

MACIEJ M. MYCIELSKI

*MAU Mycielski Architecture & Urbanism w Warszawie*¹

GDYNIA ZACHÓD: NOWA DZIELNICA MIASTA

Abstract: Gdynia West: a New City District Restructured. This paper aims to describe how the largest suburban development area for the city of Gdynia has been redesigned according to “New Urbanism” principles to become a new town district for potentially 40,000 inhabitants. Before MAU’s engagement in the project, a comprehensive vision for the area was lacking: new housing developments tended towards its car-dependent sub-urbanisation. The author was charged with organising an urban planning Charrette in May 2012 bringing together developers, city officials, inhabitants and experts in urban design, planning, architecture, traffic, sociology and location marketing. Key to the solution was the necessity of the restructuring of the road network, which had to be redesigned to enable the development of walkable neighborhoods and a distinctive new town center for the district. This would allow to have most daily uses within a 5 minute walking distance, such as schools, shops, recreation areas and public transport. In addition, three different pro-active strategies have been proposed to accommodate workplaces within the district, based on the economic profile and potential of Gdynia. A new Master Plan for the district was accordingly devised, planning procedures were set in motion, and a new legal plan (MPZP) finally approved in August 2017.

Keywords: Charrette workshop, Gdynia Zachód, New Urbanism.

Wprowadzenie

Od wielu lat zauważa się zarówno w kręgach akademickich, jak i zawodowych stopniowy wzrost świadomości, a nawet wręcz nadziei, na przywrócenie znaczenia urbanistyki jako potencjalnego antidotum na niską jakość otaczającej przestrzeni. Mimo powszechnego ogromnego *larum*, które słowo „urbanistyka” zwykła wywoływać w dyskursie społecznym, powinno się chyba zadbać o zabezpieczenie odpowiednich narzędzi do ulepszenia ładu przestrzennego w Polsce, jeśli „wspólne dobro” ma nadal posiadać jakiegokolwiek znaczenie przestrzenne. Taką nadzieję wyrażono również w ramach konferencji zorganizowanej na Politechnice Gdańskiej pod hasłem „Piękno i Energia: Współczesny model budowania dzielnic mieszkaniowych w Europie – część

¹ Korekta tekstu: Dominika Grylak, MAU.

druga”, która miała miejsce w 2011 r., w trakcie której autor przedstawił kilka projektów urbanistycznych zrealizowanych na zasadach i według metodologii tzw. Nowej Urbanistyki, powszechnie znanych z doświadczeń przede wszystkim amerykańskich, ale również europejskich². Projekty te, starają się przywrócić pewną ideę miasta kompaktowego, policentrycznego, opartego na tradycyjnych wzorcach jednocześnie atrakcyjnego dla współczesnego mieszkańca. Akceptując ideę miasta jako sumy dzielnic policentrycznych³, powinno się projektować przede wszystkim uwzględniając potrzeby pieszych, szanując zagadnienia środowiskowe, jednocześnie jednak współdziałając z realnymi potrzebami społecznymi zgodnie z wymogami rynku deweloperskiego – w sposób uwzględniający racje ekonomiczne i rynkowe. Przede wszystkim odrzuca się w tych projektach dogmat komunikacji drogowej, jako pryncypium nadrzędnego urbanistyki⁴. W Polsce, dogmat komunikacji drogowej (czytaj: projektowania miast na potrzeby samochodów) jest wciąż odczuwalny, jednak w wielu śródmieściach realizowane są stopniowe przekształcenia przestrzeni publicznych na przyjazne dla rowerzystów, dla użytkownika współdzielonego (*shared space*) czy tzw. *woonerfów*. Poza miastami, sprawa jest nieco bardziej skomplikowana. Znany jest projekt Siewierz Jeziorna, obecnie realizowany według ww. zasad⁵, który stara się być przykładem, że *suburbia* mogą też wyglądać i funkcjonować inaczej⁶. Po konferencji 2011 r., na zaproszenie jednego z głównych deweloperów w Trójmieście⁷, rozpoczęto rozmowy wokół największego zadania urbanistycznego, nad którym pracowni MAU było dane współpracować. Po kilku miesiącach prac analitycznych nad obszarem w rejonie Chwarzna w Gdyni, zarekomendowano zorganizowanie konferencji merytorycznej ze wszystkimi zaangażowanymi stronami planowania w mieście oraz zastosowania narzędzia pięciodniowych warsztatów Charrette, w celu wypracowania nowej wizji rozwoju dla całości obszaru Gdyni Zachód – o czym więcej w dalszej części pracy.

Wzory międzynarodowe

Do międzynarodowych przykładów spełniających zasady zrównoważonego rozwoju zrealizowanych na podobnych obszarach i porównywalnych intensywnościach zabudowy i gęstości zaludnienia, mogących stanowić referencję dla obszaru Gdyni Zachód należą m.in.:

- Zaprojektowana na 250 hektarach powierzchni dzielnica Hammarby Sjöstad⁸ (Sztokholm), powstająca na terenach przemysłowych według jednej spójnej koncepcji. Ośrodek zamieszkały przez 25 tys. mieszkańców został stworzony zgodnie z założeniami koncepcji zrównoważonego rozwoju. Rozwiązania projektowe po-

² Więcej: [<https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism>].

³ W Europie również postulowane np. w *Karcie Lipskiej*.

⁴ Więcej: *Karta Nowej Urbanistyki*.

⁵ Więcej: [www.siewierzjeziorna.com].

⁶ Projekt pracowni MAU, warsztaty Charrette 2007 r.

⁷ Grupa Inwestycyjna HOSSA SA.

⁸ Więcej: [<http://www.hammarbysjostad.se/>].

zwoliły na ograniczenie o 30-40% emisji szkodliwych substancji i ponowne wykorzystanie znacznej części odpadów komunalnych. W przygotowaniu rozwiązań przestrzennych oprócz architektów, urbanistów i specjalistów z dziedziny ochrony środowiska brali udział także przedstawiciele firm budowlanych i dostawcy mediów. Unikalny projekt urbanistyczny sprawia, że jego mieszkańcy większość spraw w obrębie osiedla mogą załatwić poruszając się pieszo lub rowerem.

- Projekt dzielnicy Kirchsteigfeld (Poczdami) przygotowany w formule warsztatów urbanistycznych, do których zaproszono 10 uznanych pracowni. Osiedle dla 7 tys. mieszkańców czerpie z europejskich tradycji urbanistycznych – posiada rynek, przy którym zlokalizowano kościół, targ i ulicę handlową. Liczący 60 ha teren nowego osiedla podzielono na część przeznaczoną pod mieszkania (w tym socjalne), przestrzeń komercyjno-biurową oraz obszary *mixed use*. Osiedle przecięte jest parkiem, pełniącym również funkcję retencji wody. Place, skwery i aleje tworzą system atrakcyjnych przestrzeni publicznych [Krier, Kohl 1997].
- Vleuterweide (Utrecht), inwestycja powstająca na zachód od Utrechtu w ramach projektu „Leidsche Rijn”, obliczonego na 80 tys. mieszkańców i zajmującego powierzchnię 2,5 tys. hektarów. Dzielnica składa się z pięciu jednostek sąsiedzkich zgrupowanych wokół centrum dzielnicy położonego przy jeziorze. Centrum odznacza się relatywnie wysoką intensywnością i zróżnicowaniem funkcjonalnym zabudowy oraz występowaniem lokali usługowych. Schowanie parkingów i stref dostaw do wewnątrz kwartałów, pozwoliło zapewnić przestrzeń publiczną o wysokiej jakości, utworzoną przez ulice i fronty budynków w całej dzielnicy [Ministerie van VROM 2007].

