

KATARZYNA WIŚNIEWSKA

Urząd Miejski w Elblągu

**ELBLĄG OD STRONY RZEKI
MÓGŁBY WYGLĄDAĆ INACZEJ
– STUDIUM PRZYPADKU**

Abstract: Elblag from the Side of the River Could Look Different – Case Study. The article deals with the process of restoring life into the Elblag’s waterfront – located in the heart of the city, which is the Old Town with still forgotten Granary Island, both damaged by the second world war. The conclusions are inspired by publications about Elblag deriving from various periods, as well by international or students’ workshops.

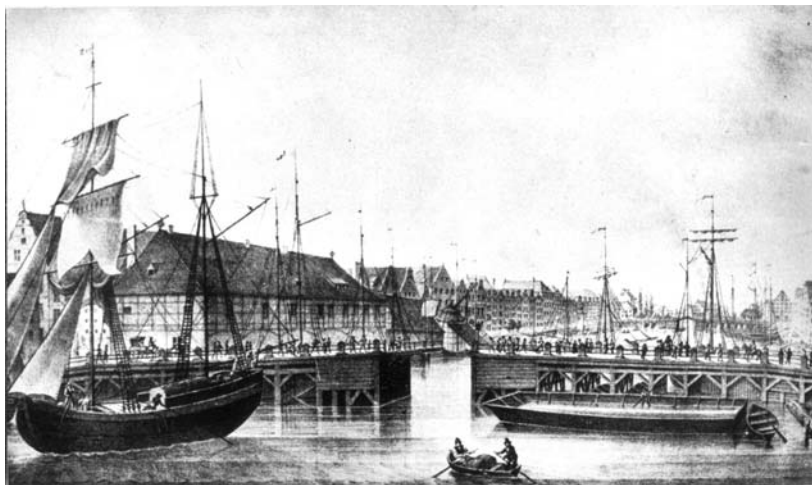
The author describes various considerations how to bring Granary Island into cultivation simultaneously with rebuilding Elblag’s Old Town, that derive from the conservation concept based on a new method named *retroversion*, how to create new panorama of the waterfront and what is the best way to integrate it with The Old Town, using Elblag River.

Keywords: Elblag’s Old Town, Granary Island, history, identity, involvement of local authorities and residents, port, retroversion of The Old Town, river Elblag, tradition, waterfront.

Wprowadzenie

Elbląg zawsze słynął z wyjątkowego położenia na skrzyżowaniu ważnych szlaków wodnych i lądowych. Współcześnie, lokalizując Elbląg, przywołuje się często jedynie węzeł dróg krajowych S7 i S22. Miasto zostało założone na prawym brzegu rzeki Elbląg, w czasie kiedy na południe od miasta do rzeki wpływał Nogat – prawa odnoga odprowadzająca wówczas większość wód Wisły. Miasto w nowo tworzonym państwie krzyżackim od początku nabrało strategicznego znaczenia. Szybko stało się największym portem morskim, ośrodkiem politycznym, handlowym i rzemieślniczym. Bogactwo miasta pochodziło przede wszystkim z handlu morskiego, a władze miejskie dokładały starań, by utrzymywać stale zamulany tor wodny w dobrym stanie. [Iżewska, Penak 1992: 6].

Dzisiejszy, wieloaspektowy Elbląg, oprócz tradycji związanej z portem i stoczną, przemysłem ciężkim, spożywczym, branżą meblarską, a także nietuzinkowym zaple-



Fot. 1. Widok na rzekę Elbląg w kierunku południowym. Na pierwszym planie Długi Most. 1830 r.
 Źródło: [Archiwum UM w Elblągu] (fot. 1, 2).

czem kulturalnym i sportowym, ma bogatą ofertę turystyczną, związaną m.in. z żeglugą pasażerską. W 1862 r. oficjalnie uruchomiono szlak żeglowny Kanału Elbląskiego, mającego być drogą transportową z Prus Wschodnich na Bałtyk. Kanał został zbudowany według projektu i pod nadzorem inżyniera Georga Jacoba Steenke, z wykorzystaniem systemu pochylni do transportu jednostek pływających, dzięki którym statki mogły „pływać po górach”. W pierwszych latach kanał wykorzystywano gospodarczo, głównie do przewożenia płodów rolnych, drewna i materiałów budowlanych. Z czasem jednak, wskutek gwałtownego rozwoju kolei żelaznej, a później także komunikacji samochodowej, Kanał Elbląski stał się przede wszystkim unikatową trasą turystyczną i dzięki tej funkcji przetrwał do czasów współczesnych [Kowalski, Wawrzyński 2010: 5] (fot. 1-3).

Na przestrzeni lat obraz Elbląga kreowały konkretne działania i decyzje planistyczne. Za ich sprawą miasto z jednej strony rozwijało się dzięki rzece, z drugiej – rozwój przemysłu, czy budowa dróg degradowały brzegi rzeki, powodując że woda



Fot. 2. Statek pasażerski Hilda, 1908 r.



Fot. 3. Statki pasażerskie na pochylni, 2015 r.
 Źródło: [Archiwum redakcji info.elblag.pl].

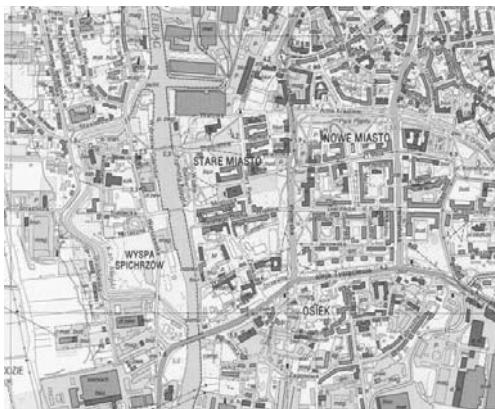
stawiała się niedostępna dla ludzi [Alexander 2008: 138]. W Polsce odwrót od rzek przyniosła druga połowa XX w., kiedy rozpoczęto budowę nowych, funkcjonalnych miast, a ludzki wymiar miasta był przy tym pomijany lub traktowany przypadkowo. Kluczowe w tym czasie ideologie planistyczne – szczególnie modernizm – celowo uznały przestrzenie publiczne, pieszych, rolę przestrzeni miejskiej jako miejsca spotkań, za pozbawione większego znaczenia [Gehl 2017: 3]. Według Gehla [2017], głosiciela Nowego Urbanizmu, modernistyczna teoria projektowania urbanistycznego sugerująca funkcje w mieście i faworyzująca budynki-pomniki pozostawiła przestrzenie miejskie, w tym nadrzeczne bulwary, bez życia, bez ludzi. Coraz liczniejsze miasta, np. Paryż, Londyn, Arhus, podejmują działania, które oddają mieszkańcom wodę, gdzie skuwany jest beton, by uwolnić przykryte niegdyś brzegi i koryta rzek. Natychmiast tereny przybrzeżne zaczynają tętnić życiem, ponieważ, jak udowadnia Alexander [2008], woda ma podstawowe znaczenie dla naszej psychiki i człowiek potrzebuje kontaktu z tym żywiołem, a ludzi cechuje głęboka, żywotna potrzeba obcowania z wodą.

