

MAREK KARZYŃSKI

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni

ROZWÓJ ŚRÓDMIEŚCIA GDYNI – KLUCZOWY PROJEKT ROZWOJU MIASTA

Abstract: The Development of Gdynia Centre – Main Project of City Development.

During the 1920s and 1930s Gdynia transformed from a small fishing village into a dynamically developing city through the construction in its vicinity of the largest seaport of interwar Poland. The city's first expansion plan (1926, Adam Kuncewicz, Roman Feliński), designed for approximately 100 000 inhabitants, had to be revised already within a few years because development of the port has proved to be faster and the terrain requirements of the port substantially greater than originally predicted. In effect grounds originally planned for general city functions were yielded to the rapidly developing port. It was not until 2003 that the port boundaries shifted significantly as a result of restrictions and changes in the nature of port activity. These changes freed around 53 ha of post-harbor sites for new development, attractively located in the immediate vicinity of the existing city centre and waterfront. The changes also spurred investment in the north of downtown Gdynia – in accordance with the intentions of first city planners.

In accordance with city centre development plans prepared in the City Planning Office of Gdynia, the area's new grid is a continuation of the urban grid of historical downtown Gdynia and draws upon unrealized city plans of the interwar period. The scale of new buildings in the area is reminiscent of the historical buildings in the area. Groups of higher buildings are allowed outside of a protected area of the historic center, in areas selected through view and cityscape analysis. Residential and commercial complex Sea Towers is currently the dominant in this area. Planning concepts assume public availability of quays around the port basins and retention of a spacious opening towards the sea. Construction of marinas is expected using part of the docks and the ability to expand and reduce existing wharves, movement of pedestrians and cyclists between Fishermen Pier and South Pier will be facilitated through the construction of a bridge or a ferry connection.

The planned enlargement into the post-harbor areas will double the current potential of Gdynia downtown, and enlarge the scope of representative areas and change the panorama from the historic city center and from the sea. Attractive downtown sites can provide an answer to the issue of uncontrolled urban spill into peripheral areas of adjacent municipalities.

Keywords: Changes of port boundaries, city centre development plans, City Planning Office of Gdynia.

Tadeusz Wenda „... któremu przypadł w udziale wybór miejsca dla portu i wykonanie jego projektu, po dokładnym obejrzeniu wybrzeża morskiego, przyszedł do przekonania, że jedynym i najlepszym miejscem do budowy portu jest dolina między tzw. Kępą Oksywską i Kamienną Górą. Ponieważ w tej dolinie leży, znana od dawna polskim letnikom nadmorskim wioska Gdynia, więc przyszłemu portowi nadano też nazwę Gdynia.”

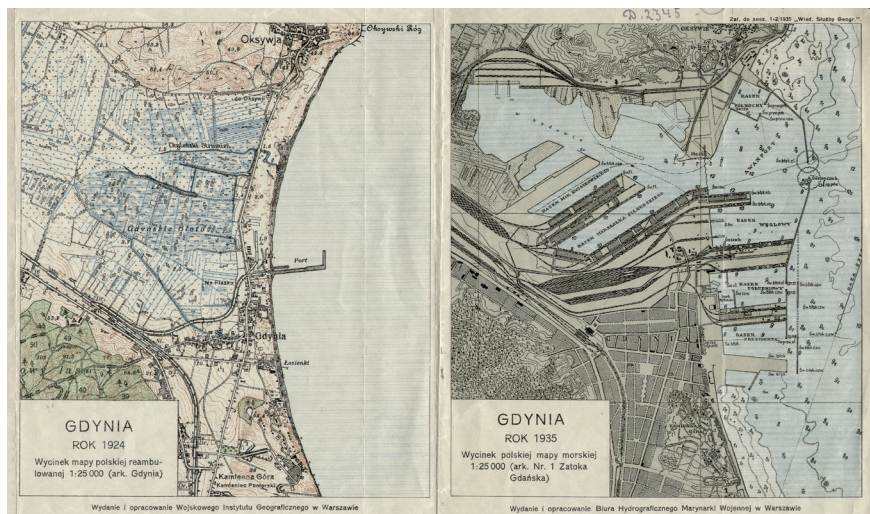
[Wenda 1935, s. 63]

1. Rozwój miasta i portu od powstania miasta do lat 90. XX w.

10 lutego 1920 r. miał miejsce symboliczny akt zaślubin Polski z morzem, która po wiekach przerwy uzyskała na nowo dostęp do morza. Dwa lata później Sejm RP upoważnił Rząd do „*poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej*” [Ustawa... 1922, art. 1]. Obok wsi Gdynia powstał pierwszy pirs portowy i w 1923 r. zawiązał pierwszy statek – „Kentucky” pod banderą francuską. W następnych latach port rozwijał się niezwykle dynamicznie, wyprzedzając najśmielsze pierwotne założenia i plany. Przeładunki w porcie Gdynia w 1938 r. osiągnęły 8,7 mln ton (według niektórych autorów stały się najwyższe wśród portów bałtyckich), zasadnicza część przeładunku przypadała na węgiel.

Budowa portu i sam port tworzyły liczne nowe miejsca pracy. Gdynia stała się szansą i mekką dla poszukujących poprawy losu przybyszów z kraju, szczególnie z Pomorza. Obok portu szybko rozwijało się miasto. 10 lutego 1926 r., kiedy w szóstą rocznicę zaślubin z morzem Gdynia uzyskała prawa miejskie, liczba mieszkańców wynosiła już 12 000, co oznaczało 10-krotny wzrost w stosunku do 1920 r. Do wybuchu wojny liczba mieszkańców zwiększyła

się o kolejny rząd wielkości – w 1939 r. osiągnęła wielkość 127 000. W ciągu kilkunastu lat Gdynia przeobraziła się z małej wioski rybacko–letniskowej w duże, nowoczesne miasto z bogatym życiem gospodarczym, kulturalnym i naukowym, będące dumą Polski międzywojennej. Tempo i skalę przemian obrazują wycinki map z tego okresu przedstawione na ryc. 1. Zmiany były zadziwiające, chociaż należy zastrzec, że mapa morska z 1935 r. odzwierciedla wiernie zmiany, które zaszły na obszarze portu, natomiast w części dotyczącej miasta antycypuje przyszły kształt śródmieścia Gdyni, pokazując założenia planów zabudowy będące w trakcie zaawansowanej, ale jeszcze niedokończonej realizacji.