1. Gdynia Zachód – główne zagadnienia

Charakterystyka planistyczna obszaru

Gdynia Zachód jest obszarem rozwojowym o wielkości ok. 1000 hektarów – największym obszarem rozwojowym wyznaczonym w *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego* (SUiKZP). Dopiero w ostatnim dziesięcioleciu przystąpiono do realizacji zabudowy mieszkaniowej. Wcześniej na tym obszarze starano się przede wszystkim rozwiązać regionalne problemy komunikacyjne, co skutkowało umieszczeniem w kilku planach miejscowych założeń komunikacyjnych według koncepcji z lat 80. poprzedniego wieku. Problemy dojazdów do trójmiejskiej obwodnicy w międzyczasie zostały rozwiązane inaczej, a wzrost lokalnej aktywności deweloperskiej generującej rosnące potrzeby infrastrukturalne i społeczne wpłynęły istotnie na charakter rozmowy między deweloperami (właścicielami terenów) a samorządem. Interakcje te skupiały się na uzgadnianiu wszelkich zagadnień wraz z rozwiązywaniem nieuniknionych trudności towarzyszących powstawaniu każdej nowej dzielnicy. Potrzeba stworzenia całościowej wizji dla Gdyni Zachód wynikała z wielu konkretnych

przesłanek, jakimi są: dynamiczny rozwój tego obszaru (kilkaset mieszkań oddanych do użytkowania rocznie: przed warsztatami liczby wyglądały następująco: w 2008 r. – 180 mieszkań, w 2009 r. – 52 mieszkania, w 2010 – 277 mieszkań; w 2011 – 356 mieszkań); narastanie trudności w realizacji podstawowych funkcji wskazanych w zapisach ówczesnego MPZP (uchwalonego w 2004 r.); brak dotychczasowych uzgodnień kierunków rozwoju z Miastem Gdynia dotyczących sposobów i terminu realizacji dróg publicznych, sposobów zagospodarowania czy infrastruktury społecznej. Inwestycje dewelopera obejmują także odcinki dróg, place i boiska (np. w rejonie osiedla Wiczlino Ogród) oraz realizację ważnych dla dzielnicy usług, tj. przedszkola, basenu czy centrum biurowo-usługowego z halą sportową, centrum fitness, spa i kinem.

Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego

Ówczesne plany miejscowe dla terenu Gdyni Zachód regulowały rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne i komunikacyjne dzielnicy w sposób pozostawiający wiele zastrzeżeń dla przyszłych mieszkańców. Realizacja założeń komunikacyjnych zawartych w ww. dokumentach, na samym początku doprowadziła do odizolowania od siebie stref mieszkaniowych, rozdzielając je ciągami tranzytowymi o wymiarach godnych autostrad. Było to zarazem pierwsze i faktycznie najtrudniejsze zagadnienie, które należało we właściwy sposób zdefiniować. Czy w ogóle byłoby możliwe, aby zmienić założenia komunikacyjne dla powstającej już dzielnicy? Było to pytanie, na które nikt nie potrafił udzielić satysfakcjonującej odpowiedzi. Prowadziło to do rozwoju dzielnicy Gdynia Zachód w kierunku chaotycznej suburbanizacji porównywalnej do znanej dzielnicy gdańskiej o podobnej wielkości⁹. Nikt nie miał najmniejszych wątpliwości, co do konieczności uniknięcia podobnego scenariusza dla Gdyni Zachód. Aby dzielnica mogła się rozwijać w kierunku nowoczesnego, zintegrowanego i zrównoważonego ośrodka – według zasad zrównoważonego (czy po prostu zdrowego) rozwoju urbanistycznego – konieczne okazało się znalezienie jednoznacznej odpowiedzi na to kluczowe pytanie, bez której każda dodatkowa dyskusja na temat lepszego zagospodarowania obszaru, byłaby bezskuteczna. Drobne korekty aktualnych dokumentów planistycznych byłyby niewystarczającym rozwiązaniem – potrzebna była rewolucja w myśleniu i podejściu do projektu: przeprowadzenie kompleksowych analiz komunikacyjnych, przetestowanie chłonności układu komunikacyjnego oraz opracowanie właściwej struktury sieci dróg, wraz z oceną możliwości wprowadzenia transportu publicznego we współpracy z odpowiednimi decydentami i ekspertami.

Współpraca sektorowa

Właściwy rozwój dzielnicy zależy nie tylko od jakości miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ale także od umiejętności współpracy pomiędzy różnymi grupami zainteresowanymi rozbudową danej dzielnicy. Szczególnie ważną rolę odgrywają działający na jej terenie deweloperzy. Największa w rejonie Gdy-

⁹ Tak zwany Gdańsk Południe obejmujący dzielnice Ujeścisko-Łostowice.

nia Zachód, firma Hossa S.A., chciała stać się poważnym partnerem miasta, kreującym wizerunek i formę przestrzenną fragmentów tej zupełnie nowej części miasta. Przedstawiciele magistratu reprezentując Miasto Gdynia, pozytywnie odnieśli się do idei ewaluacji czy optymalizacji istniejących planów, okazując otwartość na pewne jakościowe zmiany. Wyniki spotkań i wydarzeń były pozytywne i wystarczające, aby podjąć decyzję o wspólnym, kompleksowym przedsięwzięciu. W zdefiniowaniu i przedyskutowaniu zasad tworzenia nowej dzielnicy Gdyni użyto narzędzia, jakim są warsztaty urbanistyczne w formacie tzw. Charette¹⁰. Potwierdzeniem dla słuszności przeprowadzenia warsztatów, była konieczność stworzenia całościowej wizji, niezbędnej do realizacji zrównoważonej dzielnicy na miarę XXI w.

Oczekiwania rynkowe i społeczne

Potrzeba wypracowania wspólnej, spójnej wizji wynikała również z potrzeby ewaluacji dotychczasowych działań, a przede wszystkim z konieczności zaktualizowania wiedzy o oczekiwaniach inwestorów, władz lokalnych oraz mieszkańców. Jak już wspomniano wcześniej, dzięki uspołecznieniu procesu tworzenia wizji przyszłości dzielnicy, bez wątpienia świadomość społeczności odnośnie do jakości krajobrazu oraz potrzeby przebywania w przyjaznym środowisku, znacznie się podniosła, co potwierdzają liczne komentarze wyrażane na portalach społecznościowych. Rosną oczekiwania wobec kupowanego „mieszkania”, jego otoczenia, jak również w stosunku do jakości przestrzeni codziennego życia. Zamiast spędzać czas stojąc w korkach, mieszkańcy wolą zaoszczędzone godziny poświęcić dla rodziny, sportu, czy innych zainteresowań. Zagadnienia te są szczególnie dotkliwe na terenie dzielnicy Gdyni Zachód. Dzielnica ta, zlokalizowana w części miasta położonej po drugiej stronie obwodnicy trójmiejskiej, stanowi swoistą „sypialnię”, nie pozostawiając mieszkańcom wyboru, skazując ich na długie godziny spędzone codziennie w różnych środkach komunikacji. Pytanie: czy Gdynia Zachód mogłaby być czymś więcej niż tylko „sypialnią”, było wyzwaniem, które zostało przyjęte przez pracownię MAU, jako część zadania warsztatowego. Starano się konkretnie odpowiedzieć na pytania: na ile mieszkańcy będą uzależnieni od samochodu, czy dzieci będą mogły bezpiecznie pieszo dojść do szkoły, czy najpotrzebniejsze usługi będą zlokalizowane w najbliższym otoczeniu, czy wszystkie grupy wiekowe: osoby starsze, młodzież, rodzice i dzieci będą miały zapewnione miejsce do integracji, wspólnego spędzania czasu. Obecnie w Polsce zbyt często takie pytania o najprostsze jakości życia pozostają bez odpowiedzi. Odnalezienie na nie odpowiedzi jest ogromną szansą dla odpowiedniego rozwoju urbanistyki właśnie w Gdyni Zachód.

