

MAREK KARZYŃSKI

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni

ŚRÓDMIEŚCIE MORSKIE GDYNI – STRATEGIE ROZWOJU MIASTA NA TERENACH POPORTOWYCH

Abstract: Gdynia Sea City – Development Strategies on Post-harbour Sites. 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 when 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-harbour sites for new development, attractively located in the immediate vicinity of the existing city centre and waterfront. In 2015 the port boundaries shifted again adding 3 ha more of post-harbour sites. The changes also spurred investment in the north of downtown Gdynia – in accordance with the intentions of first city planners.

Ideas how to make good use of post-harbour areas have been invented and evolved since 1990s. The concept which is currently under development was prepared in 2008 by the City Planning Office of Gdynia. Since 2010 analyses and studies of future development have been conducted using 3D model. The concept is continuously updated and new details are added based on projects obtained through architectural competitions. Since 2015 development areas of the northern part of the city center were rebranded as Gdynia Sea City.

In accordance with this concept Gdynia Sea City will be the modern city centre with areas designed for leisure, relaxation and business and will be inhabited by more than 10 thousand people. 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. The residential and commercial complex Sea Towers together with two other newly constructed tall buildings is currently the dominant in this area. Several new development complexes are under construction. Planning concepts assume public availability of quays around the port basins and maintaining spacious openings 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-harbour 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, Sea City.

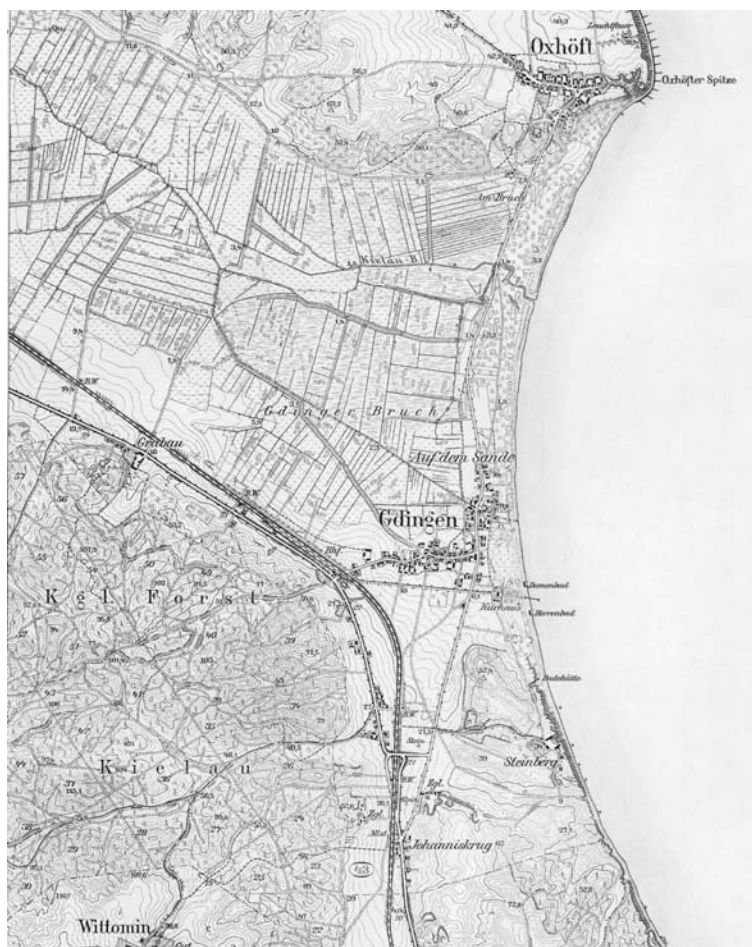
1. Miasto z morza i marzeń

Gdynia – niegdysiejsza wioska, a obecnie 250-tysięczne miasto – swój rozwój zawdzięcza morzu i gospodarce związanej z morzem. W początkach XX w. wieś Gdynia nie była większa od wiosek sąsiednich: Cisowej, Chyloni, Obłuża czy Oksywia. Wyróżniał ją jednak rolniczo-rybacki charakter. Zabudowania wsi rozciągały się wzdłuż średniowiecznego traktu łączącego Oliwę z Oksywiem (obecnie Plac Kaszubski, ulice Portowa i Węglowa przy Osadzie na Piaskach) oraz wzdłuż prostopadłej krętej uliczki wiejskiej (obecnie ulica Starowiejska). Impulsem rozwojowym stała się piaszczysta plaża, budowa hotelu – Domu Kuracyjnego i kąpieliska, a następnie mola spacerowego. Wytyczona została droga łącząca przystanek kolejowy z Kurhausem, plażą i łazienkami, przy której zaczęły powstawać kolejne pensjonaty i lokale usługowe (obecnie ul. 10 Lutego) (ryc. 1).

Przełomem stały się odzyskanie przez Polskę, po I wojnie światowej, niepodległości i dostępu do morza oraz decyzja o budowie portu morskiego *przy Gdyni na Pomorzu*¹. Obok wsi Gdynia powstał pierwszy pirs portowy, a 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 latach 30. XX w. stały się najwyższe wśród portów bałtyckich (zasadnicza część przeładunku przypadła na węgiel).