Ryc. 1. Gdynia – fragmenty mapy topograficznej z 1924 r. oraz mapy morskiej z 1935 r.

Źródło: Mapy archiwalne udostępnione ze zbiorów Dariusza Domala.

Determinacji władz państwa i budowniczych portu, odwadze i wierze w sukces tych, którzy inwestowali swoją energię i majątek zawdzięczamy powstanie miasta. Szybkie postępy prac pozwalały na wyznaczanie z każdym rokiem coraz ambitniejszych celów, wizji i projektów. Widać to wyraźnie w dynamice zmian wprowadzanych do projektów portu, jak i budującego się obok miasta, w śmiałości projektów architektonicznych, standardzie wyposażenia, wielkości powstających kamienic i obiektów publicznych. Osnową siatki urbanistycznej miasta stały się istniejące trakty komunikacyjne: droga prowadząca od strony Gdańska do Oksywia – obecnie ulica Świętojańska oraz prostopadła do niej prowadząca od stacji kolejowej w stronę plaży i mola

spacerowego – obecnie ulica 10 Lutego. Pierwsze budynki powstawały wzdłuż tych ulic, jako kontynuacja zabudowy wiejskiej i letniskowej.

Pierwszy plan (szkic) rozbudowy miasta Gdyni opracowany w 1926 r., autorstwa Adama Kuncewicza i Romana Felińskiego (ogólne kierownictwo), obliczony był na ok. 100 000 mieszkańców [Saski 1926]. Plan wykorzystywał istniejący już układ dwóch prostych, krzyżujących się ulic – obecne ulice 10 Lutego i Świętojańska – uzupełniając go o nowe ulice, rozkładające się wachlarzowato: na zachód od ul. Świętojańskiej oraz na północ od ul. 10 Lutego. Znaczenie obu głównych istniejących ulic, w założeniach planu, malało. Miały one nadal mieć znaczenie komunikacyjne, ale głównymi przestrzeniami publicznymi miały stać się nowe, usytuowane nieprzelotowo, ulice równoległe.

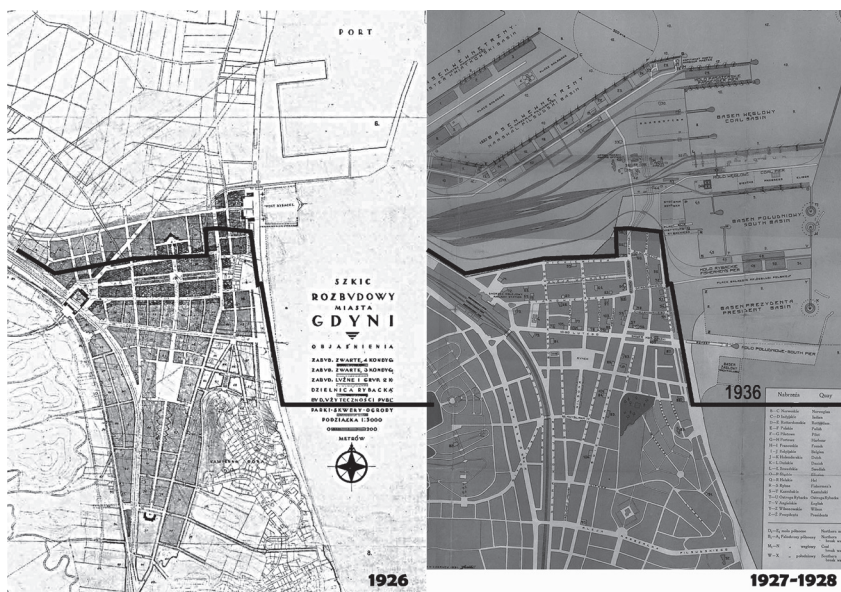
Główna dzielnica handlowo-reprezentacyjna, stanowiąca centrum planowanego założenia, miała powstać w części północnej miasta, obejmując kwartały zabudowy wzdłuż szerokiej zielonej alei na osi wschód-zachód (obecnie w tym miejscu jest ulica Wójta Radkiego), łączącej plac przed głównym dworcem kolejowym z reprezentacyjnym placem nadmorskim (obecnie w tym miejscu znajduje się nasada Mola Rybackiego). Reprezentacyjny plac miał otwierać się w kierunku morza, łącząc się z zaprojektowanymi wzdłuż wybrzeża bulwarami i szeroką plażą. W sąsiedztwie, na styku z planowanymi na północy terenami portu handlowego powstać miał niewielki port rybacki.

Oś dzielnicy handlowo-reprezentacyjnej miała przecinać, w centralnym punkcie, prostopadła do niej oś północ-południe – szeroka nieprzelotowa ulica, zakończona placami i reprezentacyjnymi budowlami (obecnie w tym miejscu jest ul. Władysława IV). W środkowym odcinku ulicy (na wysokości obecnych terenów niezabudowanych, położonych pomiędzy ulicami Armii Krajowej i Obrońców Wybrzeża) planowany był główny plac miejski. Plan przewidywał również dalszą rozbudowę śródmieścia w kierunku północnym. Zarysowana została nowa oś kompozycyjna – ulica łącząca główny dworzec kolejowy z rejonem przyszłego Dworca Morskiego obsługującego dalekomorskie rejsy pasażerskie.

Po dokonaniu dokładnych pomiarów terenu, przystąpiono do opracowania szczegółowych planów zabudowania śródmieścia. Plany zabudowania, które powstały nieco później, w latach 1928–1930 w istotny sposób zmieniły pierwotną koncepcję. Przyczyny były dwojakie. Rozwój portu okazał się szybszy, a potrzeby terenowe portu znacznie większe od pierwotnie zakładanych. W obliczu doskonałej koniunktury, wywołanej zawirowaniami na światowym rynku węgla, wzrósł znacznie eksport węgla z Polski przez port gdyński.