Dzisiaj stwierdzenie „mieszkać w porcie elbląskim” nabiera nowego znaczenia, a dyskusje na temat sposobu zagospodarowania Starego Miasta i Wyspy Spichrzów trwają nadal, nieprzerwanie od ponad 70 lat. Port elbląski to nie tylko Stare Miasto i Wyspa Spichrzów, ale także teren Portu Morskiego z instytucjami i przystaniami jachtowymi, zlokalizowanymi w miejscach o słabej dostępności dla mieszkańców i turystów. Łączna długość nabrzeży w porcie elbląskim wynosi 2,5 km. Znajduje się tam pięć basenów, stocznia remontowa, urzędnia portowe, bocznicza kolejowa oraz terminal przeładunkowy i pasażerski, a także rozległe tereny przemysłowe i usługowe.



Fot. 4. Wgląd na prawe nabrzeże rzeki Elbląg od strony Wyspy Spichrzów

Fot. M. Kalbarczyk, 2017.



Ryc. 1. Śródmieście Elbląga

Źródło: [www.portalmapowy.umelblag.pl].



Fot. 5. Tereny inwestycyjne na Wyspie Spichrzów

Źródło: [www.inwestycje.elblag.eu].

Powrót nad rzekę centralnej części nadwodnego Elbląga, dotyczy Starego Miasta z coraz bardziej zauważaną Wyspą Spichrzów (fot. 4 i 5). Bulwar Zygmunta Augusta oraz ulica Stary Rynek traktowane są jako jedne z najistotniejszych węzłów funkcjonalno-przestrzennych koncentrujących życie mieszkańców, natomiast fosa Wyspy Spichrzów, jako rozpoznawalny rejon stanowiący o tożsamości miasta na przestrzeni jego istnienia. Przestrzeń publiczna nad rzeką Elbląg, mimo niepełnego zagospodarowania, już jest atrakcją. Powstanie nowych inwestycji, jak plac z fontanną przed elbląską katedrą, odnowienie nawierzchni bulwaru między odrestaurowanymi mostami oraz pub odbudowany na wzór dawnej giełdy kupieckiej, ożywi-



Fot. 6. Widok z nabrzeża Starego Miasta na Most Wysoki i odrestaurowany budynek dawnej Giełdy Zbożowej

Fot. K. Wiśniewska, 2016.

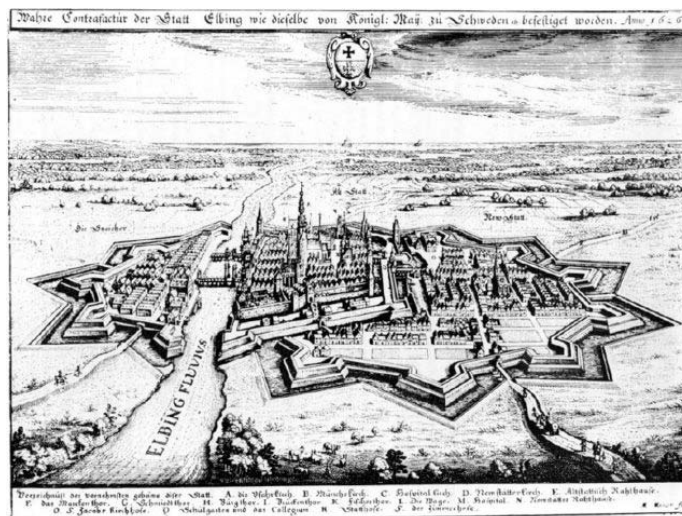
ło przestrzeń nadwodną Starego Miasta i przyciąga również na drugą stronę rzeki Elbląg – na Wyspę Spichrzów. Świeży widok z odnowionego Bulwaru Zygmunta Augusta na odrestaurowany budynek dawnej giełdy razem z Mostem Wysokim jest obecnie częściej fotografowany, niż bezkonkurencyjny do niedawna widok z Wyspy Spichrzów na Katedrę św. Mikołaja i odbudowane kamieniczki elbląskie (fot. 6).

Zainteresowanie lewym brzegiem rzeki potwierdza również elbląski Budżet Obywatelski, do którego zgłaszane są liczne pomysły zagospodarowania nabrzeża Wyspy Spichrzów, a inwestorzy, w wyniku decyzji o przekopie Mierzei Wiślanej i dostępie Elbląga do morza, odkrywają potencjał turystyczno-sportowy tego miejsca. Dyskusja związana z formą projektowanej zabudowy na wyspie spowalnia proces jej docelowego zagospodarowania. Nie znaleziono jeszcze odpowiedzi, czy kontynuować realizację historycznej zabudowy, czy w sposób nowatorski zmienić obowiązujący plan miejscowy Wyspy Spichrzów z 1998 r. Wspomniany plan miejscowy zawiera bowiem wytyczne konserwatorskie nakazujące sytuowanie na nabrzeżu budynków w formie przypominającej spichlerze, o wysokości 3-5 kondygnacji, mieszczące funkcje usługowe związane z turystyką wodną.

Nieskonsumowana uchwała intencyjna w sprawie zmiany planu Wyspy Spichrzów została podjęta w 2009 r., krótko przed uchwaleniem w 2010 r. zmiany *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy-miasta Elbląg*, zakładającej możliwość zlokalizowania na terenie wyspy galerii handlowej. Pomysł miał być reakcją na panujące trendy i zmieniający się styl spędzania wolnego czasu, a lokalizacja galerii w centralnej części miasta miała być ofertą konkurencyjną dla powstawania takich obiektów na jego obrzeżach. Miało to również ożywić relacje wyspa – starówka. Zmiana *Studium* nie przesądziła jednak o dokładnej lokalizacji galerii handlowej – może być ona usytuowana w głębi wyspy, za pierzeją nadwodną lub jako kamieniczki w formie nadwodnej pierzei, o co postulują zwolennicy panoramy Amelunga. Kwestię tę poddano ocenie w konkursie urbanistycznym z 2013 r. opisanym w dalszej części opracowania.

1237 r. – Geneza

W 1237 r. rycerze zakonu krzyżackiego rozbili na Wyspie Spichrzów nad rzeką Elbląg obóz, co zapoczątkowało budowę nowego grodu. Na prawym brzegu rzeki Elbląg powstał zamek krzyżacki, a na północ od niego usytuowano osadę Elbląg, która w 1247 r. otrzymała prawa miejskie. W XIII w. Elbląg był głównym miastem portowym Zakonu Krzyżackiego, co wynikało z korzystnego położenia w pobliżu ujścia do Zalewu Wiślanego i umożliwiało rozwój handlu ze Wschodem i z Zachodem, czyniąc z zamku centrum administracyjne państwa krzyżackiego. Dynamiczny rozwój portu wymusił konieczność rozbudowy jego zaplecza. W poł. XIII w. na Wyspie Spichrzów naprzeciwko osady, na lewym brzegu rzeki, zlokalizowano tereny składowe portu. Na przełomie XIII i XIV w. na wyspie pojawiły się pierwsze spichrze zbożowe i place składowe. Już w pierwszej połowie XIV w. Wyspa Spichrzów miała zdecydo-



Ryc. 2. Fortyfikacje miejskie. Miedzioryt M. Merina z 1626 r.

Źródło: [Archiwum UM w Elblągu] (ryc. 2-4).