Budowa portu i sam port tworzyły liczne nowe miejsca pracy. Gdynia stała się szansą dla poszukujących poprawy losu przybyszów z kraju, a 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 małym wioski w duże, nowoczesne miasto z bogatym życiem gospodarczym, kulturalnym i naukowym, będące dumą Polski międzywojennej. Tempo i skalę przemian obrazują

¹ Ustawa z 23 września 1922 r. o budowie portu w Gdyni, Dz.U.R.P. nr 90 z 1922 r. poz. 824.

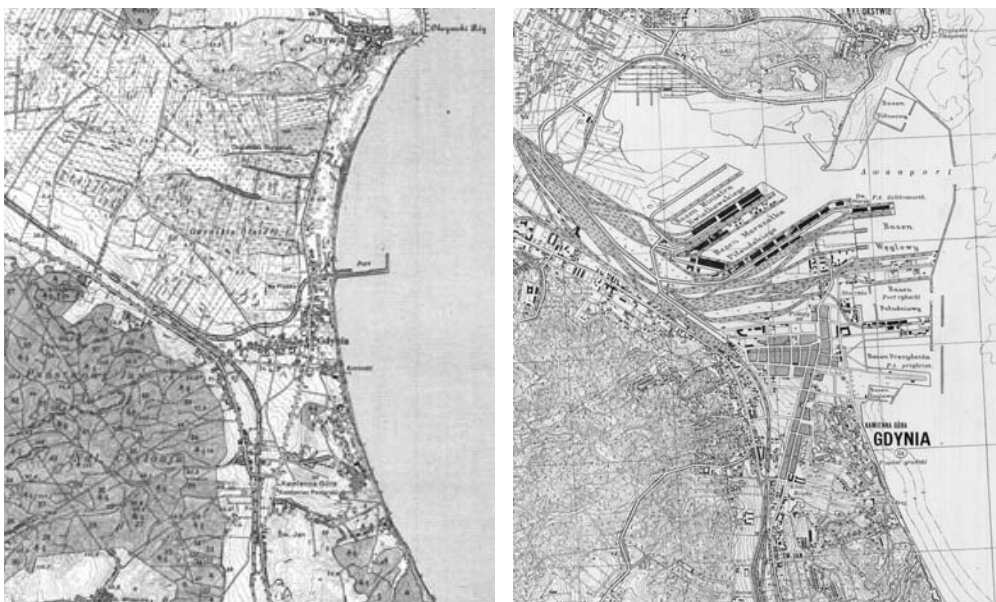


Ryc. 1. Gdynia – fragment mapy topograficznej z 1909 r.

Źródło: Mapy archiwalne [<http://igrek.amzp.pl/>].

wycinki map topograficznych z tego okresu przedstawione na ryc. 2. Zmiany były zadziwiające, szczególnie gdy weźmiemy pod uwagę ówczesne ograniczenia technologiczne – dominował transport konny, a większość prac budowlanych wykonywana była ręcznie, za pomocą tacek i łopat.

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.



Ryc. 2. Gdynia – fragmenty map topograficznych z 1924 i 1938 r.

Źródło: Mapy archiwalne [<http://igrek.amzp.pl/>].

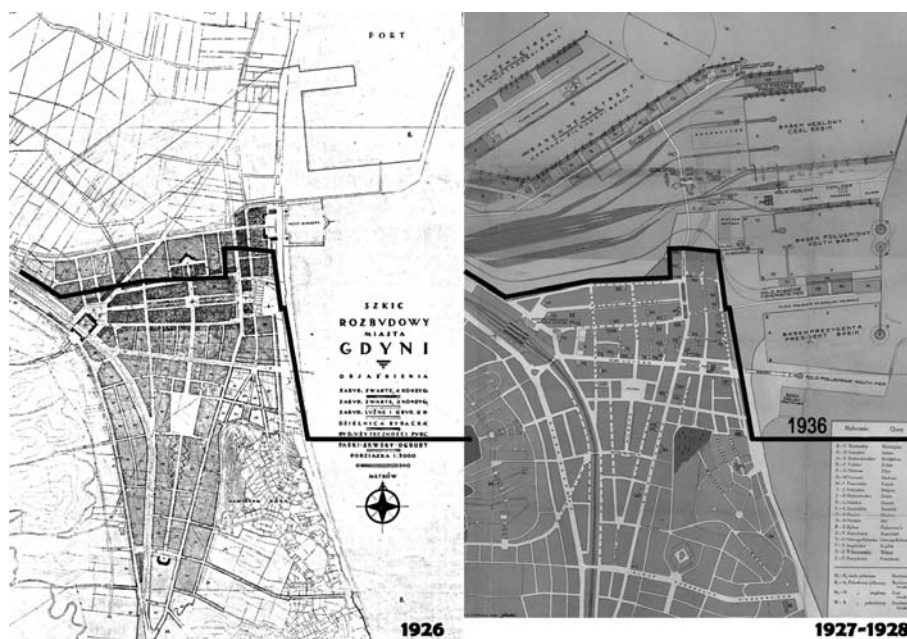
Pierwszy plan (szkic) rozbudowy miasta Gdyni opracowany w 1926 r., autorstwa A. Kuncewicza i R. Felińskiego (ogólne kierownictwo), obliczony był na ok. 100 000 mieszkańców. Plan wykorzystywał istniejący już układ dwóch prostych, krzyżujących się ulic – obecnie ulice 10 Lutego i Świętojańska, uzupełniając go o nowe ulice, rozkładające się wachlarzowo: na zachód od ul. Świętojańskiej oraz na północ od ul. 10 Lutego. Znaczenie obu istniejących ulic, w założeniach planu, mało. Miały zachować znaczenie komunikacyjne, ale głównymi przestrzeniami publicznymi miały stać się nowe, zakończone nieprzelotowo, ulice równoległe. Główna dzielnica handlowo-reprezentacyjna, stanowiąca serce planowanego założenia, miała powstać wzdłuż szerokiej zielonej alei (obecnie w tym miejscu jest ul. Wójta Radkiego), łączącej plac przed głównym dworcem kolejowym z reprezentacyjnym placem nadmorskim (obecnie w tym miejscu znajduje się nasada Mola Rybackiego). Oś dzielnicy handlowo-reprezentacyjnej miała przecinać się w centralnym punkcie z osią prostopadłą – szeroką ulicą, zakończoną placami i reprezentacyjnymi budynkami (obecnie w tym miejscu jest ul. Władysława IV), na środku której 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 w latach 1928-1930 w istotny sposób zmieniły pierwotną koncepcję. Przyczyny były