Infrastruktura portowa zajęła część terenów przewidywanych pierwotnie pod rozwój zabudowy miejskiej. Budowa basenów portu wewnętrznego i pogłębianie torów podejściowych dawały duże ilości urobku, co umożliwiło prace refulacyjne i budowę wychodzących głęboko w morze pirsów portu zewnętrznego, w tym pirsu na przedłużeniu ul. 10 Lutego i Skweru Kościuszki – tzw. Mola Południowego.

Porównanie obu planów: pierwszego szkicu rozbudowy miasta Gdyni z 1926 r. oraz planów zabudowania, które powstały w latach 1927–28 przedstawiono na ryc. 2. Porównanie oraz nałożenie granicy portu ustalonej w 1936 r. na oba plany wskazuje na dynamikę i dramaturgię zmian – konieczność ograniczenia terenów przewidywanych wcześniej na funkcje ogólnomiejskie na rzecz dynamicznie rozwijającego się portu.



Ryc. 2. Porównanie pierwszego szkicu rozbudowy miasta Gdyni z 1926 r. z planami zabudowania, które powstały w latach 1927–1928. Na obu planach zaznaczono granicę portu ustaloną w 1936 r.

Źródło: Opracowanie własne z wykorzystaniem mat. arch. – *Szkic rozbudowy miasta Gdyni*, „Architektura i Budownictwo”, z. VI, 1925–26 i mapa Portu Gdynia, wyd. Polska Agencja Telegraficzna 1931–31.

W efekcie zarysowana w planie rozbudowy miasta z 1926 r. „przyszłościowa” oś kompozycyjna północnej części śródmieścia łącząca dworzec kolejowy i morski nigdy nie powstała. Nieaktualna również stała się koncepcja

nowej dzielnicy handlowo–reprezentacyjnej. Rolę reprezentacyjnej wizytówki miasta przejęła oś ulic 10 Lutego, Skweru Kościuszki i Mola Południowego. Kręgosłupem miasta pozostał pierwotny układ dwóch głównych ulic: 10 Lutego i Świętojańskiej tworzących w planie charakterystyczną „siódemkę”. Jest to wymowny przykład wskazujący na silną inercję, jaką posiadały istniejące, wykształcone już elementy zagospodarowania. Wzdłuż tych ulic powstawały siedziby głównych firm, banków, najelegantsze sklepy i lokale gastronomiczne.

Dynamiczny rozwój śródmieścia przyhamowany został wskutek wybuchu wojny. Liczbę ludności z 1939 r. miasto osiągnęło ponownie dopiero w połowie lat 50. Powstałe wówczas przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej, usytuowane na końcach obu ramion „siódemki” ułatwiły dostęp do śródmieścia Gdyni także mieszkańcom innych miast aglomeracji gdańskiej. Spacer „siódemką”, wraz z odwiedzinami Hali Targowej, pozwalał na zapoznanie się praktycznie z pełną ofertą handlową portowego miasta, wzbogaconą o egzotyczne, trudno gdzie indziej osiągalne, towary zagraniczne przywożone przez marynarzy w ramach swoistego importu bezpośredniego.

2. Zmiany granic miasta i portu

Granica portu ustanowiona została rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z 24 lipca 1936 r. w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego w Gdyni. Zgodnie z rozporządzeniem granica objęła nie tylko baseny i zaplecze portu wewnętrznego, ale również całą linię brzegową w śródmieściu miasta, w tym baseny i pirsy portu zewnętrznego oraz Molo Południowe. Chociaż należy zauważyć, że teren Mola Południowego, jego nasady i plaży miejskiej nie był faktycznie użytkowany na cele portowe (z wyjątkiem nabrzeży przyległych basenów portowych). Granice portu zmieniły się istotnie dopiero w 2003 r., w wyniku ograniczenia zmiany charakteru działalności portowej na terenach przylegających bezpośrednio do śródmieścia.

Część infrastruktury portowej wykorzystywanej do przeładunków węgla stała się przestarzała i nieadekwatna do potrzeb już w latach 70. – po budowie Terminalu Węglowego w Porcie Północnym w Gdańsku. Używane wcześniej technologie przeładunku wymagały obszernych torowisk kolejowych – swoistego „magazynu na szynach” dla wagonów z węglem oczekujących na rozładunek. Spadek przeładunków węgla w Gdyni spowodował, że znacznie obszary torowisk przestały być użytkowane. Transport samochodowy

wyeliminował w znacznym stopniu transport kolejowy, zwłaszcza w przewozach ładunków drobnych lub na małe odległości. Spadło w konsekwencji znaczenie kolejowej ładowni publicznej położonej na północ od ulicy Jana z Kolna. Ograniczenie dostępu do wydajnych łowisk, w wyniku wprowadzenia 200–milowych stref ekonomicznych w latach 80. i 90., podcięło podstawy gospodarcze funkcjonowania przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich DALMOR S.A. Wyłączenie nieużytkowanych przez port terenów z obszaru administracyjnego portu nastąpiło w drodze *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu*. Poza granicą portu znalazło się ok. 69 ha terenów, w tym zarówno wykorzystywanych już od dawna na cele śródmiejskie (ok. 16 ha), jak i terenów dogodnych dla nowego zagospodarowania (ok. 53 ha). Pozwoliło to na podjęcie formalnych działań zmierzających do wykorzystania uwolnionych terenów na cele miejskie.