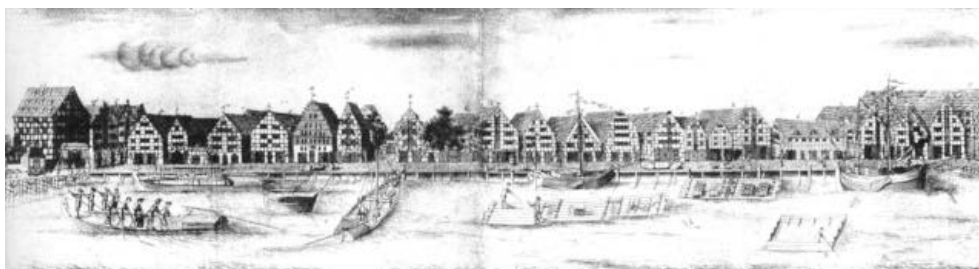
wanie charakter usługowy zaplecza gospodarczego Starego Miasta i była ważną częścią portu. Według danych zawartych w księdze gruntowej, w 1430 r. na wyspie stały 222 spichlerze, znajdowało się 65 placów składowych, 19 ogrodów ze spichrzami i 17 ogrodów [Lubocka-Hoffmann 1997: 15].

Zainicjowany w drugiej połowie XIII w. sposób zagospodarowania wyspy kontynuowany był w wiekach późniejszych. W latach 1626-1643 miasto otrzymało nowy system obronny i fortyfikacje scalały w jeden organizm Stare i Nowe Miasto, wszystkie przedmieścia oraz Wyspę Spichrzów [*ibidem*: 18] (ryc. 2).

Spowolnienie rozwoju miasta rozpoczęło się na początku XIV w. Główny port państwa krzyżackiego został przeniesiony z Elbląga do zdobytego przez Krzyżaków Gdańska, którego położenie nad samym morzem było bardziej dogodnie.

„Złote czasy” miasta przypadają na przełom XVI i XVII w. Skierowanie przez elbląski port całego polskiego eksportu, oraz ulokowanie się tu w 1584 r. brytyjskiej organizacji handlowej zwanej Kompania Wschodnia, po raz ostatni podniosły Elbląg do rangi najważniejszego portu Rzeczypospolitej. W 1571 r. powstaje w elbląskiej stoczni sławna galeona „Smok”, pierwszy polski okręt wojenny, zwodowany w polskiej stoczni [Czarnocki, Przysiecki 1968: 14].

Układ przestrzenny wyspy wykształcony w połowie XVII w. oraz sposób jej zagospodarowania prawie nie zmieniły się przez następne stulecie. Nabrzeże było najważniejszym gospodarczo miejscem, a sama wyspa najbardziej malowniczą jej częścią, co ukazuje wspomniana panorama Amelunga z 1780 r., ukazująca różnorodność form i indywidualne cechy spichlerzy [Lubocka-Hoffmann 1997: 20] (ryc. 3).



Ryc. 3. Dawna panorama nabrzeża Wyspy Spichrzów J. H. Amelunga z 1780 r.

Na przestrzeni XVIII w. Elbląg stawał się coraz bardziej prowincjonalnym miastem. Upadł handel i zamierała stocznia. W 1772 r. wojska pruskie zajęły Elbląg i do 1793 r. pod rządami pruskimi miasto stało się głównym portem dorzecza Wisły [*ibidem*: 8]. Stare Miasto przestawało odgrywać rolę centrum, co zmieniło układ przestrzeni w mieście. Po zakończeniu rozbiórki fortyfikacji, nowe centrum miasta założono na wschód od Starego Miasta, gdzie zlokalizowano ratusz, obiekty użyteczności publicznej oraz atrakcyjną zabudowę mieszkaniową. Przepisy wprowadzone przez nowe władze pruskie spowodowały, że z terenu wyspy zniknęły wszystkie obiekty niepełniące funkcji magazynowych. W ich miejsce powstał Targ Śledziowy i nowe spichlerze [Gierszewski 1953: 260]. Teren Wyspy Spichrzów pełnił funkcję magazynowego zaplecza portu.



Fot. 7. Wyspa Spichrzów z budynkiem Giełdy Zbożowej
 Źródło: [Archiwum UM w Elblągu] (fot. 7-9).



Fot. 8. Targ Rybny, XX w.

Na początku XIX w. postępował zanik handlowej funkcji miasta i rozpoczęło się inwestowanie w przemysł. Dla dziejów elbląskiego przemysłu okrętowego najważniejsze było powstanie w 1837 r. zakładów mechanicznych Schichaua.

Wyspa Spichrzów po zakończeniu wielkich handlowych interesów Elbląga znalazła się na uboczu trwającego przez cały XIX w. procesu transformacji miasta portowego w miasto silnie uprzemysłowione. Zabudowa Starego Miasta w konfiguracji z nadrzecznymi spichrzami tworzyła jedyne w swoim rodzaju wnętrza urbanistyczne, które po pożarze w 1870 r. nie odzyskało już nigdy swojego charakteru.

W czasach gwałtownej industrializacji, kiedy na prawym brzegu rzeki, w północnej części miasta, lokalizowano zespoły zabudowy przemysłowej, a handel tranzytowy zanikał – wyspa przestała pełnić funkcję magazynu portowego i zaplecza gospodarczego miasta. Zanik funkcji portowych w mieście spowodował rozluźnienie związku pomiędzy Starym Miastem a Wyspą Spichrzów, która stała się niezależnym organizmem funkcjonalnym, z zabudową mieszkaniową i produkcyjną. Większość zabudowy została zniszczona w wyniku II wojny światowej [Lubocka-Hoffmann 1997: 23].

Mimo że czas wielkiego handlu w Elblągu minął, na pomostach prowadzona była sprzedaż ryb, a zapach portu i rzeki, cumujące łodzie oraz targowa atmosfera skupiała pomiędzy mostami tłumy handlujących i kupujących.

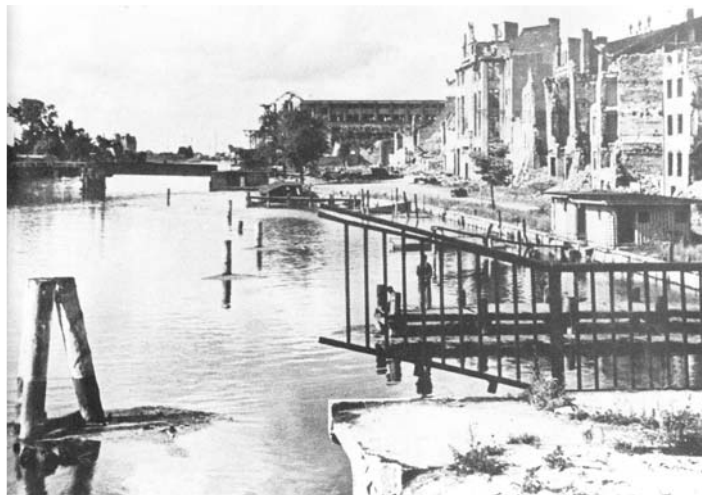
Przecięta korytem rzeki Elbląg przestrzeń zawarta między mostami Niskim i Wysokim miała znaczenie symboliczne, identyfikujące stary Elbląg, aż do czasu totalnego zniszczenia w 1945 r. wyspy i miasta oraz większości łączących je więzi (fot. 7 i 8).

Wyspę i Stare Miasto spotkał ten sam los – oczyszczono z gruzu i pozostawiono na uboczu odradzającego się po wojnie w innych rejonach Elbląga. Wyspa stopniowo przekształcała się w jednostkę przestrzenną o niezależnym od miasta programie funkcjonalnym. Stała się przedmieściem o charakterze rzemieślniczo-przemysłowo-mieszkalnym [Lubocka-Hoffmann 1997: 3].