dwojakie. Rozwój portu okazał się szybszy od zakładanego. W obliczu doskonałej koniunktury, wywołanej zawirowaniami na światowym rynku węgla, wzrósł znacznie eksport węgla z Polski przez port gdynski. Infrastruktura portowa zajęła część terenów przewidywanych pierwotnie pod rozwój zabudowy miejskiej. Budowa basenów portu wewnętrznego i pogłębianie torów podejściowych dawały duże ilości urobku, który został wykorzystany do budowy wychodzących głęboko w morze pirsów portu zewnętrznego, w tym nieplanowanych początkowo: Mola Rybackiego i 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 1927-1928 przedstawiono na ryc. 3. Porównanie oraz nałożenie granicy portu ustalonej w 1936 r. na oba plany wskazuje na dramaturgię zmian – konieczność ograniczenia terenów przewidywanych wcześniej na funkcje ogólnomiejskie na rzecz dynamicznie rozwijającego się portu.

W efekcie zarysowana w planie 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 układ dwóch głównych ulic: 10 Lutego



Ryc. 3. 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: Mat. arch. – szkic rozbudowy miasta Gdyni z „Architektura i Budownictwo”, z. VI, 1925-26 i mapa Portu Gdynia, wyd. Polska Agencja Telegraficzna 1931-32.

i Świętojańskiej tworzących charakterystyczną „siódemkę”. Wzdłuż tych ulic powstawały siedziby głównych firm, banków, najelegantsze sklepy i lokale gastronomiczne.

Rozwój 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 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*². 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 basenów portowych). Granice portu zmieniły się istotnie dopiero w 2003 r., w wyniku ograniczenia działalności portowej na terenach przylegających 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 znaczne obszary torowisk przestały być użytkowane. Transport samochodowy wyeliminował transport kolejowy w przewozach niewielkich ładunków na małe odległości. Spadło w konsekwencji znaczenie ładowni publicznej położonej na północ od ulicy Jana z Kolna. Największe zmiany nastąpiły na terenach d. Dalmoru. Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich Dalmor, które powstało w 1946 r., zajmowało się połowami i przetwórstwem produktów morskich. Potężna niegdyś firma łowiła na wodach arktycznych Północnego Pacyfiku oraz Północnego i Południowego Atlantyku. Do najważniejszych łowisk należały Morze Beringa, Morze Ochockie, wody wokół Falklandów oraz wzdłuż wybrzeży Labradoru i Grenlandii. Ograniczenia dostępu do łowisk, w wyniku wprowadzenia

² *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.R.P. z 1936 r. poz. 480.

200-milowych wyłącznych stref ekonomicznych w latach 80. i 90. podcięły podstawy gospodarcze funkcjonowania przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo, należące do Skarbu Państwa i zajmujące niezwykle atrakcyjne tereny w rejonie Mola Rybackiego sukcesywnie ograniczało swoją działalność połowową i zmniejszało flotę, koncentrując się na działalności deweloperskiej. Ostatni trawler chłodnia, *Dalmor II*, został sprzedany w lutym 2012 r. kontrahentom z Azji.

Rozległe tereny położone na północ od ul. Jana z Kolna, na których zlokalizowane były urządzenia kolejowe podlegały procesom restrukturyzacji na podstawie *Ustawy zmierzającej do prywatyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe*³. Zgodnie z przepisami ustawy grunty Skarbu Państwa, znajdujące się 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, stały się, z mocy prawa, przedmiotem użytkowania wieczystego PKP. Nabycie praw przez PKP do większości terenów tzw. Międzytorza potwierdził wojewoda w drodze decyzji administracyjnej.

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*⁴. Poza granicą portu znalazło się ok. 69 ha terenów, w tym zarówno terenów wykorzystywanych już od dawna na cele śródmiejskie (16 ha), jak terenów poportowych dogodnych dla nowego zagospodarowania (53 ha). Pozwoliło to na podjęcie formalnych działań zmierzających do wykorzystania terenów poportowych i przemysłowych na inne cele miejskie.

