. Nieoceniony, jak zawsze, okazał się autorytet Lecha Wałęsy, który wystąpił osobiście w spotach reklamowych promujących gdańską i polską ofertę Euro 2012. Przed decyzją w Cardiff na moją prośbę uczestniczył wraz z żoną Danutą w ważnym spotkaniu kończącym pobyt delegacji UEFA w Gdańsku. Możliwość poznania legendarnego przywódcy robotniczego, laureata Nagrody Nobla, była wielkim przeżyciem dla członków delegacji UEFA. Tak oto przyjaciele Gdańska grali jak jedna drużyna.

Piłka nożna to gra zespołowa. Podobnie grą zespołową jest zarządzanie miastem i przygotowanie Gdańska do Euro. Przywództwo jest jedno, ale pracujemy w zespole i wygrywamy zespołowo. Euro 2012 w Gdańsku to projekt społeczny i obywatelski. Rozgrywki i półfinały mistrzostw w Gdańsku przebiegną pomyślnie tylko wtedy, gdy cały Gdańsk i Pomorze podejmie to wielkie wyzwanie organizacyjne jako dzieło wspólne, należące nie tylko do prezydenta i jego współpracowników. Podział pracy jest prosty. Powołane przeze mnie spółki BIEG 2012 oraz Gdańskie Inwestycje Komunalne Euro 2012 (GIKE) pod kierownictwem mojego zastępcy Marcina Szpaka przygotowują wszystkie inwestycje i wyłonią firmy, które wybudują stadion piłkarski w Letnicy oraz drogi, kanalizację deszczową, a także inne elementy infrastruktury, niezbędne do przeprowadzenia Euro 2012.

Warunkiem pełnego sukcesu w realizacji inwestycji związanych z Euro 2012 jest harmonijna współpraca pracowników Urzędu Miasta ze służbami Wojewody Pomorskiego oraz ge-

storami sieci, takimi jak Energa czy Pomorski Operator Systemu Dystrybucyjnego. Chciałbym podkreślić duże zaangażowanie wszystkich odpowiedzialnych służb, a w szczególności pracowników Wydziału Architektury Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, z poprzednim dyrektorem, Kazimierzem Normantem, i obecnym, Andrzejem Kondrackim. W Urzędzie Miejskim kluczową rolę odegrały służby geodezyjne dyrektora Bogusława Koczota, architekci dyrektora Andrzeja Ducha oraz osoby odpowiedzialne za gospodarkę komunalną z zespołu dyrektora Dymitrisa Skurasa. Często opinia publiczna nie docenia różnych służb komunalnych, które wprawdzie nie działają w sposób spektakularny, ale bez których ani bieżące funkcjonowanie miasta, ani inwestycje nie mogłyby być zrealizowane. Melioracje Gdańskie, Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna czy Saur Neptun Gdańsk są właśnie tymi firmami, które – nie tylko z okazji wielkich inwestycji, takich jak Euro 2012 – odgrywają bardzo ważną rolę w mieście.

Wdzięczny jestem licznym wspólnotom mieszkaniowym, spółdzielniom, że intensywnie remontują domy mieszkalne. Coraz więcej jest kamienic o odnowionych fasadach. Mam nadzieję, że tych remontów będzie jeszcze więcej. Liczę na wsparcie i zaangażowanie w to dzieło pracowników Gdańskiego Zarządu Nieruchomości Komunalnych oraz mojego zastępcy Macieja Lisickiego. To ważne, aby nasi liczni goście, których wielu przyjedzie do Gdańska po raz pierwszy, ujrzeli czyste i zadbane miasto.

Z największą starannością, po naradach ze współpracownikami wybrałem kompetentnych i doświadczonych prezesów: w wypadku spółki Biuro Inwestycji Euro Gdańsk 2012 Ryszarda Trykosko, odpowiedzialnego za budowę stadionu, a w wypadku spółki Gdańskie Inwestycje Komunalne Euro 2012 – Ro-

mualda Nietupskiego, odpowiedzialnego za realizację kilku inwestycji na ogólną wartość 3,5 miliarda złotych (co stanowi równowartość dwóch rocznych budżetów Miasta), w tym rozbudowy ulicy Słowackiego, budowy Trasy Sucharskiego i Europejskiego Centrum Solidarności. Bieżący nadzór nad pracami spółek powierzyłem profesjonalnym radom nadzorczym, złożonym zarówno z pracowników Urzędu Miejskiego, jak i z doświadczonych menedżerów sektora prywatnego.