Scenariusze dla miejsc pracy

W celu uniknięcia efektu „sypialni”, szukano realnych możliwości i scenariuszy stworzenia miejsc pracy w Gdyni Zachód. Podczas warsztatów Charrette zdefi-

¹⁰ Więcej: [<http://mau.com.pl/baza-wiedzy/kategoria/charrette>].

niowano profil gospodarzy miasta Gdyni oraz zorganizowano forum gospodarcze moderowane przez belgijską firmę Nelson Group¹¹. Określono trzy główne potencjalne scenariusze związane z zapewnieniem miejsc pracy dla mieszkańców: Skandynawski Park Biznesowy, Kampus Zaawansowanych Technologii i Kampus AgeTech dla osób starszych. Wszystkie scenariusze uwzględniają wyraźny pionierski charakter i wyróżniającą się lokalizację nowej części miasta. Po przeprowadzeniu dyskusji, analizie źródeł wtórnych, rozmów trójstronnych¹² i publicznej konferencji osiągnięto konsensus odnośnie do preferowanego scenariusza. Najlepszym rozwiązaniem dla Gdyni Zachód wydał się być Kampus AgeTech dla osób starszych. Pewne aspekty pozostałych dwóch scenariuszy zostały ujęte w przyjętym rozwiązaniu. Przykładowo ze względu na ogromną wiedzę szwedzkich spółek w zakresie produktów medycznych, właśnie one mogą odegrać główną rolę w Kampusie AgeTech w zakresie rozwiązań medycznych. Również spółki specjalizujące się w zaawansowanych technologiach znajdą swoje miejsce w powstałym kompleksie. Przy tworzeniu Kampusu AgeTech w Gdyni Zachód zdecydowanie należy uwzględnić następujące rodzaje działalności: obiekty mieszkalne, leczenie i opieka, business i przedsiębiorstwa, edukacja, centra wiedzy, aktywny wypoczynek, atrakcje i rozrywka.

Metoda i wyniki prac

Całość prac nad projektem trwała około dwóch intensywnych lat. Obejmowała niezbędną inwentaryzację i komasację wiedzy (ponad 100 dokumentów i planów), szczegółowe analizy (urbanistyczne, komunikacyjne, strukturalne, społeczne) oraz wiele spotkań i dyskusji z decydentami, ekspertami oraz społecznością lokalną. Punktem kulminacyjnym była konferencja merytoryczna pod patronatem prezydenta Miasta Gdyni we współpracy z Towarzystwem Urbanistów Polskich oddz. Gdańsk oraz Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej. Stanowiła ona otwarcie pięciodniowych warsztatów Charrette, które miały odpowiedzieć na hasło: „Jaka przyszłość dla Gdyni Zachód?”. Po warsztatach, w okresie styczeń-marzec 2013 r., odbyły się jeszcze trzy intensywne sesje dyskusyjno-projektowe z interesariuszami w biurze BPPMG w bezpośrednim, wspólnym procesie twórczym. Prezentowany tekst nie zawiera szczegółowego opisu przebiegu warsztatów i sesji projektowych, chcąc skupić się na kilku elementach koncepcji. „Wizja Całości”, „Plany Regulacyjne” oraz opracowane wnioski do optymalizacji MPZP, na podstawie szczegółowych analiz ruchu, były namacalnym wynikiem twórczego oraz zbiorowego procesu projektowego. Mimo szczegółowości zaproponowanych rozwiązań komunikacyjnych oraz planistycznych, nie były one elementem formalnej procedury planistycznej. Stanowiły jednak główny wkład merytoryczny do wniosku będącego przesłanką do rozpoczęcia procedury. Wypracowanie rozwiązań stanowiło ważny etap prac związanych

¹¹ Partnerzy MAU.

¹² Tak zwany *triple helix* – model współpracy pomiędzy środowiskiem naukowym, biznesowym i władzami lokalnymi.

z optymalizacją Studium oraz MPZP. Zmiana Studium z uwzględnieniem wniosku zawierającego wypracowane rozwiązania została uchwalona już w styczniu 2013 r. (6 miesięcy po oddaniu raportu z całościowych prac), a zmiana MPZP dla części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, stanowiącej centrum i główny obszar zainteresowania inwestycyjnego (rejonu ulic Wiczlińskiej, Chwarznieńskiej i A. Krauzego), została uchwalona w czerwcu, a opublikowana 11 sierpnia 2017 r. w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego. Można więc powiedzieć, że kluczowy etap planowanych prac został zakończony z powodzeniem.

2. Główne elementy koncepcji – Master Plan Gdynia Zachód¹³. Ewolucja planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze Gdyni Zachód

Schematy zamieszczone na ryc. 1 pokazują ewolucję planów na obszarze Gdyni Zachód przez ostatnie 20 lat. Można śledzić stopniową ewolucję myślenia dotyczącą tego obszaru: od założeń komunikacyjno-tranzytowych do założeń lokalno-osadniczych. Konieczność ponownej weryfikacji planów, zdążającej do osiągnięcia lepszej jakości warunków życia mieszkańców Gdyni Zachód, wydaje się oczywistością (ryc. 1).

1988-1994 Założenia planu zagospodarowania miasta Gdyni z lat 1988-1994 zakładały rezerwę ogromnych terenów pod liczne ciągi komunikacyjne: trasę łęborską, łącznik łęborski, trasę średnicową, trasę żukowską, duży pas kolejowy. Ze względu na brak możliwości podjęcia decyzji oraz nieuporządkowaną sytuację planistyczną, co najmniej dwa plany obowiązywały jednocześnie.