Kolejną przełomową zmianą stała się decyzja Stoczni Remontowej Nauta (najstarszej działającej stoczni w Polsce, funkcjonującej nieprzerwanie od 1922 r.) o przeniesieniu swojej działalności na nowe tereny. Teren b. Stoczni Nauta stanowi ważny element „układanki” w koncepcji rozwoju północnej części śródmieścia. Planowane przedłużenie ul. Waszyngtona do planowanej ulicy tzw. Nowej Węglowej zapewni dostęp do terenów nadbrzeżnych i Pirsu Rybackiego od strony północnej – bez konieczności dodatkowego obciążania istniejącego układu ulicznego śródmieścia Gdyni. Możliwość realizacji takiego połączenia, poprzez teren b. Stoczni, pojawiła się z końcem 2009 r., kiedy Nauta zakupiła tereny od zarządcy masy upadłościowej Stoczni Gdynia S.A. Zakup objął 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, umożliwia prace wyposażeniowe i remontowe na dużych i bardzo dużych statkach. Przeniesienie Stoczni Nauta pozwoliło na poprawę warunków jej funkcjonowania oraz utrzymanie

³ Ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego, „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. z 2000 r. poz. 948.

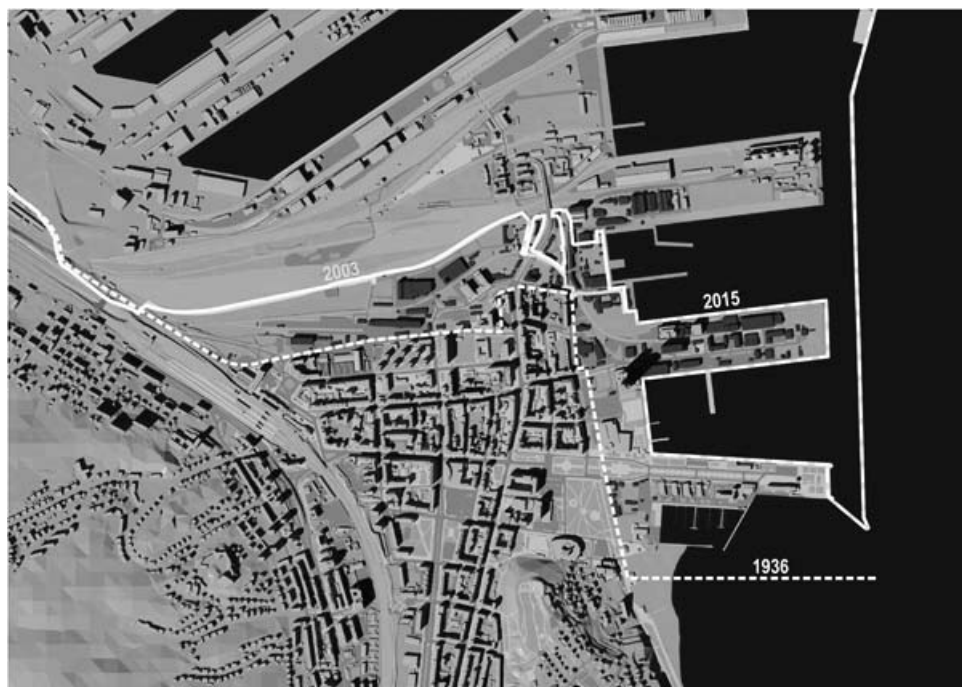
Uwaga: od 1 stycznia 2017 r. nastąpiła zmiana celów i nazwy ustawy, obecnie: *Ustawa o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*.

⁴ *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu*, Dz.U. z 2003 r. poz. 294.

działalności stoczniowej na przygotowanych do tego celu terenach byłej Stoczni Gdynia. Nie mniej istotną korzyścią jest zwolnienie kluczowego, węzłowego obszaru położonego w bezpośredniej bliskości śródmieścia oraz odsunięcie od niego uciążliwej działalności stoczniowej.

Granice portu zostały ponownie zmienione oraz uściślone w 2015 r.⁵, biorąc pod uwagę ustalenia uchwalonych przez Radę Miasta Gdyni miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na styku miasta i portu. Dostosowano m.in. granicę portu do przebiegu planowanej Nowej Węglowej oraz wyłączono z granic portu część terenów po Stoczni Remontowej Nauta.

Przebieg granic portu w sąsiedztwie śródmieścia Gdyni według rozporządzeń z lat 1936, 2003 i 2015 na tle obecnego stanu zainwestowania przedstawiono na ryc. 4. Na przewidzianych do przekształceń terenach poportowych oznaczono ciemniejszym szarym kolorem budynki, które mogą być usunięte i zastąpione nową zabudową. Część istniejącej zabudowy o walorach kulturowych przewidziana jest do zachowania i ochrony.



Ryc. 4. Przebieg granic portu w sąsiedztwie śródmieścia Gdyni według rozporządzeń z 1936, 2003 i 2015 r.

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni, Dz.U. z 2015 r. poz. 2111.