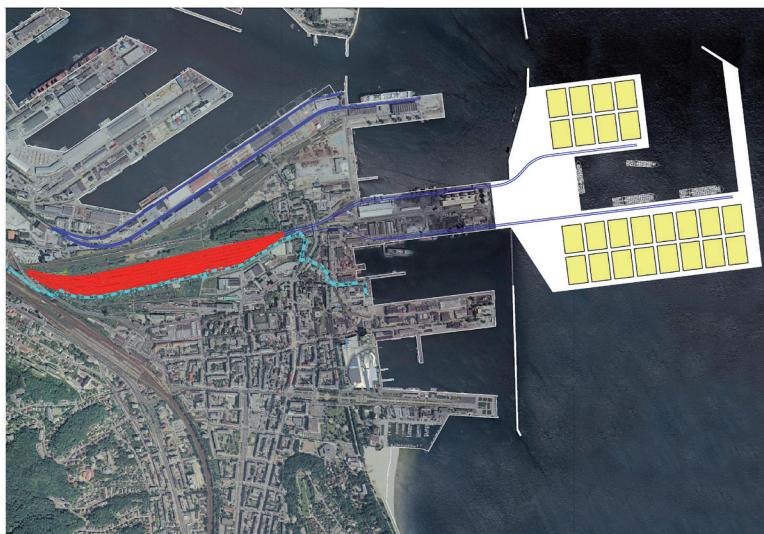
Ryc. 3. Przebieg granic portu w sąsiedztwie śródmieścia Gdyni według rozporządzeń z 1936 i 2003 r.

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

Przebieg granic portu w sąsiedztwie śródmieścia Gdyni według rozporządzeń z 1936 r. oraz z 2003 r. na tle obecnego stanu zainwestowania przedstawiono na ryc. 3. Na przewidzianych do przekształceń terenach poportowych oznaczono szarym kolorem budynki, które mogą być usunięte i zastąpione nową zabudową, a ciemniejszym szarym kolorem oznaczono budynki przewidywane do wymiany na terenach Stoczni Nauta (w obecnych granicach administracyjnych portu).

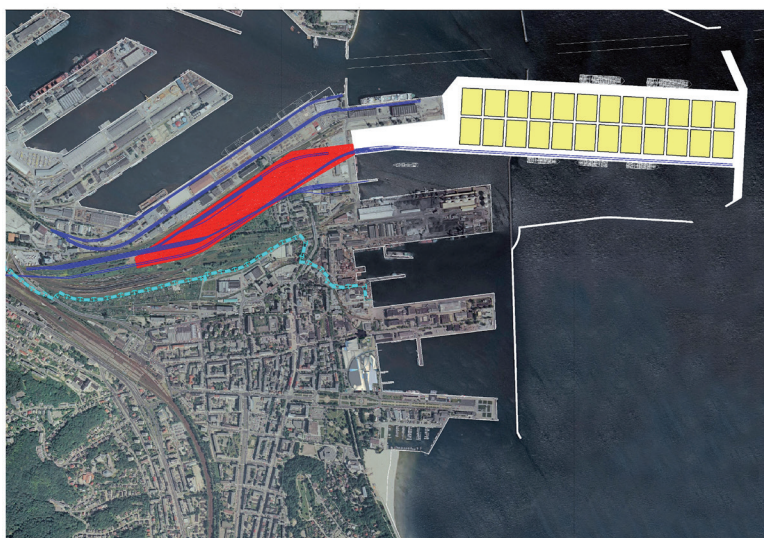
3. Port zewnętrzny

Zmiany w technologiach przeładunków portowych, użycie kontenerów, systemów ro-ro, wyspecjalizowanych urządzeń przeładunkowych, skracają pobyt statków w porcie. O wydajności portu w mniejszym stopniu decyduje długość nabrzeży portowych, istotna natomiast staje się wielkość i wyposażenie zaplecza lądowego portu oraz możliwość przyjmowania dużych jednostek. Dlatego w ostatnich latach powstają koncepcje budowy w Gdyni portu zewnętrznego, który mógłby przyjmować Balticmaxy – statki o maksymalnych wymiarach gabarytowych umożliwiającym wpłynięcie na Bałtyk przez Cieśniny Duńskie i zanurzeniu do 15 m. Plan rozwoju terenów na styku miasta i portu musi wziąć oczywiście pod uwagę taką możliwość. Propozycja Zarządu Morskiego Portu Gdynia załadowania części obszaru morskiego na przedłużeniu Mola Węglowego – przedstawiono na ryc. 4A – realizowałaby zakładane cele, ale ma istotne wady z punktu widzenia funkcjonowania miasta. Oznaczałaby wprowadzenie olbrzymiego, uciążliwego ruchu tranzytowego na obrzeżach śródmieścia i trwałie zablokowanie możliwości przekształceń, czy też ewentualnej ekspansji funkcji śródmiejskich w tym kierunku. Miałaby także negatywny wpływ na walory krajobrazowe głównych przestrzeni publicznych śródmieścia, znacznie ograniczając najatrakcyjniejsze widoki w kierunku morza. Właściwsze wydaje się utrzymanie rezerwy dla budowy portu zewnętrznego na przedłużeniu Mola Pasażerskiego, po jego uprzednim poszerzeniu – propozycja przedstawiona na ryc. 4B, opracowana w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Lokalizacja taka dawałaby dobre perspektywy dla rozwoju zaplecza logistycznego, nie byłaby uciążliwa dla śródmieścia, a nawet pozwalałaby, w dalszych etapach przekształceń, na uzupełnienie zabudowy po północnej stronie ul. Nowej Węglowej i na Molu Węglowym z ewentualnym wykorzystaniem jej dla działalności biurowej związanej z portem.



Ryc. 4A. Koncepcja portu zewnętrznego na przedłużeniu Mola Węglowego

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni na podstawie koncepcji Zarządu Morskiego Portu Gdynia.



Ryc. 4B. Propozycja portu zewnętrznego na przedłużeniu Mola Pasażerskiego

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

4. Nowe możliwości rozwojowe na styku miasta i portu – koncepcja układu urbanistycznego i zabudowy

Zmiana granic portu uwolniła ok. 53 ha terenów poportowych atrakcyjnie położonych w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia i przestrzeni nadwodnych, planowanych jako główne, reprezentacyjne przestrzenie publiczne. Potencjał rozwojowy nowych terenów jest olbrzymi. Szacunki chłonności, poparte kubaturowymi koncepcjami zabudowy wskazują na możliwość podwojenia istniejących powierzchni usługowo–mieszaniowych śródmieścia Gdyni.