W Urzędzie Miasta w Biurze Prezydenta ds. Sportu, kierowanym przez Andrzeja Trojanowskiego, powołałem specjalny zespół ze Zbigniewem Weinarem na czele, odpowiedzialny za przygotowanie organizacji Euro 2012 w Gdańsku. Role i odpowiedzialność są jasno określone, a wśród zajmujących się przygotowaniem wyczuwam entuzjazm. Ale powodzenie tej jednej z największych imprez sportowych na świecie zależy od nas, mieszkańców Gdańska, Sopotu, Gdyni, całej Metropolii Gdańskiej. Każdy z nas ma swoją rolę do odegrania. Młodzież i dorośli mogą włączyć się jako wolontariusze wspierający organizację. Ostatnio zgłosiło się do mnie parę osób z pomysłem i równocześnie deklaracją osobistego zaangażowania w proces nauczania języka angielskiego taksówkarzy i innych osób, które będą miały częsty kontakt z turystami. To ważne, by nasi goście bez przeszkód mogli w podstawowych sprawach porozumieć się w taksówce czy w sklepie.

Pamiętajmy, że najważniejszą walkę stoczmy poza boiskiem. To walka o atrakcyjny wizerunek, niezapomniane wspomnienia tych, którzy do nas przyjadą. Aby zechcieli do nas wrócić, musimy ich zachwycić, powinni zapamiętać radosną atmosferę, nowoczesne lotnisko, dobre i niedrogie hotele, smaczne jedzenie i przyjaznych gdańszczan. Wspólnie przygotowujemy niezapomniane święto sportu i przyjaźni. Zespoły mu-

zyczne, kluby, animatorzy rozrywki i kultury, gastronomicy i inni mogą doradzić i przygotować niezwykle wydarzenia dla gości, którzy zjawiają się w Gdańsku i w innych miastach. Ulice i domy miast Metropolii powinny być wyjątkowo udekorowane, a z każdego z nas, w każdym miejscu w mieście, powinny emanować entuzjazm i gościnność.

Powołany przez wojewodę pomorskiego, Romana Zaborskiego, Komitet Organizacyjny Euro 2012 oraz Rada Metropolitalna Miast Euro 2012 będą koordynowały współpracę między różnymi agendami rządowymi oraz miastami Metropolii Gdańskiej. Pamiętajmy, wszystko to robimy dla siebie, dla naszej wspólnej zabawy i dla naszych gości, dla naszej przyszłości. Wierzę, że dzięki Euro 2012 staniemy się sobie bliżsi, poczujemy swoją siłę wynikającą z talentów, pomysłowości i pasji każdego z nas.

Co oprócz radości i satysfakcji dadzą nam mistrzostwa? Jaka nagroda czeka nas za pracę i wyrzeczenia? W 2012 roku Polskę odwiedzi, według szacunków, 21,4 miliona turystów, którzy zostawią u nas 39,76 miliarda złotych. Bardzo wielu z nich przyjedzie jeszcze przed mistrzostwami, inni odwiedzą nas podczas ich trwania i po ich zakończeniu. Liczymy, że po Euro 2012 nastąpi przyspieszenie dynamiki wzrostu liczby turystów. Chcemy, aby Gdańsk przeżywający boom inwestycyjny w branży hotelarskiej, także po zakończeniu mistrzostw co roku przeżywał boom turystyczny: aby nowe hotele, pensjonaty, kwatery prywatne, kempingi, restauracje, puby zapełniały się turystami przez cały rok. Przecież tak zmasowanej i intensywnej promocji od dawna nie mieliśmy. To na długo utrwali pozytywny wizerunek Gdańska i Pomorza (więcej w części: „Dobra marka, czyli Gdańsk”). Dlatego też te mistrzostwa traktujemy jako ważny element strategii marki.

Gdańskie Euro to projekt społeczny. Na mój apel odpowiedzieli szefowie organizacji przedsiębiorców i pracodawców. Powołali Społeczny Komitet Wsparcia Euro 2012. Na czele komitetu stanęli nie tylko wytrawni menedżerowie, ale też znani społecznicy (pisałem o tym w części „Gdańsk obywatelski”). Roman Kinda, prezes Navimoru, powiedział: „Udowodniliśmy, że osiągamy sukces w biznesie. Teraz przekonuję kolegów: udowodnijmy, że potrafimy zrobić coś dla lokalnych społeczności. I już widać, że taką dobrą energią udało się w ludziach wyzwolić”¹¹.