3. Możliwości rozwojowe na styku miasta i portu – koncepcja układu urbanistycznego i nowej zabudowy

Pomysły oraz koncepcje zagospodarowania terenów na styku miasta i portu zmieniły się i ewoluowały od początku lat 90. ub. w. Ograniczanie aktywności portowej i pojawianie się zaniedbanych terenów w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych wizerunkowo zespołów zabudowy śródmiejskiej prowokowało powstawanie kolejnych wizji ich lepszego wykorzystania. Pierwsze propozycje, zawarte m.in. w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdyni⁶ z 1994 r., wskazywały, że *niezbędnym jest zajęcie ekstensywnie wykorzystanych terenów Dalmoru na požądane znaczne wyekspozowanie i rozwój funkcji obsługi turystyki (hotele) oraz towarzyszących mu usług, takich jak handel, gastronomia, rozrywka*. Rysunek planu wskazywał na ten cel relatywnie nieduży teren pomiędzy ulicami Waszyngtona, Hryniewickiego a Basenem Prezydenta i nie precyzował zasad jego zabudowy.

Przyjęte przez Radę Miasta Gdyni w 1999 r. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni*⁷ zawierało propozycje idące znacznie dalej. Wskazywało „obszary szczególnych szans rozwojowych miasta”, a wśród nich dwa obszary położone w granicach portu:

- *Strefę Rozwoju Centrum Miasta (Międzytorze)* – przeznaczoną na *koegzystencję funkcji obsługi biznesu, sektora gospodarczego, funkcji śródmiejskich lub przestrzeń sektora gospodarczego*,

- *Rejon Basenu Prezydenta będący elementem „Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego”* – z *przeznaczeniem na funkcje obsługi turystyki, rozrywkę, reprezentacyjne przestrzenie biurowe*.

W 2003 r. zaprezentowane zostało władzom miasta *Studium fizjonomiczne miasta Gdyni*, które powstało w pracowni SAP-PROJEKT-PÓŁNOC z Sopotu (arch. M. Hryniewicz z zespołem). Autorzy Studium opierając się na analizach planów urbanistycznych z okresu międzywojennego dokonali próby ich twórczej interpretacji, przedstawiając koncepcję rozbudowy układu ulicznego i propozycje strefowania wysokości planowanej zabudowy w poszczególnych kwartałach. Studium przewidywało etapową ekspansję zabudowy śródmiejskiej na tereny poportowe, obejmując docelowo cały obszar tzw. Międzytorza, aż do ul. Polskiej wraz z Molami Rybackim i Węglowym (ryc. 5).

Zmiany granic portu, które nastąpiły w latach 2003 i 2015 nie były aż tak daleko idące, jak wyobrażali sobie autorzy wcześniejszych wizji. Poza obszarem portu znalazło się ok. 56 (53+3 po Naucie) ha terenów przemysłowych i poportowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia i głównych nadwodnych przestrzeni publicznych, które uznane zostały za zbędne dla działalności portowej. Możliwa stała się

⁶ *Miejscowy szczegółowy plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdyni*, uchwała RMG nr V/90/94 z 30 listopada 1994 r.

⁷ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni*, uchwała RMG nr XIII/483/99 z 24 listopada 1999 r.



Ryc. 5. Widok docelowy śródmieścia od strony morza w kierunku pd.-zach.
– koncepcja według Studium fizjonomicznego miasta Gdyni
Źródło: Opracowanie SAP-PROJEKT-PÓŁNOC.

realizacja nowego, śródmiejskiego zagospodarowania na tych terenach. Ich potencjał rozwojowy jest znaczący. Szacunki chłonności, poparte kubaturowymi koncepcjami zabudowy, wskazują na możliwość podwojenia istniejącej powierzchni usługowo-mieszkaniowych śródmieścia Gdyni. Co ciekawe – nowa linia graniczna portu przebiega wzdłuż planowanej ulicy Nowej Węglowej, prawie po śladzie ulicy granicznej, która przewidywana była w pierwszym szkicu rozbudowy miasta z 1926 r. Historia zatoczyła koło – pojawiła się szansa „powrotu” miasta na dedykowane mu dawniej tereny.

Realizowana obecnie koncepcja zagospodarowania rozwoju północnej części śródmieścia na terenach poportowych została opracowana w 2008 r. w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni (arch. M. Karzyński z zespołem). Założenia koncepcji zostały przyjęte w obowiązującym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gdyni*, uchwalonym przez Radę Miasta Gdyni w 2008 r.⁸ Od 2010 r. prowadzone są analizy i studia zabudowy z użyciem numerycznego modelu 3D. Koncepcja jest na bieżąco aktualizowana i uszczegółowiana z uwzględnieniem ustaleń uchwalanych sukcesywnie planów miejscowych oraz projektów poszczególnych zespołów zabudowy, wylanianych w drodze konkursów urbanistyczno-architektonicznych. Z początkiem 2015 r. tereny rozwojowe północnej części śródmieścia, w ramach wspólnej strategii marketingowej, uzyskały nową nazwę. Nazwa Śródmieście Morskie – Sea City odwołuje się do ich poło-

⁸ *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, zatwierdzone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z 27 lutego 2008 r., zmienione uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z 15 stycznia 2014 r. oraz uchwałą nr XI/190/15 Rady Miasta Gdyni z 26 sierpnia 2015 r.