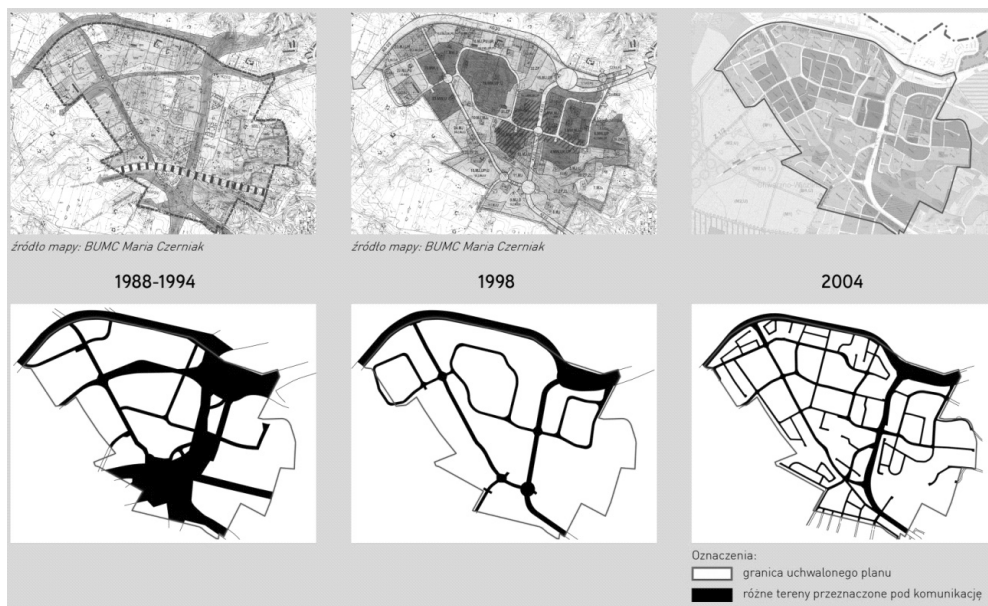
1998 – W kolejnych odstonach planów rezygnowano z kolejnych kierunków powiązań i zmniejszono powierzchnię komunikacji. Proponowany układ ruchu był układem pętlowym.

2004 – Obowiązujący (do 2017 r.) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego podąża w kierunku zwężania pasów komunikacji. Zasadniczo jednak nie poprawia struktury komunikacyjnej z 1998 r. ani nie umożliwia lepszej integracji przestrzennej, wprowadza jedynie dodatkowe ulice publiczne w formie *cul-de-sac* (tj. ślepa ulica).

Założenia koncepcyjne nowej dzielnicy

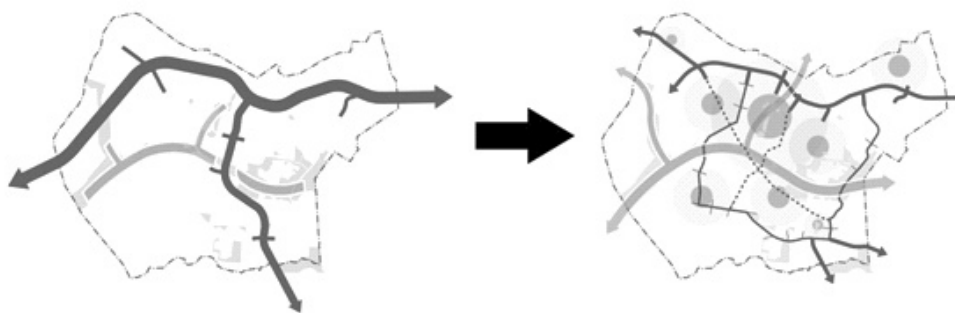
Poniższe diagramy (ryc. 2) ilustrują ewolucję założeń koncepcyjnych nowej dzielnicy, prowadzącą do uzyskania bardziej zrównoważonego, miejskiego kształtu i charakteru przestrzennego obszaru opracowania. Obszar opracowania w obowiązujących opracowaniach planistycznych rozcięty jest przez planowany przebieg Łącznika Gdyńskiego (Nowej Chwarznieńskiej) w relacji wschód-zachód oraz ulicy Jana Nowaka-Jeziorańskiego w relacji północ-południe. Przyjęte założenia dla rozwiązań ko-

¹³ Opisano na podstawie raportu z przeprowadzonych warsztatów, więcej w: [MAU 2012].



Ryc. 1. Ewolucja planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze Gdyni Zachód
 Źródło: MAU (ryc. 1-11).

munikacyjnych w obecnym kształcie mogą wytworzyć negatywną barierę przestrzenną, kumulację ruchu tranzytowego, uniemożliwią spójne kształtowanie tkanki miasta i w konsekwencji – obniżą jakość środowiska życia przyszłych mieszkańców. Układ drogowy pozwalałby na wjazd na główną ulicę dzielnicy tylko przez jedno skrzyżowanie w obszarze centrum, zaś szerokość między pierzejami byłaby większa niż szerokość pasa startowego. Układ komunikacyjny może być źródłem wielu barier urbanistycznych – widokowych, dostępności, ciągłości układów przyrodniczych i użyteczności pieszej. Diametralna zmiana dotycząca sposobu rozwiązania zagadnień komunika-



Ryc. 2. Założenia koncepcyjne nowej dzielnicy

cyjnych realizuje się przez obsługiwanie obszaru również obwodowo, pozwalając na równomierne rozłożenie tranzytu i wprowadzenie „spokojnych ulic”. Wprowadzenie dodatkowych skrzyżowań umożliwi uzyskanie lepszej dostępności – dróg oraz poszczególnych osiedli. Ruch rozłożony jest pomiędzy trzy równoległe połączenia o relacji północ-południe. Dodatkowo możliwa staje się rezygnacja z systemu ślepych oraz serwisowych ulic i zastąpienie go spójną i efektywną siecią komunikacyjną. Układ drogowy po przekształceniu stanowi czytelny i funkcjonalny system powiązań komunikacyjnych, bezpieczny i przyjazny dla mieszkańców. Na podstawie nowego układu komunikacyjnego projektowane są centra aktywności poszczególnych części dzielnicy. Ulice wymagają starannego projektowania, ponieważ przestały pełnić funkcję wyłącznie transportową, a stają się przestrzeniami publicznymi.