Koncepcję rozwoju północnej części śródmieścia, opracowaną w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni pod kierownictwem Autora tego opracowania, przedstawiono na ryc. 5. Nowe zespoły oraz uzupełnienia zabudowy zaznaczono kolorem białym. Wskazane zostały główne obszary rozwojowe zilustrowane wizualizacjami przedstawionymi na ryc. 6-9.



Ryc. 5. Koncepcja układu urbanistycznego i zabudowy północnej części śródmieścia ze wskazaniem głównych obszarów rozwojowych

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

Założenia rozwoju północnej części śródmieścia zarysowane zostały w obowiązującym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gdyni*, przyjętym przez Radę Miasta Gdyni w 2008 r. Zgodnie ze *Studium*, obsługa komunikacyjna obszaru odbywać się będzie przez siatkę ulic stanowiącą kontynuację istniejącego układu urbanistycznego (z przedłużeniem ulic 3 Maja, Władysława IV, Waszyngtona) oraz budowę nowej arterii komunikacyjnej, roboczo nazwanej „Nową Węglową”, która przez ciąg ulic Trasa Kwiatkowskiego – Janka Wiśniewskiego – „Nowa Węglowa” zapewni dogodny dostęp do śródmieścia od strony północnej, a także przez Obwodnicę Trójmiasta i Trasę Kwiatkowskiego z terenów rozwojowych miasta tzw. Gdyni Zachód. Plac Konstytucji docelowo może być uwolniony od ruchu tranzytowego i dedykowany w całości potrzebom węzła przesiadkowego integrującego różne środki transportu publicznego i indywidualnego. Obok wymaganych podziemnych parkingów obsługujących planowaną zabudowę, przewidywane są strategiczne parkingi zbiorcze w rejonie dworca PKP, obecnej Stoczni Nauta i pod Skwerem Kościuszki. Uzupełnieniem układu komunikacyjnego będzie ciąg pieszy i rowerowy, biegnący środkiem nowych terenów rozwojowych – od rejonu Dworca Głównego do końca Mola Rybackiego. Ciąg ten stanowić będzie rezerwę terenową dla przyszłych rozwiązań transportu publicznego np. kolejki nadziemnej z wagonikami wieloosobowymi lub indywidualnymi typu PRT (Personal Rapid Transit).

Główne przestrzenie reprezentacyjne Gdyni sąsiadują z otwartym morzem, co jest sytuacją wyjątkową nie tylko w skali kraju. Idea kompozycji tych przestrzeni w kontakcie wzrokowym z morzem towarzyszyła miastu od momentu jego powstania. Koncepcje zagospodarowania terenów portowych zakładają publiczną dostępność nabrzeży wokół basenów portowych oraz zachowują szerokie otwarcia widokowe w kierunku morza, na zakończeniu głównych ciągów pieszych i ulic. W wybranych miejscach przestrzenie nadwodne są poszerzone, tak aby umożliwić realizację zieleni lub obiektów publicznych. Przewiduje się również wykorzystanie części basenów portowych do realizacji marin w formie stałych lub pływających nabrzeży i pomostów oraz możliwość poszerzenia istniejących nabrzeży w kierunku basenów portowych, przez budowę lekkich np. drewnianych, obniżonych płaszczyzn, umożliwiających bezpośredni dostęp do wody i cumowanie mniejszych jednostek sportowo-rekreacyjnych. Ze względu na duże odległości rozległych przestrzeni nadwodnych Basenu Prezydenta przewiduje się ułatwienia dla ruchu pieszo-rowerowego między Molem Rybackim i Molem Południowym. Zakłada się realizację połączenia – na przedłużeniu Pirsu nr 1 na Molu Południowym – łączącego

Nabrzeże Kutrowe (Molo Rybackie) z Nabrzeżem Pomorskim (Molo Południowe) w formie mostu lub w formie połączenia typu prom–tramwaj wodny.

Od 2004 r. Rada Miasta Gdyni uchwała sukcesywnie kolejne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego określające warunki do nowej zabudowy i zagospodarowania na obszarze śródmieścia. Generalnym założeniem przygotowywanych i uchwalanych planów jest ochrona zabytkowego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni, jego uzupełnienie i twórcza kontynuacja w nawiązaniu do założeń planów z okresu międzywojennego. Układ, wielkość nowych kwartałów zabudowy oraz skala nowej zabudowy nawiązują do siatki urbanistycznej, wielkości kwartałów i skali zabudowy historycznej. Zespoły wyższej zabudowy dopuszczane są poza obszarem chronionym, w miejscach wybranych na podstawie analiz widokowych i krajobrazowych. Wprowadzenie zabudowy wysokiej, na zakończeniu wybranych osi urbanistycznych, pozwoli na wzbogacenie krajobrazu miasta, zaakcentowanie głównych przestrzeni publicznych oraz wskazanie lokalizacji nowych centrów biurowo–usługowych na styku z morzem i obszarami portowymi.

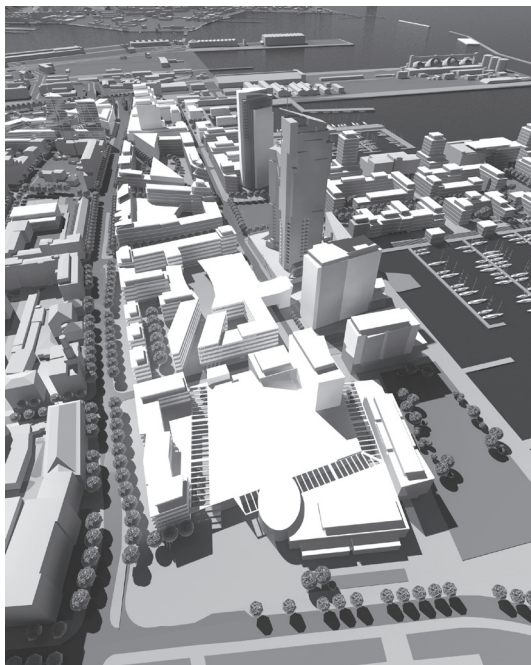
Dla utrzymania codziennej i całorocznej atrakcyjności przestrzeni publicznych uchwalane plany miejscowe zakładają utrzymanie różnorodności funkcjonalnej powstających zespołów zabudowy (*mixed-use*), z zachowaniem priorytetu usług ogólnodostępnych w obiektach i parterach budynków przylegających do ogólnodostępnych ulic i placów. W najważniejszych fragmentach przestrzeni publicznych zakres usług ograniczony jest dodatkowo do usług podnoszących istotnie jakość tych przestrzeni, tj. usług kultury, gastronomii, turystyki.