1945-1982 – Poszukiwanie tożsamości

Pierwsze dni lutego 1945 r. były niezmiernie trudne dla polskiego Elbląga. Brak wody, światła, gazu, komunikacji, ulice zawałone gruzami, szerzące się choroby zakaźne. Miasto zostało zdewastowane, a główna dzielnica handlowa, posiadająca najwięcej bezcennych skarbów przeszłości – Stare i Nowe Miasto – doznała zniszczeń sięgających prawie 100%. Dewastacji uległa zdecydowana większość zakładów przemysłowych, port, ogromna stocznia – stanowiące w ostatnim okresie węzłowe sploty nerwowe żywego organizmu miejskiego. Zniszczona została infrastruktura kolejowa, drogowa i telekomunikacyjna. W takiej scenerii rozpoczął się proces polskiej odbudowy Elbląga [Czarnecki, Przysiecki 1968: 28].

Jedyną drogą odbudowy, jak uważano w tamtym czasie, było stworzenie zupełnie innej od poprzednich, polskiej koncepcji Elbląga. Uważano, że trzeba od początku założyć miasto na „nowym korzeniu”, bez powrotu do przeszłości, co uczyniono. Jak opisują Czarnecki i Przysiecki [1968: 38] w latach 60. ubiegłego wieku tamtejszy Elbląg nie nosił na sobie uderzających śladów wielowiekowej patyny, był ośrodkiem świeżym i nie zmęczonym życiem. Ze swobodą traktował swoją wysoką rangę stolicy polskich turbin i najbardziej uprzemysłowionego miasta północy, jak i szczytne tradycje dawnego ośrodka kultury.



Fot. 9. Widok na prawe nabrzeże z przyczółka Mostu Wysokiego, 1958

Głoszone przez władze miasta zaraz po wojnie, w duchu socrealizmu, plany odbudowy elbląskiej starówki zakładały jeszcze możliwość rekonstrukcji zabudowy. Był to ostatni okres, w którym preferowano zabudowę obrzeżną, z czytelnymi wydzielonymi ulicami oraz zabudową tworzącą zamknięte wnętrza przestrzenne. Od 1956 r., w którym Ogólnopolska Narada Architektów ogłosiła koniec socrealizmu w Polsce, priorytetem w architekturze stał się funkcjonalizm, którego ideą była realizacja monumentalnych, przeskalowanych budynków, symetria, szerokie arterie komunikacyjne. Miało to oddźwięk w projektach zagospodarowania elbląskiego Starego Miasta, bowiem odrzucono zasadę odtwarzania przestrzeni i budynków. W konsekwencji doprowadziło to w kilkudziesięciu zabytkowych miastach w Polsce do odejścia od obrzeżnej tradycyjnej zabudowy na planie historycznego układu przestrzennego [Lubocka-Hoffmann 1998: 14]. Patrząc z perspektywy czasu, Elbląg na tle wielu podobnie zniszczonych miast (np. Nysa, Lwówek Śląski, Kwidzyn, Lidzbark Warmiński, Malbork) tylko zyskał. Kiedy w innych miastach realizowano „funkcjonalne” plany zagospodarowania przestrzeni starówek, w Elblągu odbudowa obszaru Starego Miasta nie stanowiła priorytetu władz i zabrakło funduszy na realizację planów szczegółowych z lat 60. ubiegłego wieku. Stare Miasto doczekało się kilku nowatorskich koncepcji zagospodarowania, niektórych potwierdzonych nieskonsumowanymi decyzjami lokalizacyjnymi architekta miejskiego Elbląga, jak w przypadku budowy w 1972 r. 11-kondygnacyjnego wieżowca u zbiegu ulic Wigilijnej i Rycerskiej [*ibidem*: 18].

Lata 70. przyniosły rozwój budownictwa mieszkaniowego na obrzeżach śródmieścia. W kształtującym się nowym mieście zaczęto dostrzegać brak centrum i wiązać ten problem z dużym niezabudowanym terenem Starego Miasta w centralnej części Elbląga. Równoległe trwała debata na temat zagospodarowania Wyspy Spichrzów.

Spór pomiędzy władzami Elbląga a środowiskiem konserwatorskim w latach 70. o kształt centrum miasta, a dokładnie o budowę wspomnianego 11-piętrowego wieżowca oraz pawilonu handlowego, jako domen nowoczesnego centrum, dał początek pracom nad rewaloryzacją miasta, zgodną z duchem dawnej i współczesnej wartości staromiejskiej dzielnicy Elbląga.

W latach 1976-1978 został opracowany Projekt zabudowy Starego Miasta przez W. Andersa, S. Bauma i R. Semkę, który na siatce ulic zakładał realizację pięciokondygnacyjnych bloków mieszkalnych, tworzących pierzeje uliczne, jednak bez związku z miastem historycznym. W projekcie znalazły się również pawilony o frontach imitujących podział na kamienice, z podziemnymi parkingami we wnętrzach kwartałów (fot. 10). Projekt został przyjęty w 1979 r. jako *Miejscowy plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego zespołu staromiejskiego w Elblągu*. Zastrzeżenia do projektu wniósł wojewódzki konserwator zabytków. Dotyczyły one kwestii „prawdy” przestrzeni staromiejskiej, relacji między starą i nową architekturą oraz lokalizacji tak wielu miejsc parkingowych na Starym Mieście. Później miejsca parkingowe zaprojektowane zostały na obrzeżach Starego Miasta oraz na terenie Wyspy Spichrzów, która pomieścić miała funkcje i obiekty niedopuszczal-



Fot. 10. Makieta szkicu koncepcyjnego planu szczegółowego Starego Miasta w Elblągu.
Autorzy: W. Andersa, S. Bauma, J. Pasiecznego pod kierownictwem W. Czernego, 1958 r.
Reprodukcja K. Krzepak, 1996 r.
Fot. [Lubocka-Hoffmann 1998: 354].

ne na Starym Mieście ze względu na ich uciążliwości, a wyspa dzięki temu miała zyskać szansę na rozwój.

Z perspektywy prawie 40 lat kwestia negocjowania przez konserwatora zabytków realizacji podziemnych miejsc parkingowych na rzecz ochrony historycznych murów piwnic jest dzisiaj oceniana negatywnie przez architektów i użytkowników kamienic. Pierwszym powodem są trudności konstrukcyjne, bowiem, co pokazuje praktyka, stare mury nie są odpowiednie do podtrzymywania ścian wykonanych w nowych technologiach, a ich ochrona i zakaz modernizowania uniemożliwiają wprowadzenie zabezpieczenia przeciwwilgociowego. Ówczesna realizacja miejsc postojowych w podziemiach kamienic, chociażby w obrzeżnych lokalizacjach, uchroniłaby dzisiejsze Stare Miasto od wyglądu komisu samochodowego, a wnętrza kwartałów zabudowy mogłyby spełniać swoje społeczne funkcje. Ekspozycja atrakcyjnej zabudowy jest zaburzona przez pojazdy zaparkowane w pasach ulicznych. Sytuacja taka powoduje degradację przestrzeni publicznej, jak również tej, która powinna zapewnić mieszkańcom maksimum kameralności. Przestrzenie, które mogłyby pełnić zupełnie inne funkcje, anektowane są przez samochody. Pomimo przeznaczenia w planie miejscowym Wyspy Spichrzów dużych przestrzeni na parkingi terenowe dla użytkowników Starego Miasta, mieszkańcy nie są usatysfakcjonowani takim rozwiązaniem, ze względu na zbyt dużą odległość od zamieszkiwanych kamienic. Parkingi na obrzeżach Starego Miasta mogą być użytkowane z powodzeniem przez odwiedzających, jednak mieszkańcy potrzebują bezpośredniego dostępu z samochodu do mieszkania. Podobny problem można zaobserwować np. w niemieckim mieście Rostock, gdzie mimo wybudowanej na obrzeżach Starego Miasta infrastruktury parkingowej, składającej się z parkingu wielokondygnacyjnego oraz parkingu terenowego, niezabudowane kwartały w centrum Starego Miasta przeznaczone są pod miejsca postojowe, a ulice zastawione samochodami należącymi do mieszkańców. Zewnętrzne parkingi pozostają puste, a władze miasta obawiają się decyzji o zakazie ruchu i parkowania pojazdów w obrębie Starego Miasta.