Metodologia „Transect” – czyli zróżnicowane strefy zabudowy

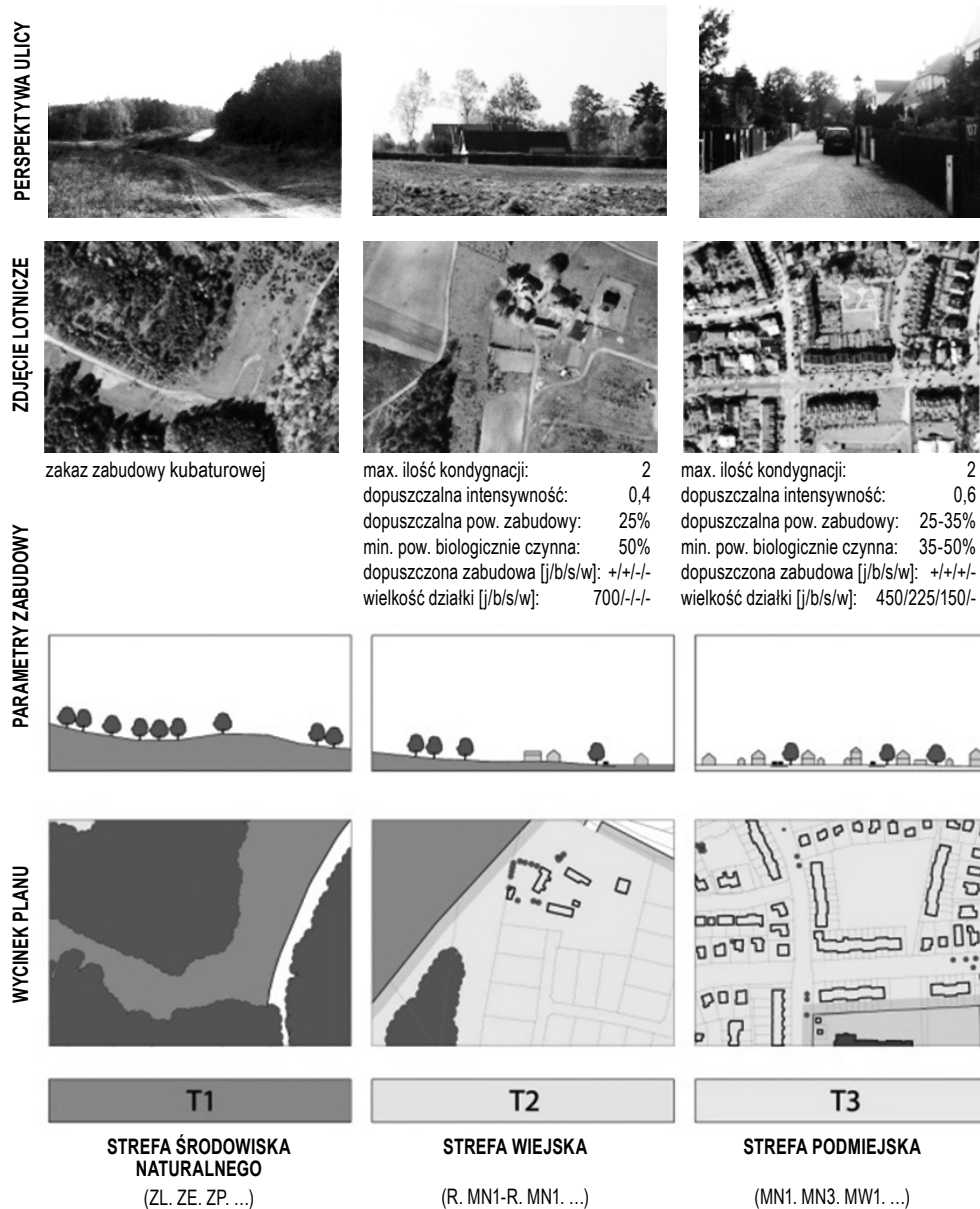
„Transect” jest narzędziem stosowanym w naukach przyrodniczych do opisu ekosystemów. Do urbanistyki „transect” wprowadzony został jako narzędzie planistyczne, które może służyć zarówno analizie przestrzeni, jak też organizowaniu środowiska zabudowanego przez podział na specyficznie rozumiane strefy o konkretnych wytycznych projektowych. Strefy opisują spektrum zróżnicowania ludzkich habitatów, które rozciąga się pomiędzy środowiskiem naturalnym a przestrzenią najintensywniej zurbanizowaną; pozwala więc na zdefiniowanie pełnego zakresu różnorodnych stref zabudowy i przestrzeni publicznych. Każda strefa określa swój charakterystyczny krajobraz według rodzaju, intensywności, morfologii zabudowy oraz przestrzeni publicznych, zmierzając do osiągnięcia wewnętrznej spójności danego środowiska naturalnego lub miejskiego. Narzędzie to powinno określać, w ramach danej dzielnicy, stopniową i logiczną gradację pomiędzy środowiskiem „wiejskim” a „miejskim”. Według zaleceń zasad zrównoważonej urbanistyki, przynajmniej 3 strefy powinny być obecne w każdej dzielnicy. W Gdyni Zachód możemy przyjąć aż 6 stref, co pozwala na rozważenie miastotwórczego, wielofunkcyjnego podejścia do tej dzielnicy (ryc. 3 i 4).

T1 – Strefa Natury – Składa się z obszarów zbliżonych charakterem do stanu naturalnego, albo przywróconych do takiego stanu. Jest to strefa nieodpowiednia do zabudowy, ze względu na warunki topograficzne, hydrologiczne, wegetacyjne lub planową ochronę.

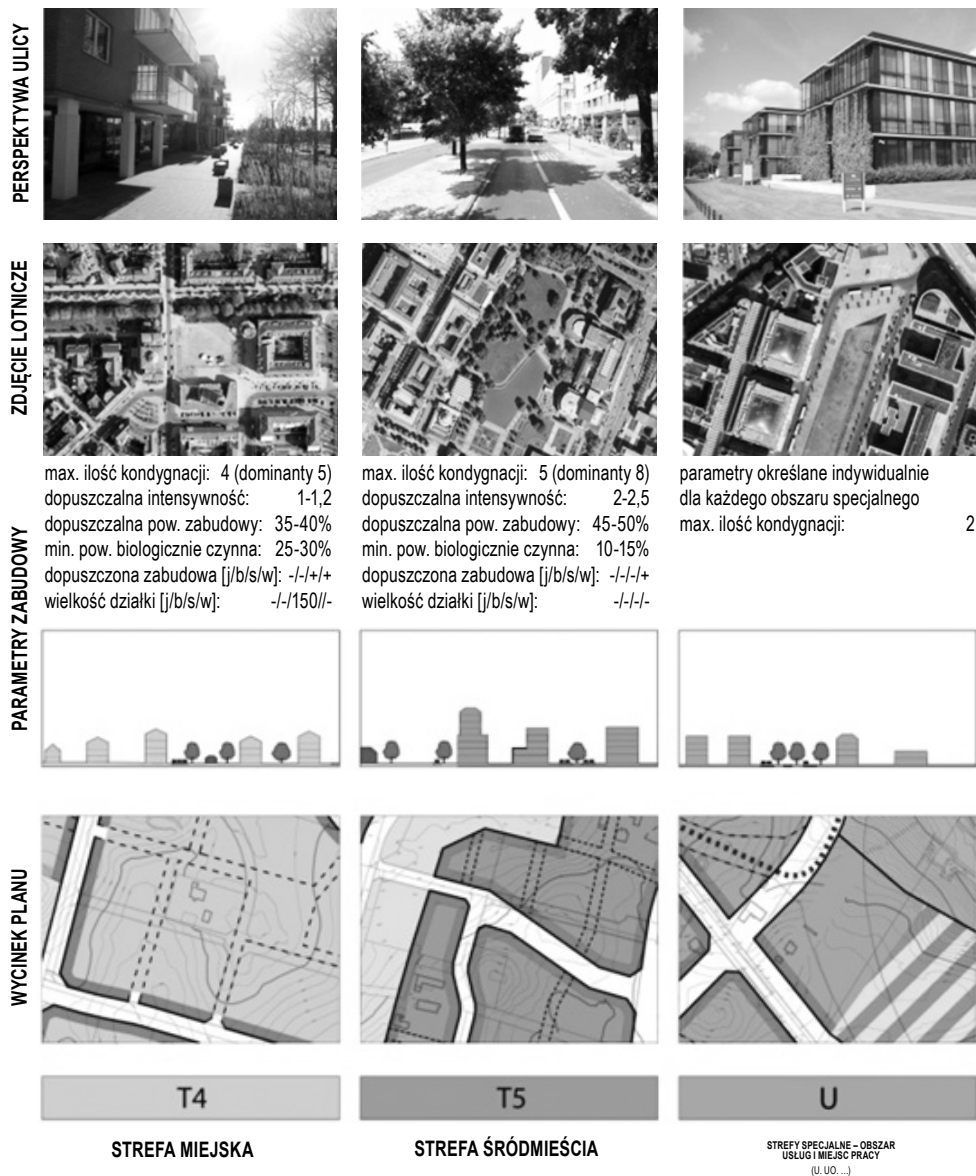
T2 – Strefa Wiejska – Składa się na nią ziemia uprawna i nieużytki, obszary leśne, pastwiska, łąki; zabudowa wiejska, zabudowa zagrodowa, budynki gospodarcze, domy letniskowe, wille. Roślinność ma względnie organiczny, naturalny charakter. Linia zabudowy jest cofnięta; układy drogowe nieregularne, podporządkowane warunkom naturalnym.