4.1. Rejon Sea Towers

Przekształcenia własnościowe, które zachodziły od początku lat 90. pozwoliły na wprowadzenie nowego zagospodarowania na terenie po Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich DALMOR, położonym w bezpośrednim styku z basenami portowymi, pomiędzy nasadami Mola Rybackiego i Mola Południowego. Było to Centrum Gemini – zespół kin z usługami towarzyszącymi. Następnym etapem realizacji, początkiem kształtowania nowego waterfrontu Gdyni była budowa zespołu usługowo–apartamentowego Sea Towers, który powstał w wyniku konkursu architektoniczno–urbanistycznego – na podstawie zwycięskiego projektu autorstwa wiedeńskiej pracowni Andrzeja Kapuścika. Sea Towers ze swoimi 36 kondygnacjami i wysokością ponad 125 m był, w momencie jego realizacji, najwyższym budynkiem apar-

tamentowo–usługowym w Polsce (obecnie najwyższym jest 50–piętrowy Sky Tower we Wrocławiu). Stanowi dominantę wysokościową planowanego, przyszłego zespołu zabudowy w tym rejonie miasta.

Obowiązujący, zmieniony pod koniec 2010 r., plan miejscowy dla rejonu Sea Towers przewiduje uzupełnienie zabudowy o usługi kultury i turystyki z towarzyszącymi funkcjami usługowymi, biurami oraz ograniczoną funkcją mieszkaniową. Teren o powierzchni ok. 3,5 ha jest własnością prywatną. Jego potencjał rozwojowy wynosi do 54 000 m² nowej powierzchni użytkowej. Z inicjatywy właściciela, w zespole ARC–ML z Berlina oraz w konsultacjach z biurem Gehl Architects z Kopenhagi, powstała wyjściowa koncepcja zagospodarowania tego obszaru, która stała się podstawą ustaleń planu. Rozwiązania docelowe wyłonione zostaną w drodze konkursów architektoniczno–urbanistycznych. Przykładowe zagospodarowanie obszaru, uwzględniające dopuszczone w obowiązującym planie miejscowym gabaryty nowej zabudowy, przedstawiono na ryc. 6.



Ryc. 6. Rejon Sea Towers – przykładowe zagospodarowanie obszaru zgodne z obowiązującym planem miejscowym

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

W 2011 r. powinien zostać rozstrzygnięty konkurs architektoniczno–urbanistyczny umożliwiający wkrótce realizację dalszych elementów zespołu, w tym hotelu i budynku biurowego. Oba budynki, zlokalizowane obok Sea Towers stanowiąc mają uzupełnienie dominującej, wysokiej części zespołu. Wysokość zabudowy obniżyć się będzie stopniowo w kierunku zabytkowej części śródmieścia.

4.2. Molo Południowe i Forum Kultury

Molo Południowe (Skwer Kościuszki i al. Jana Pawła II) stanowią najbardziej rozpoznawalną przestrzeń publiczną Gdyni. U nasady Mola projektowana jest koncentracja obiektów kulturalnych. Obok istniejącego Teatru Muzycznego, Muzeum Miasta Gdyni i Muzeum Marynarki Wojennej powstanie nowa siedziba Teatru Miejskiego, Biblioteka–Multiteka i Galeria Sztuki. Nowe budynki powstaną wokół Forum Kultury – planowanego nowego placu miejskiego otwartego na morze – według projektu pracowni Fiszer Atelier 41, wyłonionego w międzynarodowym konkursie architektoniczno–urbanistycznym przeprowadzonym w 2008 r. Zgodnie z uchwalonym w 2010 r. planem miejscowym obejmującym przedmiotowy obszar przewiduje się również uzupełnienie otaczającej zabudowy, w tym stworzenie południowej pierzei Skweru Kościuszki – w linii projektowanych obiektów kultury.



Ryc. 7. Forum Kultury – wizualizacja koncepcji zabudowy

Źródło: Opracowanie Fiszer Atelier 41.

Realizacja przygotowanego projektu zamierzenia może opóźnić się z powodu roszczeń poprzednich właścicieli tego terenu. Warto w tym miejscu zauważyć, że nieregulowane lub sporne stany własnościowe są jedną z głównych przyczyn opóźnień w zagospodarowaniu atrakcyjnych inwestycyjnie terenów w obszarze śródmieścia Gdyni. Błędy przeszłości: brak zachowania wymaganych procedur, zaniżone, nieadekwatne do wartości, odszkodowania za wywłaszczone grunty, niewłaściwa archiwizacja dokumentów oraz inne błędy i niedociągnięcia stanowią niechlubne dziedzictwo „poprzedniej epoki”. Procedury sądowe lub administracyjne wynikające z roszczeń byłych właścicieli lub ich spadkobierców mogą ciągnąć się latami.