W 2017 r. Rada Miejska w Elblągu podjęła próbę zmiany obowiązującego planu miejscowego Starego Miasta, której celem miało być przeznaczenie ostatniego niezabudowanego kwartału na garaż wielopoziomowy. Powyższa inicjatywa planistyczna była odpowiedzią na wnioski społeczności lokalnej w zakresie zapewnienia miejsc postojowych, a zarazem dotyczyła terenu o wysokich walorach historycznych, kulturowych i społecznych, świadczących o tożsamości miasta Elbląga. Po kolejnej dyskusji medialnej z udziałem mieszkańców, konserwatora zabytków oraz władz miasta, odstąpiono od prac nad zmianą planu z decyzją o sprzedaży przedmiotowego kwartału na zgodne z obowiązującym prawem miejscowym kamienice mieszkalno-usługowe z miejscami postojowymi w podziemnej kondygnacji. W obowiązującym planie miejscowym nie zapisano wprost zakazu lokalizowania miejsc postojowych w podziemiach zabudowy, a zakaz ten wynikał ze stanowiska konserwatora zabytków, który nie uzgadniał do 2008 r. podobnych projektów. Kolejna dyskusja o retrowersji, w świetle problemu parkingowego na Starym Mieście ukazała, jak cennym jest ono obszarem dla mieszkańców i jak świadomi są posiadanej wartości.

Według Autorki przyjętego programu retrowersji, zabudowa na Starym Mieście ma być realizowana w sposób, który *respektuje historyczne uwarunkowania, lecz nie reprodukuje dawnej zabudowy (...) i stawia sobie za cel, by na nowo zagospodarowana stara przestrzeń służyła współczesnym potrzebom*. Parkowanie pojazdów jest bez wątpienia współczesną potrzebą i pogodzenie jej z ochroną najcenniejszego w mieście obszaru, pełniącego głównie funkcje mieszkaniowe, jest nie lada wyzwaniem.

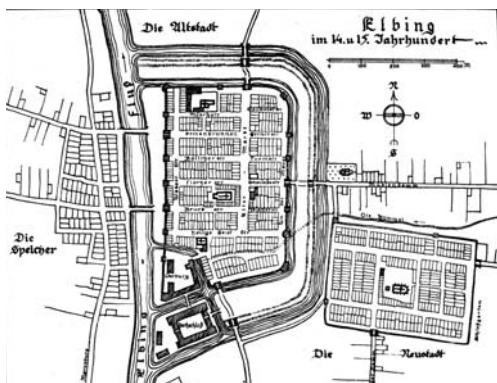
Z perspektywy niespełna półwiecza podejście konserwatorskie zmieniło się, dostosowało do współczesnych potrzeb i obecnie możliwa jest realizacja parkingów podziemnych, a historyczne mury piwnic, które nie zawsze były w stanie utrzymać konstrukcję nowych kamienic, są rzetelnie badane i dokumentowane, stanowiąc bogate zbiory ikonograficzne dla przyszłych pokoleń.

1983 r. – Retrowersja

Rozważając relacje miejsca z rzeką w Elblągu nie sposób nie odnieść się do metody odbudowy Starego Miasta i jej genezy, która jest predyktorem wszelkich działań projektowych i decyzji lokalizacyjnych na tym terenie, jak również na terenie Wyspy Spichrzów.

Kompleksowe, największe w Polsce badania archeologiczne w Elblągu potwierdziły, że najtrwalszym i najważniejszym składnikiem układu przestrzennego jest jego plan poziomy. Zespół zabudowy został zniszczony przez działania wojenne, a plan urbanistyczny skrywał się pod ziemią z kompletną siatką ulic i podziałem parcelowym kamienic [Lubocka-Hoffmann 1998: 23].

Opracowana w latach 1980-1983 nowa koncepcja zagospodarowania elbląskiej starówki czerpała z poglądów ówczesnych konserwatorów przeciwstawiających się rekonstrukcjom i poprawie estetycznej zabytkowych obiektów. Zachowany w murach piwnic plan Starego Miasta uznano za celową kompozycję mającą wartość dzie-



Ryc. 4. Plan miasta w XIV i XV w.



Fot. 11. Fragment zdjęcia lotniczego miasta, 1927 r.

Źródło: [Archiwum UM w Elblągu].

ła sztuki, tworzący całość z odczuwalną sylwetą miasta w skali zabudowy, która istniała od średniowiecza do 1945 r. Odnaleziony dwunastowieczny plan o oryginalnej, niespotykanej nigdzie formie – bez rynku, oparty na dwóch równoległych osiach komunikacyjnych: rzeki i szerokiej ulicy, poza autentyzmem, wyróżniały walory estetyczne i funkcjonalne [ibidem: 23] (ryc. 4 i 5; fot. 11).

W Elblągu następuje powrót – retrowersja – do dawnego wizerunku miasta. Ale nie jest to powrót wierny jak rekonstrukcja, ale bardziej twórczy, jak prawdziwa sztuka. Jest to powrót do <ducha> a nie <litery> pierwowzoru [ibidem: 29].

Zadaniem retrowersji było przywrócenie Staremu Miastu funkcji centrum, wykreowanie wizytówki miasta i koncentrowanie na jej terenie funkcji mieszkalnych, kulturalnych, turystycznych i administracyjnych.



Ryc. 5. Fragment Planu Starego Miasta z 1847 r.

Źródło: [Lubocka-Hoffmann 1998: 354].

Wytyczne konserwatorskie retrowersji zostały opracowane również dla Wyspy Spichrzów i zapisane w planie miejscowym dla tego obszaru z 1997 r., tak jak wytyczne dla Starego Miasta, w planie miejscowym z 1998 r. Biorąc pod uwagę, że cała zabudowa na Starym Mieście wznoszona jest z uwzględnieniem historycznego planu, wydawało się celowe, by sytuowana naprzeciwko zabudowa wzdłuż nabrzeża wyspy odpowiadała podobnym zasadom. Ostateczny cel zamierzonych działań ma na celu przywrócenie wyspie elementów identyfikujących jego tożsamość w możliwie najpełniejszym wymiarze, ale przede wszystkim w związku ze Starym Miastem [Lubocka-Hoffmann 1997: 32].