Organizacja finałowych rozgrywek Euro 2012 w Gdańsku to również wyjątkowa sposobność do promocji sportu wśród mieszkańców Pomorza. Trzeba promować nowy styl życia, oparty na sporcie, na pasji i zaangażowaniu młodzieży i dorosłych. To powinno ułatwić krzewienie wyższej kultury dopingu wśród kibiców. Nie budujemy najnowocześniejszego stadionu tylko dla Euro – mistrzostwa to jedynie pewien etap. Cel strategiczny to regularnie rozgrywane widowiska piłkarskie na Arenie Bałtyckiej. W Letnicy mamy nadzieję uczestniczyć w wielkich wydarzeniach piłkarskich, kreowanych przez piłkarzy pierwszoligowej Lechii Gdańsk i czterdziestotysięczną publiczność, gorąco dopingującą biało-zielonych. Jeżeli osiągniemy ten cel w ciągu paru lat po roku 2012, to będziemy mogli powiedzieć, że osiągnęliśmy sukces.

Nasi zachodni sąsiedzi umieli wykorzystać wybudowane przez siebie stadiony. Na dziewięć meczów każdej kolejki Bundesligi przychodzi około trzystu tysięcy kibiców, czyli – średnio – ponad trzydzieści osiem tysięcy na mecz, a ich liczba wciąż rośnie. Podobnie wysoka jest frekwencja na meczach pozostałych lig piłkarskich tak zwanej Wielkiej Piątki piłkarskiej Europy, czyli ligi angielskiej (34 000), włoskiej (25 000), hisz-

pańskiej (25 000) i francuskiej (22 000). Są to dane za sezon 2004/2005; obecnie liczby te mogą być wyższe. W najbliższych latach nie ma szans na osiągnięcie sukcesu równego niemieckiemu, trudno też będzie uzyskać sukcesy podobne do tych osiągniętych przez Wielką Piątkę. W Polsce na mecze przychodzi średnio nieco ponad pięć tysięcy widzów (sezon 2004/2005). Ale na potrzeby Euro 2012 będą rozbudowywane lub budowane stadiony, które pomieszczą trzydzieści–czterdzieści tysięcy widzów. Trzeba rozważyć, w jaki sposób będziemy je potem wykorzystywali i zapewnić frekwencję cztero-, pięciokrotnie wyższą niż obecna.

W Gdańsku przy komercjalizacji niepiłkarskich powierzchni stadionu w Letnicy będzie nam doradzała firma z Amsterdamu, tak by przez siedem dni w tygodniu stadion żył i przynosił dochody, przyciągając klientów gastronomii, powierzchni konferencyjnych, łóż dla VIP-ów, sklepów, muzeum i tym podobnych. Niezbędne jest szybkie powołanie przez dotychczasowy Klub Lechia Gdańsk spółki akcyjnej Lechia Gdańsk. To nie tylko warunek formalny przedłużenia licencji gry w I lidze, ale i warunek stabilnego rozwoju klubu. Miasto i zależne ode mnie spółki miejskie to do tej pory główni sponsorzy Lechii Gdańsk. Taka sytuacja jest nie do utrzymania. Miasto ma obowiązek wspierać jeszcze inne dyscypliny sportowe. Lechia powinna samodzielnie pozyskać inwestora strategicznego. Miasto wspiera klub w tych staraniach. Sfinansowałem przygotowanie przez firmę Invest Suport koncepcji powołania sportowej spółki akcyjnej Miasta i OSP Lechia. Miasto rozważa wprowadzenie do tej spółki aktywów – na przykład w postaci gruntów, które w przyszłości mogłyby przynosić dochody spółce i klubowi. Spółka wraz z profesjonalnym zarządem powinna wprowadzić do gdańskiej piłki nożnej marketingową koncepcję

działania, która pozwoli wypełnić stadion. Arena Bałtycka przyciągnie kibiców nie tylko z Gdańska, ale i z całego Pomorza – Kaszub, Kociewia, Powiśla, a nawet z Elbląga czy z Grudziądzka i Torunia, a także innych miast położonych wzdłuż budowanej autostrady A-1.

Gdańsk po Euro – z nowoczesnym stadionem, odnowionymi domami, poszerzoną ulicą Słowackiego, zbudowaną Trasą Sucharskiego, nowymi hotelami – będzie innym miastem. My, mieszkańcy, też się zmienimy, bo organizując w Gdańsku i Metropolii najradośniejszy festiwal sportu i przyjaźni, pokażemy sobie nawzajem i naszym gościom, że jesteśmy dobrze zorganizowaną i odnoszącą sukcesy drużyną. Potrzebujemy sukcesu i uznania w Europie oraz potwierdzenia, że tak jak w latach osiemdziesiątych wbrew wszystkim przeciwnościom pokojowo zmienialiśmy oblicze Polski i Europy, tak teraz, po odzyskaniu upragnionej niepodległości i wolności, potrafimy zadziwić Europę pomysłowością, pracowitością i świetną organizacją Euro 2012.