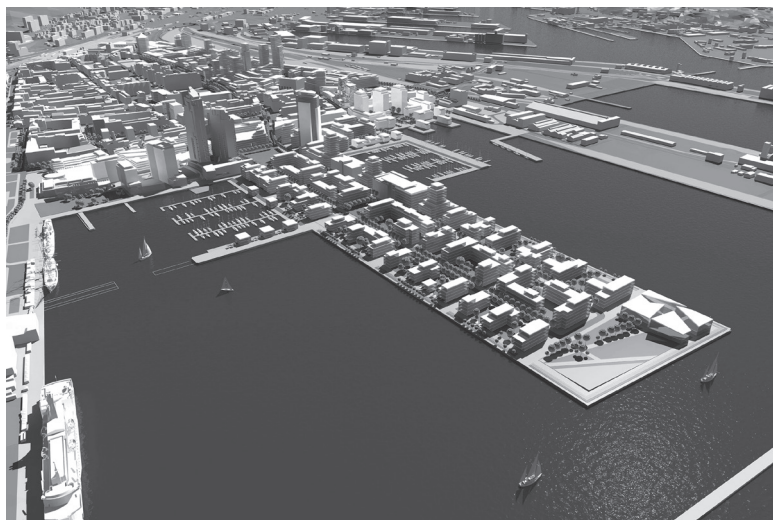
4.3. Teren Mola Rybackiego

Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich DALMOR powstało w 1946 r. i zajmowało się głównie połowami i przetwórstwem produktów morskich. Potężna niegdyś firma łowiąca m.in. na odległych wodach Labradoru dziś prowadzi znikomą działalność gospodarczą. Zasadniczą część majątku przekształconego przedsiębiorstwa, obecnie Spółki „Dalmor” S.A., stanowią tereny Mola Rybackiego – wychodzącego w morze pirsu o szerokości ok. 200 m i długości ok. 650 m oraz jego nasady, usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie nadmorskich, reprezentacyjnych przestrzeni publicznych miasta. Molo Rybackie jest równoległe do tzw. Mola Południowego – pirsu kończącego obecną, główną oś kompozycyjną śródmieścia Gdyni. Prowadzone w latach 2008–2010 prace doprowadziły do uchwalenia w marcu 2010 r. planu miejscowego rejonu Mola Rybackiego, umożliwiającego wykorzystanie terenu na nowe cele.

Od 2000 r. powstało wiele bardzo zróżnicowanych koncepcji zagospodarowania przestrzennego rejonu Mola Rybackiego. Ostateczna koncepcja, stanowiąca podstawę ustaleń planu, powstała w wyniku współpracy Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni (arch. Marek Karzyński z zespołem) z ARC–ML (arch. Michael Lees z zespołem). Uchwalony plan zakłada utrzymanie ogólnodostępnych nabrzeży Mola, z możliwością realizacji mariny w przylegającym do Mola Basenie Prezydenta, realizację placów publicznych u nasady Mola oraz na jego zakończeniu przy planowanym Muzeum Żeglarsstwa. Plan wyznacza ok. 10,5 ha terenów pod nową zabudowę. Przewiduje adaptację najbardziej wartościowych obiektów historycznych (dwie dawne chłodnie rybne) – wykorzystanie ich na nowe cele oraz realizację nowej zabudowy usługowej i mieszkaniowej o łącznej powierzchni ok. 90 000 m²

pow. użytkowej mieszkań i 90 000–110 000 m² pow. użytkowej usług i biur – w tym budynku wysokościowego przy wejściu na Molo, naprzeciwko Sea Towers. Skala i formy zabudowy będą kontynuacją istniejącej tkanki miejskiej Śródmieścia Gdyni, ze szczególnym zwróceniem uwagi na atrakcyjność ogólnodostępnych przestrzeni nadwodnych dla mieszkańców i turystów. Realizacja nowej zabudowy uwarunkowana jest m.in. rozbudową układu drogowego Śródmieścia Gdyni, w tym budową ulicy tzw. Nowej Węglowej – głównej arterii doprowadzającej w przeszłości ruch do północnej części śródmieścia.

Przykładowe zagospodarowanie obszaru Mola Rybackiego, zachowujące układ urbanistyczny, skalę i gabaryty nowej zabudowy, wynikające z ustaleń obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, przedstawiono na ryc. 8.



Ryc. 8. Molo Rybackie – przykładowe zagospodarowanie obszaru zgodne z obowiązującym planem miejscowym

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

W wyniku porozumienia władz Miasta z Ministrem Skarbu Państwa z majątku Spółki „Dalmor” S.A., należącej do Skarbu Państwa, wyłączone zostały tereny nabrzeży, grunty potrzebne pod budowę ulic miejskich oraz teren na zakończeniu Mola rezerwowany na wzniesienie Muzeum Żeglarstwa Polskiego. Pozwoli to na uniknięcie sytuacji wykupywania tych gruntów z rąk przyszłego niepaństwowego właściciela. Najatrakcyjniejsze przestrzenie nadwodne pozostaną ogólnodostępne.

4.4. Teren Stoczni NAUTA

Ważnym elementem „układanki” dalszego rozwoju terenów w północnej części śródmieścia jest teren Stoczni Remontowej Nauta, najstarszej stoczni w Polsce, funkcjonującej nieprzerwanie od 1922 r. Przez teren Stoczni planowane jest przedłużenie ul. Waszyngtona do „Nowej Węglowej” – głównej planowanej arterii komunikacyjnej zapewniającej dostęp do terenów nadbrzeżnych i Pirsu Rybackiego – od strony północnej – bez konieczności dodatkowego obciążania istniejącego układu ulicznego. Możliwość przekształcenia tego terenu pojawiła się z końcem 2009 r., kiedy Stocznia Nauta zakupiła z końcem 2009 r. od zarządcy masy upadłościowej Stoczni Gdynia S.A. 11 ha powierzchni lądowej i 8 ha wodnej, na której mieszczą się wydziały wyposażeniowe, w tym rurarski, mechaniczny i ślusarski, wraz z halami i nabrzeżami o łącznej długości 1350 m i głębokości 9 m. Nowy, dobrze usytuowany i dogodnie skomunikowany obszar produkcyjny, umożliwi prace wyposażeniowe i remontowe na dużych i bardzo dużych statkach. Decyzja o przeprowadzce na nowe tereny pozwoliła na rozwiązanie kilku kluczowych zagadnień: poprawę warunków funkcjonowania Stoczni Nauta, utrzymanie działalności stoczniowej na przygotowanych do tego celu terenach byłej Stoczni Gdynia oraz zwolnienie kluczowego, węzłowego obszaru będącego w bezpośredniej bliskości śródmieścia.