żenia w centrum Gdyni z bezpośrednim dostępem do wód Zatoki Gdańskiej. Aktualna koncepcja Śródmieścia Morskiego została przedstawiona na ryc. 6. Nowe, projektowane zespoły oraz uzupełnienia zabudowy przedstawiono kolorem białym.

Zgodnie z koncepcją układu urbanistycznego Śródmieścia Morskiego siatka planowanych ulic nawiązuje do planów przedwojennych i umożliwia kontynuację tkanki urbanistycznej śródmieścia Gdyni. Planowany układ uliczny rejonu Mola Rybackiego jest modyfikacją istniejących dróg dojazdowych na terenie Dalmoru – obecnych ulic: Hryniewickiego, Rybickiego i Płażyńskiego. Przedłużenie ul. Płażyńskiego do skrzyżowania ulic Waszyngtona i Św. Wojciecha oraz przedłużenie ul. Śledziowej do ul. Płażyńskiego stworzy dwie pętle uliczne, powiązane z ul. Waszyngtona, dając dobre warunki dojazdu do nowej zabudowy. Natomiast układ ulic zachodniej części Śródmieścia Morskiego, nazwanej Gdynią Centrum, stworzony zostanie przez przedłużenie ulic 3 Maja, Władysława IV, Waszyngtona w kierunku północnym oraz budowę równoległych do nich ulic biegnących od Placu Konstytucji i ul. Wendy do nowej arterii komunikacyjnej, roboczo nazwanej Nową Węglową. Nowa Węglowa przez ciąg ulic Janka Wiśniewskiego – Trasa Kwiatkowskiego zapewni dogodny dostęp do śródmieścia od strony północnej oraz 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 parkingów obsługujących planowaną zabudowę przewidywany jest strategiczny parking zbiorczy w rejonie Dworca Gdynia Główna. Jako uzupełnienie układu drogowego rezerwowany jest ciąg, w pierwszym etapie pieszy i rowero-



Ryc. 6. Śródmieście Morskie – koncepcja układu urbanistycznego i zabudowy ze wskazaniem głównych obszarów rozwojowych

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

wy, biegnący środkiem nowych terenów rozwojowych – od rejonu Dworca Głównego do końca Mola Rybackiego. Ciąg ten może być w przyszłości wykorzystany jako trasa nowych, perspektywicznych środków transportu publicznego – kolejki nadziemnej lub zindywidualizowanego transportu miejskiego typu PRT (*Personal Rapid Transit*).

Główne przestrzenie reprezentacyjne Gdyni sąsiadują z otwartym morzem. Idea kompozycji tych przestrzeni w kontakcie wzrokowym z morzem towarzyszyła miastu od momentu jego powstania. Koncepcja zagospodarowania terenów portowych utrzymuje publiczną dostępność nabrzeży wokół basenów portowych, ważniejszych przejść w projektowanej zabudowie oraz zachowuje 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 koncepcja przewiduje ułatwienia dla ruchu pieszo-rowerowego pomiędzy Molem Rybackim i Molem Południowym. Zakłada się realizację połączenia – na przedłużeniu Pirsu nr 1 na Mole Południowym – łączącego Nabrzeże Kutrowe (Molo Rybackie) z Nabrzeżem Pomorskim (Molo Południowe) w formie mostu lub w formie połączenia typu tramwaj wodny.

4. Śródmieście Morskie – dotychczasowe realizacje, aktualne plany i projekty

Od 2010⁹ r. Rada Miasta Gdyni uchwała sukcesywnie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego określające warunki 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 planów z okresu międzywojennego. Układ i wielkość 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 starannie wybranych na bazie analiz widokowych i krajobrazowych. Wprowadzenie zabudowy wysokiej, na

⁹ Przed 2010 r. RMG uchwaliła 2 plany miejscowe dotyczące wybranych fragmentów śródmieścia Gdyni:

- *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i alei Zjednoczenia*, uchwała RMG nr XXIV/542/04 z 27 października 2004 r.
- *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego*, uchwała RMG nr XV/355/07 z 19 grudnia 2007 r.

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*). Główną składową planowanej zabudowy pozostanie budownictwo mieszkaniowe i biura, z zachowaniem priorytetu usług ogólnodostępnych w obiektach i parterach budynków przylegających do ogólnodostępnych ulic i placów. W najważniejszych fragmentach przestrzeni publicznych zakres usług ograniczany jest dodatkowo do podnoszących istotnie jakość tych przestrzeni, tj. usług kultury, gastronomii, turystyki.