1983 r. – Odbudowa

Stworzenie w latach 80. programu odbudowy elbląskiej starówki dla indywidualnych inwestorów było posunięciem nowatorskim. Nie było ośrodków, od których można było czerpać wiedzę i doświadczenie. W tamtym czasie inwestycje prowadzone były przez dużych uspołecznionych inwestorów, więc sukces w elbląskiej odbudowie Starego Miasta zawdzięczać można determinacji i otwartym umysłom ludzi, którzy stworzyli klimat do jego zabudowy zgodnie z programem konserwatorskim. Prace prowadzone były pod nadzorem specjalnie powołanych służb: Pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. Zabudowy Starego Miasta w osobie Jacka Bocheńskiego, koordynatorów i inspektorów nadzoru. Władze miejskie nie wywierały nacisku na przyspieszanie prac i przerywanie badań archeologicznych – przeciwnie, w 1991 r. miasto przejęło od konserwatora zabytków finansowanie badań naukowych.

1. Elbląg obywatelski

Zaangażowanie się elbląskiego społeczeństwa w odbudowę starówki ma inny wymiar niż w Warszawie, Gdańsku, Wrocławiu czy Poznaniu. Nie jest patriotyczną misją, a materialnym zainteresowaniem budową własnego domu w miejscu z duchem czasu [Lubocka-Hoffmann 1998: 29].

Odpierając dzisiejszą krytykę na temat sposobu odbudowy Starego Miasta, płynącą co prawda od nielicznych mieszkańców Elbląga, nie można zapominać o zaangażowaniu emocjonalnym i finansowym inwestorów prywatnych, dzięki którym rozpoczęcie w 1983 r. odbudowy Starego Miasta było w ogóle możliwe. Fakty te świadczą o wysokim przywiązaniu do miejsca zamieszkania, kreowaniu tożsamości miasta. W tamtym czasie uzyskanie kredytu bankowego na budowę budynku mieszkalno-usługowego było bardzo trudne. Jak wspomina były Pełnomocnik Prezydenta miasta ds. odbudowy elbląskiej starówki J. Bocheński, światopoglądową barierą nie do pokonania dla banku było finansowanie budynku wielofunkcyjnego. Niezrozumiała dla banku była również kwestia własnościowa – jedna działka z kilkoma lokalami w jednej kubaturze. Wielu inwestorów wznosiło więc budynki własnymi siłami, co odbiło się na zarzucanej często jakości architektury, oraz tempie realizacji.



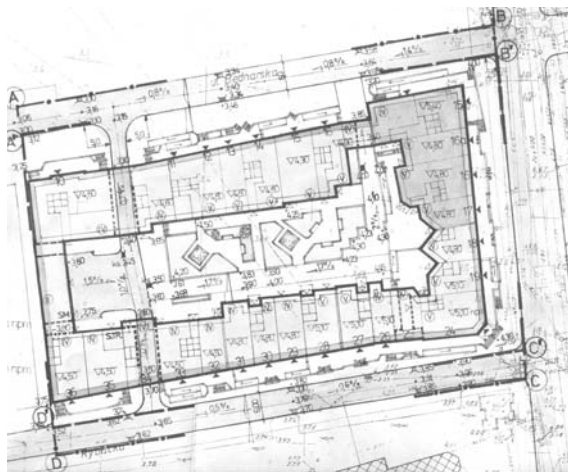
Fot. 12. Most Niski łączący miasto z Wyspą Spichrzów
 Fot. A. Wołosewicz, 1975.

Inwestorzy prywatni zrzeszyli się w dwóch Zespołach Budownictwa Mieszkalno-Usługowego w ramach spółek cywilno-prawnych, które liczyły ok. 200 inwestorów prywatnych. Zespoły te zrealizowały 36 budynków w I etapie zabudowy. Innym sposobem zainwestowania na Starym Mieście było budownictwo zakładowe. W jego ramach zbudowano 14 kamienic w II etapie zabudowy w latach 1986-1990 przez zakłady Zamech.

Ze wszystkich przyjętych na starówce sposobów inwestowania zdecydowanie nie sprawdziła się realizacja zabudowy przez spółdzielnie mieszkaniowe, głównie ze względu na długi czas przygotowania i realizacji inwestycji na tym terenie oraz ko-



Fot. 13. Kamienica klasycystyczna
 ul. Bednarska 10, 1920 r.
 Źródło: [Archiwum UM w Elblągu].



Ryc. 6. Plan realizacyjny ul. Stary Rynek,
 Rybacka, Ścieżka Kościelna, ul. Bednarska.
 S. Baum, R. Semka 1994 r.
 Źródło: [Archiwum UM w Elblągu].

nieczność kredytowania przez spółdzielnie tych budynków, co w konsekwencji staje się nieopłacalne zarówno dla mieszkańców, jak i dla spółdzielni [Wołodźko 2005: 5].

Szansą na sprawne odbudowywanie Starego Miasta było budownictwo deweloperskie. Pierwszym deweloperem było nieistniejące już Przedsiębiorstwo Budowlane „Starówka” Spółka z o.o., które w latach 1993-2000 zrealizowało 27 z 28 zakładanych budynków. Niezrealizowana pozostała jedynie kamienica przy ul. Bednarskiej 10, z elewacją w stylu klasycystycznym, przeznaczona do rekonstrukcji [*ibidem*: 6].

Z doświadczenia wynika, że budownictwo deweloperskie dało szansę sprawnej rozbudowie Starego Miasta w Elblągu. Pozwoliło na realizację całych kwartałów zabudowy, a nie pojedynczych kamienic, co ułatwiało przedsiębiorstwom branżowym uzgodnienia dotyczące infrastruktury technicznej. Jednak nie to jest najistotniejsze. W przypadku kompleksowego projektu elewacje są znacznie bardziej zróżnicowane, zarówno pod względem formalnym, materiałowym i kolorystycznym. Przy takich realizacjach ulice przypominają miasto średniowieczne, bardzo zróżnicowane. Budownictwo deweloperskie daje również szanse na maksymalne zagospodarowanie kwartałów, które zaprojektowane są kompleksowo, obejmując cały kwartał wraz z wnętrzem.

Obecnie tereny Starego Miasta, oprócz planowanej pierzei nadwodnej, która dopiero ma stworzyć ramy dla rzeki Elbląg, są prawie rozdysponowane. Odczuwalna jest potrzeba realizacji w następnej kolejności lewobrzeżnej pierzei nadwodnej Wyspy Spichrzów, jako kontynuacji podjętych już inwestycji (mosty, odbudowa giełdy kupieckiej) oraz domknięciu przestrzeni nadwodnej.

2. Poszukiwania

W 1997 r. Autorka retrowersji Starego Miasta w Elblągu apelowała, że nadszedł czas, by władze miasta przy pomocy konserwatorów i urbanistów zajęły się przywracaniem Wyspie Spichrzów utraconego ładu przestrzennego. Do dzisiaj apel ten jest aktualny.

Po latach rodzi się jednak pytanie, czy jedynym sposobem osiągnięcia tego celu jest odtworzenie na wyspie możliwie wielu historycznych cech funkcjonalnych, przestrzennych i architektonicznych oraz scalenie jej z poddawany retrowersji obszarem Starego Miasta? (ryc. 7). Czy walorów Wyspy Spichrzów można szukać jedynie w jej przeszłości? Czy może przeciwnie – potraktować rzekę Elbląg jako granicę między tym co historyczne a tym co nowe i zagospodarować wyspę w sposób nowoczesny, podążając za światowymi trendami architektury XXI w.?

Pomocne w poszukiwaniach odpowiedzi były organizowane od 2000 r. przedsięwzięcia projektowo-warsztatowo-seminaryjne, których przedmiotem była m.in. przyszłość elbląskiej Wyspy Spichrzów (ryc. 8).