W związku z przewidywaną przeprowadzką Stoczni Nauta uwolnią się tereny położone po północnej stronie Mola Rybackiego. Pozwoli to w przyszłości na ograniczenie ewentualnych uciążliwości wynikających z prowadzonej działalności stoczniowej oraz na kontynuację atrakcyjnej zabudowy śródmiejskiej. Położenie terenu w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia Gdyni predestynuje go do intensywnego wykorzystania, zwłaszcza na cele usług śródmiejskich, administracji gospodarczej oraz funkcji usługowo-biurowych związanych z funkcjonowaniem Morskiego Portu Gdynia.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest w trakcie przygotowania. Założenia planu przewidują wyznaczenie ponad 2 ha terenów pod nową zabudowę, co pozwoli na realizację do ok. 50 000 m² powierzchni użytkowej handlu, usług, biur i mieszkań. Zakładają utrzymanie szerokich, otwartych przestrzeni nadwodnych i dopuszczenie mieszkań w strefach niekolidujących z prowadzoną w sąsiedztwie działalnością portową. Plan musi zatem rozwiązać problem lokalizacji zabudowy mieszkaniowej na styku z terenami portowymi. Port to nie tylko atrakcyjna sceneria nadwodna, ale również realne, potencjalne konflikty funkcjonalne. Działalność portowa może być źródłem

hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zapylenia i innych zagrożeń wynikających ze specyfiki przeladowywanych towarów.

4.5. Tereny między ulicą Jana z Kolna a „Nową Węglową”

Na mocy uchwał Rady Miasta Gdyni w przygotowaniu są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące część terenów tzw. Międzyztorza – obszar położony na północ od ul. Jana z Kolna do granic portu, stanowiący największy kompleks terenów rozwojowych północnej części Śródmieścia. Przewiduje się dopuszczenie zabudowy wysokiej i wysokościowej (pow. 55 m) w tej części miasta – na podstawie indywidualnych studiów i rozwiązań. Potencjalne tereny inwestycyjne obszaru wynoszą ok. 12 ha, co pozwoli na realizację do 300 000 m² powierzchni użytkowej nowej zabudowy. Koncepcję zagospodarowania obszaru, opracowaną w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni przedstawiono na ryc. 9.



Ryc. 9. Rejon Jana z Kolna–Nowa Węglowa – koncepcja zagospodarowanie obszaru

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

Siatka urbanistyczna tego obszaru, wyznaczona przez nowe, projektowane ulice, stanowi kontynuację historycznej siatki urbanistycznej śródmieścia Gdyni i nawiązuje do niezrealizowanych planów miasta z okresu międzywojennego. Wzbogaceniem siatki urbanistycznej będzie zielony ciąg komunikacyjny, przecinający kwartały urbanistyczne, wytyczony częściowo po nieczynnej bocznicy kolejowej prowadzącej do terenów Dalmoru. Ciąg

stanowić będzie alternatywną, w stosunku do układu ulicznego, trasę łączącą nowe tereny inwestycyjne z rejonem Dworca Głównego PKP i rezerwę dla przyszłych rozwiązań komunikacji zbiorowej.

Dyspozycja funkcjonalna obszaru przewiduje szeroki wachlarz usług śródmiejskich z dopuszczeniem w dogodnych, odsuniętych od intensywnego ruchu lokalizacjach, zabudowy mieszkaniowej. W sąsiedztwie rejonu Dworca Głównego PKP przewidywana jest lokalizacja dużego zespołu handlowo-usługowego, kształtowanego na otwartych ulicach i przejściach publicznych. Parking zespołu będzie mógł pełnić również funkcję strategicznego parkingu zbiorowego dla tej części śródmieścia i planowanego węzła integracyjnego w rejonie dworca.

Przeszkodą utrudniającą w ubiegłych latach przekształcenie zagospodarowania przedmiotowego obszaru był niezakończony proces potwierdzenia własności terenów użytkowanych przez PKP oraz status terenów kolejowych jako terenów zamkniętych, dla których nie sporządza się miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Obecnie w uporządkowanej sytuacji prawnej, zaistniały warunki do przyjęcia planu miejscowego i otwarcia możliwości inwestowania na tym obszarze. Podobnie jak w przypadku Mola Rybackiego uzasadnione będzie wcześniejsze wyłączenie z potencjalnego obrotu terenów przewidywanych w planach na cele publiczne.

Realizacja opisanych powyżej planów rozwojowych spowoduje uzupełnienie historycznego układu zabudowy śródmieścia Gdyni, z charakterystycznym rdzeniem w kształcie „siódemki” – kwartałów zabudowy usytuowanych wzdłuż ulic 10 Lutego i Świętojańskiej, o pas nowej zabudowy od strony północnej, również w kształcie zbliżonym do cyfry siedem, wzdłuż „Nowej Węglowej” i Waszyngtona.

Planowane rozszerzenie w kierunku terenów poportowych podwoi obecny potencjał śródmieścia, zmieni zasięg reprezentacyjnych publicznych przestrzeni nadwodnych oraz panoramę miasta od strony historycznego centrum i od strony morza. Atrakcyjne lokalizacje śródmiejskie stanowić mogą odpowiedź na procesy niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na obszary peryferyjne sąsiednich gmin.

Literatura

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 24 lipca 1936 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego w Gdyni, Dz.U. 1936, nr 65, poz. 480.

Saski K., 1926, *Planowanie miast w Polsce w okresie powojennym*. „Architektura i Budownictwo”, z. VI.

Ustawa z 23 września 1922 r. o budowie portu w Gdyni, Dz.U. 1922, nr 90, poz. 824.

Wenda T., 1935, *Dzieje budowy portu gdyńskiego*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.). Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej, Gdynia.