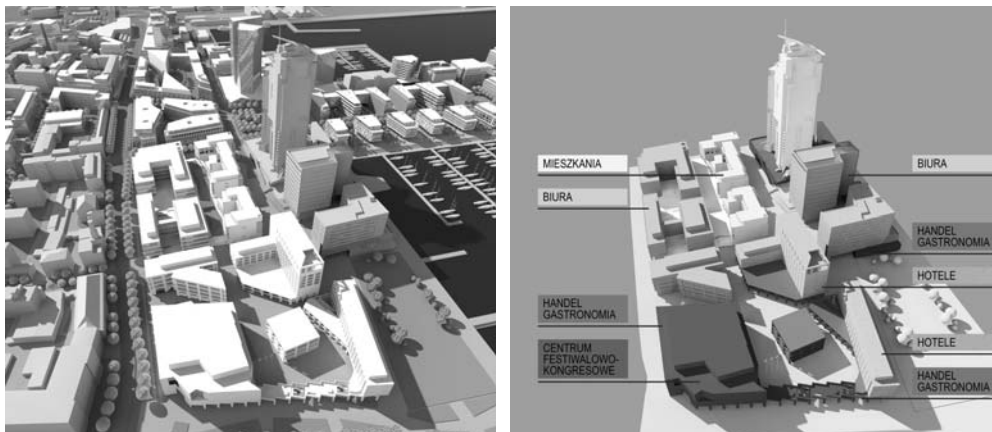
4.1. Sea Towers i Waterfront Vastint

Przekształcenia własnościowe, które zachodziły od początku lat 90. pozwoliły na pierwszą realizację na terenie po PPD Dalmor, położonym w bezpośrednim styku z basenami portowymi, pomiędzy nasadami Mola Rybackiego i Południowego. Pod koniec lat 90. planowano budowę w tym miejscu wysokościowych obiektów usługowo-biurowych – World Trade Center. Pierwszym etapem tych zamierzeń była realizacja Centrum Gemini (obecnie Centrum Kultury i Rozrywki Waterfront) – zespół kin z usługami towarzyszącymi. Do kontynuacji zamierzeń nie doszło. Natomiast następnym etapem kształtowania się nowego waterfrontu Gdyni, była budowa zespołu usługowo-apartamentowego Sea Towers, który powstał w wyniku konkursu architektoniczno-urbanistycznego – na podstawie zwycięskiego projektu autorstwa wiedeńskiej pracowni A. Kapuścika. Sea Towers składa się z dwóch wież: pierwsza posiada 29 kondygnacji, a druga 38 kondygnacji i ma wysokość ponad 125 m. W momencie realizacji w 2009 r. Sea Towers był najwyższym budynkiem z funkcją mieszkalną w Polsce. Stanowi dominantę wysokościową planowanego, przyszłego zespołu zabudowy w tym rejonie miasta.

Obowiązujący, zmieniony pod koniec 2010 r., plan miejscowy dla rejonu Sea Towers¹⁰ przewiduje uzupełnienie zabudowy o usługi kultury i turystyki z towarzyszącymi funkcjami usługowymi, biurami oraz ograniczoną funkcją mieszkaniową. Teren obok Sea Towers o powierzchni ok. 3,5 ha należy do Vastint Polska. 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 zostały w drodze konkursów architektoniczno-urbanistycznych.

W 2015 r. został oddany do użytku pierwszy etap inwestycji (pow. ok. 20 000 m²). Jest to zespół dwóch budynków – hotel Marriott by Courtyard oraz biurowiec banku PKO

¹⁰ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i al. Jana Pawła II, uchwała RMG nr III/52/10 z 22 grudnia 2010 r.*



Ryc. 7A. Rejon Sea Towers i Waterfront – planowane zagospodarowanie obszaru
 Ryc. 7B. Rejon Sea Towers i Waterfront – dyspozycja funkcjonalna zgodna z planem miejscowym
 Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.



Ryc. 8. Widok zespołu Waterfront od strony al. Jana Pawła II – wizualizacja konkursowa
 Źródło: Vastint Waterfront, JEMS Architekci.

BP (autorstwa pracowni FORT). Oba budynki, zlokalizowane obok Sea Towers stanowią uzupełnienie dominującej, wysokiej części zespołu – ich wysokość obniża się stopniowo w kierunku zabytkowej części śródmieścia.

W ramach drugiego etapu inwestycji (według projektu pracowni JEMS Architekci) powstaną budynki mieszkalne, biurowce, liczne lokale usługowe, hotel, powierzchnie konferencyjne i spa oraz obiekty użyteczności publicznej, w tym kino (całość o pow. ok. 75 000 m²). Ważny element koncepcji stanowią pasaże z ogólnodostępnym skwerem oraz architektura krajobrazu, która podkreśla poszczególne strefy funkcjonalne przyszłej zabudowy. Projektowane zagospodarowanie oraz dyspozycję funkcjonalną nowej zabudowy, przedstawiono na ryc. 7A i 7B.



Ryc. 9. Molo Rybackie – przykładowe zagospodarowanie obszaru zgodne obowiązującym planem miejscowym

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

4.2. Molo Rybackie

Po sprzedaży terenu położonego na południe od ul. Hryniewickiego (obecnie rejon Sea Towers i Waterfrontu Vastint) w użytkowaniu wieczystym Dalmoru, przedsiębiorstwa należącego do Skarbu Państwa, pozostało Molo Rybackie – wychodzący w morze pirs o szerokości ok. 200 m i długości ok. 650 m wraz z jego nasadą, 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.

W 2004 r. Skarb Państwa podjął próbę sprzedaży całego PPD Dalmor. Zainteresowanie zgłosiły dwie firmy z zupełnie różnych branż: firma zajmująca się przetwórstwem ryb i deweloperski potentat. Do sprzedaży jednak nie doszło.