T3 – Strefa Podmiejska – Składa się z obszarów zabudowy mieszkaniowej o małej gęstości (domów jednorodzinnych, bliźniaczych, szeregowych, willi miej-

skich) i niedużej liczbie obiektów handlowych, lokalizowanych najczęściej przy skrzyżowaniach. Roślinność jest zróżnicowana ale zorganizowana. Ulice są przestrzennie zdefiniowane; linie zabudowy nieco cofnięte; kwartały średniej wielkości.



Ryc. 3. Metodologia „Transect” – czyli zróżnicowane strefy zabudowy, cz. 1



Ryc. 4. Metodologia „Transect” – czyli zróżnicowane strefy zabudowy, cz. 2

T4 – Strefa Ogólnomiejaska – Składa się z obszarów funkcjonalnie zróżnicowanych, lecz z przewagą funkcji mieszkaniowej. Zawiera gamę budynków wyższej intensywności: są to sklepy (przeważnie w parterach budynków), domy szeregowe, niewielkie kamienice i budynki wielorodzinne. Obowiązuje nieprzekraczalna linia

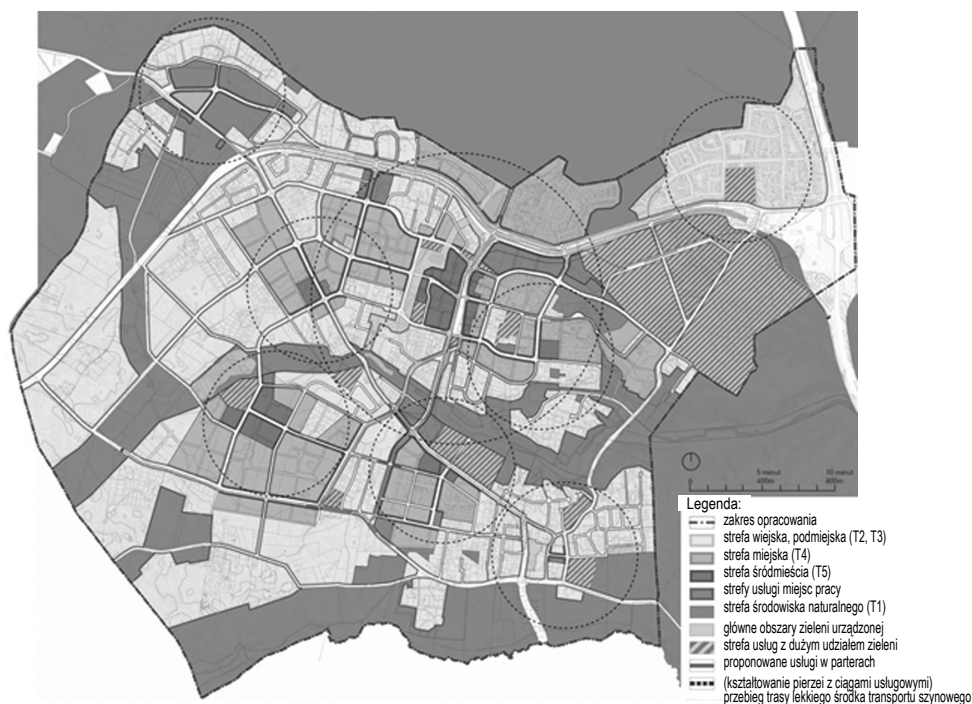
zabudowy bliżej ulic; roślinność jest zróżnicowana lecz bardziej miejska; ulice i place przestrzennie zdefiniowane; kwartały średniej wielkości.

T5 – Strefa Śródmiejska – Gęsta zabudowa o wysokiej intensywności oraz zróżnicowanych funkcjach. Zabudowa pierzejowa o funkcjach, takich jak sklepy, szeroki wachlarz usług, apartamentowce i biura. Place, parki, oraz ulice wyposażone w szerokie chodniki, regularne nasadzenia drzew. Linie zabudowy, jako miejskie pierzeje, usytuowane są blisko ulic.

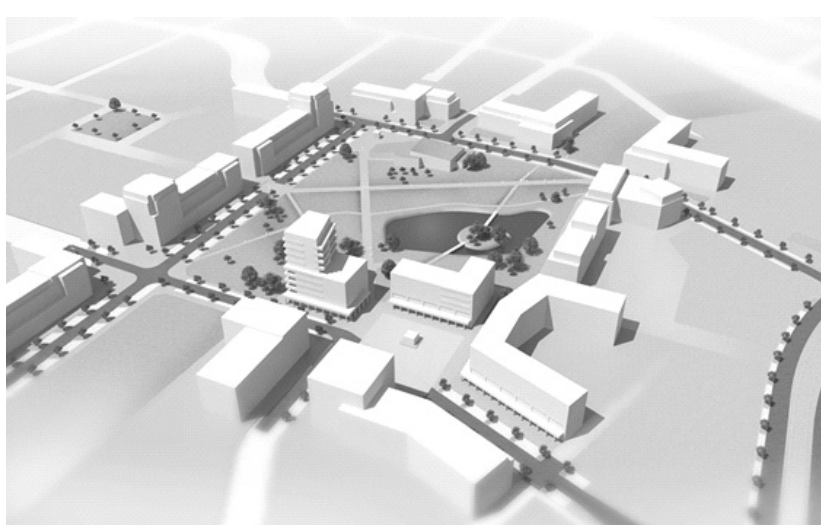
U – Strefa Usług (Specjalnych) – Oddzielna strefa „usług” oraz „usług w zieleni” została wprowadzona dla wszystkich stref usługowych lub podobnych przewidzianych w MPZP oraz w koncepcji dzielnicy, które nie nadają się do bezpośredniej integracji z pozostałą zabudową ze względu na wielkość danego obszaru czy specyfikę usług (szkoły, szpitale itp.) lub miejsca pracy.

Master Plan Gdynia Zachód

Podstawowym założeniem koncepcji rozwoju jest policentryczność, tj. wyodrębnienie na obszarze dzielnicy jednostek sąsiedzkich, z zachowaniem strefowania i kwartałów zabudowy według klasyfikacji ww. „transectu”. Mają one własne lokalne centra



Ryc. 5. Master Plan Gdynia Zachód



Ryc. 6. Widok na park oraz plac miejski głównego centrum dzielnicy

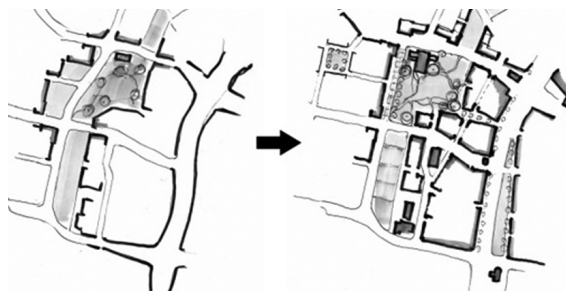
o wyższej intensywności zabudowy (wokół placów, rynków czy miejskiego parku). Oparte są na nowej strukturze dróg oraz dostępności w ramach 5-10 minutowego spaceru do odpowiednich usług, w tym szkół, sklepów oraz transportu publicznego (ryc. 5 i 6).