W 2000 r. w ramach projektu PHARE *Waterfront – rozwój miejskich stref brzegowych – tworzenie sieci miast bałtyckich* stworzona została koncepcja zagospodarowania miejskich stref brzegowych w Elblągu. Część raportu z projektu pt. *Wizja roz-*



Ryc. 7. Etapy zabudowy Starego Miasta

Źródło: Opracowanie własne, 2017.



Ryc. 8. Wyspa Spichrzów – koncepcja zabudowy w ramach projektu PHARE Waterfront (...)

Źródło: [Archiwum UM w Elblągu].



Ryc. 9. Zwycięska praca w konkursie urbanistycznym autorstwa Forum Architekci Lose Goncerzewicz S.J. 2013

woju funkcji turystycznych [2000: 1], podkreślając naturalne związki miasto – woda, dowiodła, że sposobem na stworzenie realnego programu rewitalizacji i aktywizacji stref nadwodnych Elbląga jest stworzenie wizji programowo-przestrzennych, tj. mariny o standardzie pełnomorskim, międzynarodowego portu pasażerskiego o zasięgu pełnomorskim, sieci przystani do obsługi yachtingu śródlądowego oraz całego kompleksu funkcji usługowych lokujących się na styku woda – miasto.

W ramach projektu opracowano koncepcję aktywizacji zagospodarowania wybranych stref nadwodnych Elbląga, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, wykorzystując doświadczenia specjalistów z sieci miast bałtyckich biorących udział w projekcie.

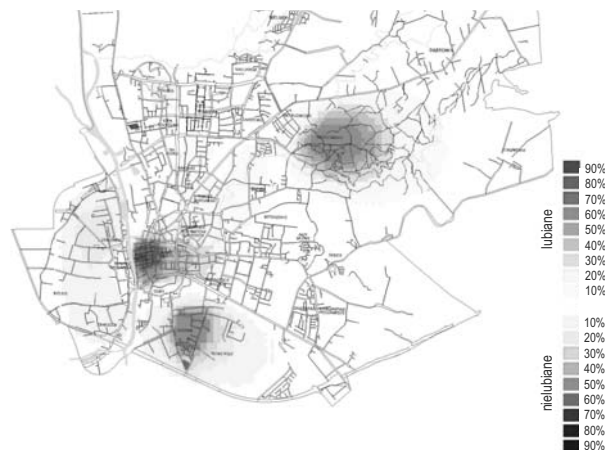


Fot. 14. Fontanna posadzkowa przed katedrą św. Mikołaja w Elblągu.
Fot. A. Kolpert, 2018.

Przy wyborze lokalizacji dla powyższych funkcji kierowano się m.in. kryterium dostępu Elbląga od strony Zalewu Wiślanego, Kanału Elbląskiego i krajowych tras komunikacyjnych oraz położeniem w obrębie Portu Morskiego. W projekcie Waterfront kształtując strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru kierowano się potrzebą kontynuacji tych wątków historycznych, których źródłem są naturalne związki człowiek – woda. Według uczestników projektu istotnym wyznacznikiem formowania struktury przestrzennej elbląskiego waterfrontu powinny być cechy krajobrazu żuławskiego oraz cechy krajobrazu miejskiego zawarte w ikonografii starego Elbląga.

Potwierdziły ten pogląd również wyniki konkursu urbanistycznego na zagospodarowanie Wyspy Spichrzów w Elblągu zorganizowanego przez Departament Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego w Elblągu w 2013 r. (ryc. 9). W zwycięskiej pracy autorstwa Forum Architektki Lose Goncerzewicz S.J. z Wrocławia, bazującej na historii miejsca, postawiono na wzmocnienie tożsamości Wyspy Spichrzów będącej dopełnieniem Starego Miasta, ale też samodzielnym nadwodnym organizmem. Autorzy pracy konkursowej trafnie zauważyli, że jest to obszar będący granicą pomiędzy intensywnie zabudowaną strefą centralną a peryferiami miasta. Lokalizacja ta determinuje intensywność zabudowy na wyspie, która powinna stopniowo zmniejszać się od nadwodnej, gęstej pierzei do zabudowy mieszkaniowej niskiej intensywności zlokalizowanej wzdłuż zachodniej części wyspy, nad Kanałem Miejskim. Różnorodna intensywność pozwoli na odpowiednie rozmieszczenie funkcji usługowej, mieszkaniowej, komunikacyjnej, rekreacyjnej i zielonej, wzajemnie się uzupełniających. Charakter w jakim odbudowana ma zostać Wyspa Spichrzów honorować ma kod historyczny ukryty w pozostałych wartościowych budynkach, siatce ulic, formie dachu, nadbrzeżnej zabudowie, odbity w wodzie, ale respektujący współczesne trendy architektoniczne. Kluczowym krokiem w odbudowie wyspy będzie ukształtowanie nabrzeża i stworzenie salonu miejskiego nad wodą ze ściśle zdefiniowaną architekturą przypominającą panoramę Amelunga, jak również odbudowa przynajmniej dwóch spichlerzy na północy od mostu wysokiego, w sąsiedztwie nowego obiektu, jakim jest odtworzony bezpośrednio przy moście budynek giełdy kupieckiej z ulokowanym w nim chętnie uczęszczanym pubem.

Wcześniej, w 2012 r. Departament Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego w Elblągu zorganizował Seminarium Związku Miast Bałtyckich, którego tematem było centrum Elbląga w 2040 r. Skupiono się na Wyspie Spichrzów i Starym Mieście, jako kreującym się centrum miasta, zlokalizowanym przy obu brzegach rzeki Elbląg. Urbaniści i architekci z miast nadbałtyckich ze Szwecji, Danii, Niemiec, Estonii i Polski zdefiniowali wizję Elbląga na 2040, która brzmi: „Elbląg miastem z tętniącym życiem i atrakcyjnym centrum bazującym na historii miasta i potencjale tkwiącym w nadwodnej lokalizacji, oparte na trzech podstawowych filarach: rzece, historii i kulturze”. Szczegółowe rekomendacje dotyczące centrum miasta dotyczyły w szczególności „używania” rzeki Elbląg oraz kontynuowania dogęszczania Starego Miasta w dotychczasowy sposób z wyjątkiem założenia Parku Katedralnego na placu przed katedrą – co uczyniono w ubiegłym roku. Seminarium przyczyniło się do lepszego zro-



Ryc. 10. Miejsca lubiane i nie lubiane dla mieszkańców Elbląga

Źródło: [Foland, Wiśniewska 2011: 88].

zumienia koncepcji retrowersji Starego Miasta i ukazało, jak trudna była jego ochrona przed zabudowaniem surową modernistyczną architekturą oraz zniszczeniem układu urbanistycznego i sieci ulic, stanowiących swoiste DNA miasta.