Centrum dzielnicy – część zachodnia

W Miejsowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego przewidziano oś zieleni o charakterze rekreacyjno-ekologicznym. Warto ją „wzmocnić” i ukształtować tak, aby stała się reprezentacyjnym elementem krajobrazowym tuż przy głównym centrum dzielnicy. Zgodnie z taką wizją rozwoju miejski park stałby się centralnym dla dzielnicy publicznym terenem zielonym, otoczonym przez zabudowę o miastotwórczym charakterze. Główne centrum dzielnicy, o zróżnicowanym charakterze funkcjonalnym, może pełnić wiele ponadlokalnych funkcji usługowych. Jest ono zlokalizowane przy północnej części ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego, w sąsiedztwie terenów miejsc pracy oraz głównego ciągu komunikacyjnego, prowadzącego do



Ryc. 7. Plan regulacyjny



Ryc. 8. Schemat przekształceń

śródmieścia Gdyni oraz metropolii Trójmiasta. Miejsca pracy, sklepy i usługi o różnorodnym charakterze wtapiają się w strukturę dzielnicy. Możliwe staje się mieszkanie blisko miejsca pracy, a przestrzenie publiczne stają się ożywione o różnych porach dnia i korzystają z nich zróżnicowani użytkownicy.

W koncepcji MAU zastosowano kilka zasad kształtowania tej kluczowej dla centrum przestrzeni:

- prostując przebieg ulicy wzdłuż pierzei zachodniej, nie zmieniamy walorów ciągłości i osi terenów zieleni o charakterze rekreacyjno-ekologicznym, w stosunku do poprzedniego rozwiązania powiększa się teren parku nieprzecięty ulicą;
- przekształcając teren w kierunku regularnej formy urbanistycznej jako głównego parku publicznego, zachowując wytyczne krajobrazowe zawarte w „Zielonej strategii” dla Gdyni, otrzymujemy czytelną dla użytkownika przestrzeń;
- rezerwa terenu usługowego w północnej części parku została ukształtowana tak, aby możliwe było w przyszłości jego zagospodarowanie w kierunku funkcji publicznych/kulturalnych/usług oświaty/restauracji, dopełniając walory użytkowe parku;
- rezygnując z geometrii podporządkowanej ruchowi przelotowemu, możemy uzyskać wysoką jakość kształtowanych przestrzeni; będzie to możliwe dzięki kilku prostym zabiegom na terenach należących do miasta Gdynia oraz do HOSSA S.A. (ryc. 7 i 8).

Ulica Jana Nowaka Jeziorańskiego

Etapowanie realizacji ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (dalej JNJ) może przebiegać zgodnie z rozwojem dzielnicy, według potrzebnych realizacji elementów układu drogowego. Na podstawie istniejącej sytuacji starej ul. Chwarznieńskiej można już zaprojektować zachodnią ścianę ulicy JNJ. Realizacja północnego odcinka powinna być zbieżna z realizacją Nowej Chwarznieńskiej (dawny „Łącznik Gdyniński”, a południowy zbieżny z realizacją mostu nad doliną Kaczej). Daje to możliwość utrzymania znacznej powierzchni zielonej w postaci alejowego parku wzdłuż ul. Chwarznieńskiej (element wizerunkowy oraz środowiskowy) a także zachowania rezerwy terenu na ważny funkcjonalnie obiekt stanowiący dominantę na końcu osi alei. Propozycja ta jest dodatkowo uzasadniona, ponieważ zakłada rezerwę pozwalającą na realizację drugiego ciągu komunikacyjnego (wraz z rezerwą na tramwaj pomiędzy) niezależnie od przebiegu obecnej Chwarznieńskiej. Powstanie takiego układu byłoby jednak uzasadnione tylko przy większej liczbie mieszkańców niż obecnie przewidziano w wizji rozwoju dzielnicy. Wówczas ulica Jana Nowaka-Jeziorańskiego składałaby się z dwóch głównych dwupasmowych ciągów komunikacyjnych, w tym jeden z parkingami przy zachodniej pierzei ulicy JNJ, z rezerwą dla tramwaju pomiędzy. Obecna Chwarznieńska zaś częściowo zostałaby przekształcona w drogę dojazdową z parkingami. Jest to rozwiązanie „mieszane” zastosowane np. w Rotterdamie (ul. Groenendaal/Burgemeester van Walsumweg).

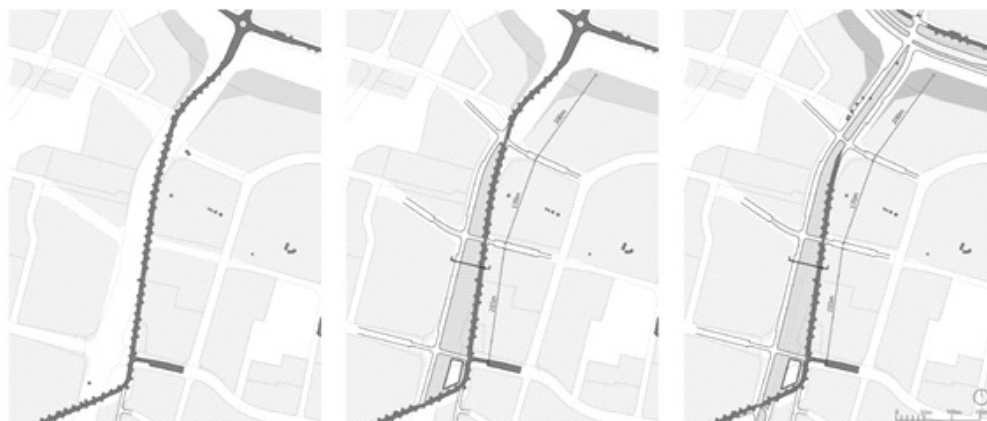
Należy jednak podkreślić, że opisana wyżej utrzymana rezerwa znacznie przewyższa potrzeby chłonności dróg nawet przy maksymalnej zabudowie dzielnicy. Rezerwa ta, w razie wykorzystania na dodatkowy dwupasmowy ciąg jezdni w prze-



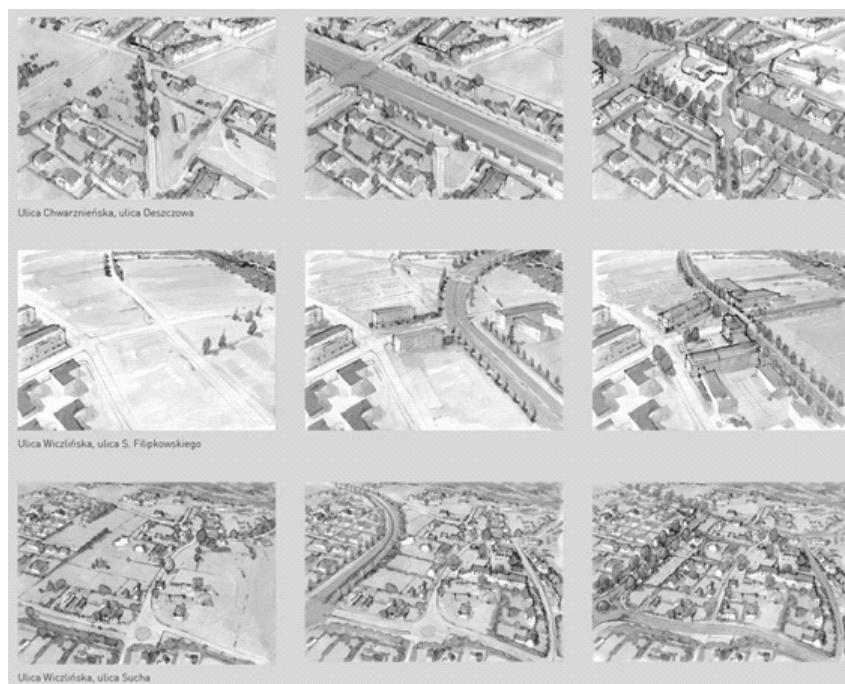
Ryc. 9. Ulica Jana Nowaka Jeziorańskiego

roku ulicy, przekreśla również zaproponowany w podstawowej koncepcji miejski park w osi ulicy Jana Nowaka-Jeziorańskiego – element wizerunkowy krajobrazu, kształtowany jako reprezentacyjna oś miejska centrum dzielnicy.

Proponowany układ dróg zakładający maksymalne wykorzystanie obecnego przebiegu ulicy Chwarznieńskiej, wraz z propozycją wyprostowania pierzei zachodniej, wydaje się najbardziej czytelny i jest ostateczną rekomendacją dla realizacji ulicy Jana Nowaka-Jeziorańskiego ze strony zespołów MAU, JKO oraz BPBK SA



Ryc. 10. Istniejący układ drogowy ul. Chwarznieńskiej; układ drogowy ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego z wykorzystaniem przebiegu Chwarznieńskiej w początkowej fazie realizacji; docelowy układ drogowy ulicy Jana Nowaka-Jeziorańskiego po wybudowaniu jezdni „Łącznika Gdyńskiego” oraz połączenia na południe, z zachowaniem rezerw



Ryc. 11. Warsztatowe wizualizacje propozycji optymalizacji MPZP wzdłuż południowej części ulicy Jana Nowaka-Jeziorańskiego/Wiclińskiej: od lewej: stan istniejący, stan według obowiązującego MPZP oraz według propozycji zagospodarowania

w Gdańsku, na podstawie zaktualizowanych analiz ruchu, zrealizowanych w ramach warsztatów (ryc. 9-11).

Transport publiczny

Nie ulega wątpliwości, że dodatkowa obsługa terenu przez linie autobusowe wewnątrz dzielnicy czy do centrum Gdyni (o charakterze przyspieszonym, ewentualnie na wydzielonym pasie na trasach tranzytowych) stanowi niezbędne uzupełnienie dla ruchu samochodowego. Można zakładać – w ramach wizji rozwoju dzielnicy na kolejne dziesięciolecie – że kręgosłupem komunikacji publicznej powinna stać się linia lekkiej kolei miejskiej. Możliwość przedłużenia PKM (transport szynowy, o parametrach *stricte* kolejowych) jest przewidziana już w *Studium Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju w dolinie Potoku Wiclińskiego* (ryc. 12). Możliwość ta jest zachowana na obecnym etapie planowania. Drugim rozwiązaniem może być odrębny system przewozu (transport lżejszy, np. tramwaj dwusystemowy) na wzór rozwiązań używanych m.in. w Karlsruhe, Kassel czy Wiedniu. Specyfika tych środków transportu jest taka, że mają bardziej „miejski” charakter, możliwy do integracji w zagospodarowaniu ulicy na obszarze dzielnicy (wyglądają tak jak tramwaje), a tam gdzie jest taka potrzeba korzystają z infrastruktury kolejowej.



Ryc. 12. System szynowego transportu publicznego (400 m pieszego dojścia do każdej ze stacji)

Możliwości integracji z PKM pozostają do ustalenia na dalszych etapach planowania. Jak wynika z analiz komunikacyjnych na potrzeby przedstawionej wizji rozwoju dzielnicy, wprowadzenie szynowego systemu może zachęcić do korzystania z transportu publicznego nawet ponad 40% podróżujących. Przy całkowitej realizacji dzielnicy, (teoretyczna) chłonność wynosi od 43 000 do 49 000 mieszkańców. Wydaje się więc zasadne, by pozostawić rezerwę terenu pod transport szynowy, umożliwiając tym samym możliwość wyboru pomiędzy dwoma różnymi wariantami w zależności od przyszłych potrzeb i uwarunkowań. Kilka wariantów trasowania przebiegu transportu szynowego na obszarze Gdyni Zachód zostało rozpatrzonych i sprawdzonych pod kątem uwarunkowań planistycznych, topograficznych, terenowych (własnościowych) oraz optymalnej obsługi mieszkańców. Najbardziej korzystna trasa przebiega przez teren należący do miasta Gdynia we wschodniej części dzielnicy (według linii najmniejszych spadków terenu), następnie wzdłuż Nowej Chwarznieńskiej, dalej zaś w ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Zakończenie trasy na ul. Pelczara umożliwia w dalszej perspektywie przedłużenie szlaku na zachód od dzielnicy do gmin sąsiednich. Do czasu ewentualnej realizacji rezerwa pod trasę transportu szynowego może być wykorzystana jako zielony pas krajobrazowo-parkowy wzdłuż wymienionych ulic.

Podsumowanie

Od momentu przeprowadzenia warsztatów Charrette dla obszaru Gdyni Zachód w 2012 r. minęło 5 lat. Narzędzie „Charrette” w Polsce w międzyczasie już stało się szerzej znane, a ponadto w momencie pisanie tego tekstu, w opracowaniu jest nowy Kodeks Urbanistyczny. Co ciekawe, na podstawie wstępnej wersji tego kodeksu, właśnie „Ład Przestrzenny” oraz „Partycypacja społeczna” stanowią tytuły pierwszych dwóch rozdziałów. Są to zarazem chyba najtrudniejsze pojęcia do zdefiniowania, a ich cele opierające się na wspólnym dobrze są trudne do osiągnięcia. Gdynia Zachód, nowa dzielnica oparta na zrównoważonych wytycznych – i na podstawie właśnie zdefiniowanego, upragnionego ładu i partycypacji społecznej – przeznaczona dla 40000 mieszkańców, może stać się rzeczywistością, dzięki kilku szczęśliwym okolicznościom. W mieście z silnym i stabilnym samorządem, przy rozwijającej się gospodarce lokalnej i rosnącej świadomości społecznej, znalazł się wizjonerski deweloper. Przyjdzie nam ocenić, co przyniesie realizacja według uchwalonych planów.

Literatura

- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J., 2000, *Suburban Nation, The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York.
- Farr D., 2008, *Sustainable Urbanism, Urban Design with Nature*. John Wiley&Sons, New Jersey.
- Krier R., Kohl Ch., 1997, *Potsdam Kirchsteigfeld: The Making of a Town*, [<http://robkrier.de/potsdam-kirchsteigfeld.php#page-001>].
- MAU, 2012, *Gdynia Zachód. Wytyczne do zrównoważonego rozwoju dzielnicy*.
- Ministerie van VROM, 2007, *Evaluatie Verstedelijking VINEX 1995 tot 2005*, Netherlands dostęp (10.10.2017), [<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2007/03/01/evaluatie-verstedelijking-vinex-1995-tot-2005>].
- Mycielski M., 2005, *Warsztat planistyczny Charrette a Nowy Urbanizm*. „Urbanista”, nr 3.
- Mycielski M., Buczek G. A., 2005, *Karta Nowej Urbanistyki*. „Urbanista”, nr 6.

Strony Internetowe:

- [www.gdyniazachod.pl].
- [www.siewierzjeziorna.pl].
- [www.mau.com.pl].
- [<https://www.cnu.org/>].
- [<http://www.hammarbysjostad.se/>].