O tym, że Stare Miasto wraz z Wyspą Spichrzów to obszar węzłowy dla rozwoju Elbląga, kształtowania jego tożsamości i krajobrazu, świadczą nie tylko dokumenty planistyczne, ale również przeprowadzone w 2011 r., we współpracy Wydziału Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego i Miejskiego Biura Urbanistycznego w Elblągu badania ankietowe, które wskazały jednoznacznie, że Stare Miasto jest najbardziej lubianym obszarem w mieście, obok parku leśnego Bażantarnia. [Foland, Wiśniewska 2011: 88] (ryc. 10). Jak wykazały badania, elblążan cechuje zainteresowanie historią Elbląga, co jest najlepszym pozytywnym predyktorem pamięci miasta, w znacznym stopniu wyznaczone przez przywiązanie do miasta. W schemacie pamięciowym mieszkańców Elbląga wybija się okres wojenny, zwłaszcza fakt przyłączenia miasta do Polski po 1945 r. [Lewicka, Wiśniewska 2011: 38]. Stąd zapewne tęsknota za nieznanym Elblągiem, poszukiwanie źródła przywiązania do miejsca zamieszkania i potrzeba odzyskania Starego Miasta i Wyspy Spichrzów. Najbardziej lubiane miejsca muszą być zatem kierunkiem priorytetowym w działaniach miasta i należy „oddać” je mieszkańcom.

Zewnętrznymi spostrzeżeniami i wnioskami z refleksji nad perspektywami tkwiącymi w atrakcyjnie zlokalizowanym obszarze wyspy podzieliła się z władzami miasta międzynarodowa grupa studentów Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, pod kierunkiem dr inż. arch. Gabrieli Rembarz i dr inż. arch. Justyny Martyniuk-Pęczak, w ramach warsztatów zorganizowanych we współpracy z Departamentem Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego w Elblągu w 2012 r. Z założenia autorzy koncepcji projektowych mogli puścić wodze fantazji, ponieważ ekspresja i tchnienie młodych ludzi unaocznia obecne czasy. Jednym z głównych aspektów poruszanych



Fot. 15. Widok z wieży katedralnej na odbudowany fragment Starego Miasta w Elblągu

Fot. W. Wójcik, 2014.

w koncepcjach było wykorzystanie rzeki jako stymulatora rozwoju, idea integracji miasta z wodą wraz z zorganizowaniem, również na nabrzeżu wyspy, obszarów zielonych i rekreacyjnych, zamiast zabudowy. Innym punktem odniesienia był dialog między przeszłością a teraźniejszością. Raz przejawiał się jako wykorzystanie elementów historycznych do kreowania nowych funkcji z pełną akceptacją historii Elbląga, innym razem jako wykreowanie nowoczesnej tkanki na nowo kształtowanym obszarze w kontraście do Starego Miasta, z rzeką Elbląg jako granicą między starym a nowym bytem.

Podsumowanie

Mimo wielu dyskusji i opracowań wciąż pozostaje bez odpowiedzi pytanie, czy potrzeba odtworzenia historycznego widoku na panoramę Wyspy Spichrzów stworzy żywotny i przyjazny dla ludzi fragment miasta? Czy odtworzy dawną relację miejsca z wodą? Jest to ogromny dylemat, zwłaszcza że doświadczeni urbanisci z miast bałtyckich w 2012 r., jak wcześniej adepci urbanistyki, zaproponowali nowoczesne zagospodarowanie wyspy, stawiające na kontrast pomiędzy starym a nowym. Zaproponowali, aby zagospodarowanie Wyspy Spichrzów rozpocząć od jej uporządkowania pod przyszłe inwestycje, a tymczasem użytkować jako strefę rekreacyjną, sportową i parkingową oraz lokalizować na jej obszarze zabudowę mieszkaniową niskiej intensywności. Wolni od skojarzeń, widzieli na wyspie obiekty nowoczesne, głównie o funkcjach kulturotwórczych, które stanowiłyby nowoczesny kontrast w stosunku do Starego Miasta i jego zabudowy, a zarazem atraktor przestrzeni o dużym potencjale. Najistotniejsze w przedstawionych koncepcjach było jednak urządzenie bulwarów oraz zorganizowanie miejsc rekreacji i wypoczynku.

Osiemnastowieczna panorama Amelunga ukazująca urok Wyspy Spichrzów jest tak silnie zakotwiczona w świadomości zaangażowanych w rozwój miasta miesz-

kańców, konserwatorów zabytków i urbanistów, że trudno inaczej myśleć o wyspie. Według Autorki retrowersji przywrócenie wyspie tożsamości w powiązaniu ze Starym Miastem jest celem nadrzędnym. Prace rewaloryzacyjne powinny przywrócić jej funkcję zaplecza starówki, chronić historyczny plan i ocalałe zabytki oraz wprowadzić prawidłowo zaprojektowaną zabudowę w celu utworzenia wnętrza urbanistycznego na obu stronach rzeki. Założeń tych nie musi jednak wykluczać nowoczesna, odmienna od historycznej koncepcja Wyspy Spichrzów, stawiająca na wzajemne oddziaływanie wyspy i Starego Miasta, kreująca atmosferę łączności, z wykluczeniem konkurencyjności.

Literatura

- Alexander C., 2008, *Język wzorców*. Wyd. GWP, Gdańsk.
- Bracka-Kondracka M. (red.), 1998, *Elbląg i okolice wczoraj*. Wyd. URAN, Elbląg.
- Czarnecki K., Przysiecki A., 1968, *Elbląg 1945 i dziś*. Wyd. Interpress, Warszawa.
- Foland A., Wiśniewska K., 2011, *Mapy psychologiczne Elbląga*. Miejskie Biuro Urbanistyczne w Elblągu.
- Gehl J., 2017, *Miasta dla ludzi*. Wyd. RAM, Kraków.
- Gierszewski S., 1953, *Elbląski cech armatorski w XVIII w.* Rocznik Dziejów Społecznych i Gospodarczych, t. 15.
- Iżewska T., Pernak R., 1992, *Plan miasta na tle historycznego rozwoju Elbląga*, [w:] *Elbląg. dzieje i Architektura*. Wyd. Urząd Miejski w Elblągu.
- Kowalski R., Wawrzyński C., 2010, *100 lat żeglugi pasażerskiej Ostróda – Hawa – Elbląg*. Edytor Wers, Olsztyn.
- Lewicka M., Wiśniewska K., 2011, *Pamięć miejsca i relacje z miejscem zamieszkania wśród mieszkańców Elbląga*. Miejskie Biuro Urbanistyczne w Elblągu.
- Lubocka-Hoffmann M., 1997, *Wyspa Spichrzów w Elblągu. Studium wartości historyczno-kulturowych. Warunki konserwatorskie retrowersji Wyspy Spichrzów*. Miejska Pracownia Urbanistyczna w Elblągu.
- Lubocka-Hoffmann M., 1998, *Elbląg Stare Miasto*. Państwowa Służba Ochrony Zabytków, Oficyna Wyd. Excalibur, Elbląg.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Wyspy Spichrzów w Elblągu* (uchwała Rady Miejskiej w Elblągu nr XXXIV/690/98 z 18.06.1998 r.).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta w Elblągu* (uchwała Rady Miejskiej w Elblągu nr XXIX/525/97 z 27.11.1997 r.).
- Projekt partnerski PHARE „Waterfront – rozwój miejskich stref brzegowych – tworzenie sieci miast bałtyckich”, 2000*, Raport z projektu pt. „Wizja rozwoju funkcji turystycznych”.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – miasta Elbląg* (uchwała Rady Miejskiej w Elblągu nr XXIII/825/2006 z 26.10.2006 r.).
- Wołodźko J., 2005, *Raport o stanie Starego Miasta w Elblągu*. Miejskie Biuro Urbanistyczne w Elblągu.
- Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – miasta Elbląg* (uchwała Rady Miejskiej w Elblągu nr XXVI/580/2010 z 21.01.2010 r.).