W maju 2008 r. RMG podjęła uchwałę o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego dla rejonu Mola Rybackiego. Celem planu było określenie przeznaczenia oraz zasad zagospodarowania terenu w *związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego – rozwoju funkcji śródmiejskich*. Ostateczna koncepcja, stanowiąca podstawę ustaleń planu, powstała w wyniku współpracy Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni (arch. M. Karzyński z zesp.) z ARC-ML (arch. M. Lees z zesp.). Uchwalony w marcu 2010 r. plan¹¹ 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 –

¹¹ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego*, uchwała RMG nr XLI/930/10 z 24 marca 2010 r.



Ryc. 10. Molo Rybackie – wizualizacja zespołu Yacht Park

Źródło: Polski Holding Nieruchomości, Arch-Deco.

przy planowanym Muzeum Żeglarstwa. 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 mieszkań i 90 000-110 000 m² usług i biur – w tym budynku wysokościowego przy wejściu na Molo, naprzeciwko Sea Towers. Skala i formy zabudowy stanowią kontynuację istniejącej tkanki miejskiej Śródmieścia Gdyni, ze szczególnym zwróceniem uwagi na atrakcyjność ogólnodostępnych przestrzeni nadwodnych dla mieszkańców i turystów.

W trakcie prac planistycznych przygotowano i zawarto porozumienie władz Miasta z Ministrem Skarbu Państwa¹². Zgodnie z podpisanym listem intencyjnym z przygotowywanej prywatyzacji wyłączone zostały m.in. tereny nabrzeży, grunty potrzebne pod budowę ulic miejskich oraz teren na zakończeniu Mola rezerwowany na wzniesienie Muzeum Żeglarstwa Polskiego. Pozwoliło to na uniknięcie sytuacji wykupywania gruntów pod drogi z rąk przyszłego niepaństwowego właściciela. Najatrakcyjniejsze przestrzenie nadwodne pozostały własnością Skarbu Państwa co zapewnia ich ogólnodostępność. Wyłączenie z majątku Dalmoru gruntów przeznaczonych na cele publiczne, usunęło wątpliwości co do możliwych negatywnych skutków finansowych planu i pozwoliło na jego uchwalenie.

Kolejną próbę prywatyzacji Dalmoru podjęło Ministerstwo Skarbu Państwa w 2010 r. Jednak i ta prywatyzacja zakończyła się niepowodzeniem – jedyny oferent zaproponował cenę dużo poniżej oczekiwań ministerstwa. Procedura prywatyzacyjna nie została powtórzona. Ministerstwo Skarbu Państwa wybrało inną drogę:

¹² List intencyjny w sprawie prywatyzacji spółki Skarbu Państwa „DALMOR” Spółka Akcyjna z siedzibą w Gdyni, przyjęty przez Ministra Skarbu Państwa i Prezydenta Miasta Gdyni 3 lipca 2009 r.



Ryc. 11. Molo Rybackie – wizualizacja konkursowa zespołu obiektów biurowych

Źródło: Polski Holding Nieruchomości, S.A.M.I. Architekci.

samodzielnej działalności deweloperskiej prowadzonej przez Dalmor S.A., który od grudnia 2011 r. został włączony do Polskiego Holdingu Nieruchomości.

Zgodnie z wymaganiami planu miejscowego Spółka Dalmor zorganizowała dwa konkursy urbanistyczno-architektoniczne wyłaniając projekty zabudowy zachodniej części Mola Rybackiego i jego nasady. Zwycięski projekt pracowni Arch-Deco przewiduje, zgodnie z ustaleniami planu miejscowego, budowę u nasady Mola dwóch wysokich, przeszklonych budynków z przeznaczeniem na biura i usługi, a na południowym bulwarze, prestiżowy kompleks apartamentów Yacht Park. Będący w trakcie realizacji Yacht Park oferuje 135 apartamentów położonych w sześciu 5-kondygnacyjnych budynkach. Budynki mają kształty trapezów skierowanych na południową ekspozycję i widok na wodną panoramę. W ramach inwestycji powstanie nowoczesna marina dla 120 jednostek. W drugim konkursie wyłoniono projekt 5-kondygnacyjnego zespołu obiektów biurowych zajmujący cały kwartał zabudowy przy ul. Waszyngtona oraz koncepcję urządzenia zielonego placu w obrębie nasady Mola Rybackiego (Pracownia S.A.M.I. Architekci).

Przykładowe zagospodarowanie obszaru Mola Rybackiego, zachowujące układ urbanistyczny, skalę i gabaryty nowej zabudowy wynikające z ustaleń obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem dotychczas wybranych w drodze konkursów rozwiązań architektonicznych przedstawiono na ryc. 9-11.

4.3. Molo Południowe – Forum Kultury i Nowa Marina

Molo Południowe (Skwer Kościuszki i al. Jana Pawła II) stanowią najbardziej rozpoznawalną przestrzeń publiczną Gdyni. U nasady Mola Południowego projektowana jest koncentracja obiektów kulturalnych. Obok istniejącego Teatru Muzycznego,



Ryc. 12. Forum Kultury – wizualizacja konkursowa
Źródło: Opracowanie Fiszer Atelier 41.

Muzeum Miasta Gdyni i Muzeum Marynarki Wojennej powstanie nowa siedziba Teatru Miejskiego, Biblioteka-Multiteka i Galeria Sztuki. Nowe budynki powstaną wokół planowanego nowego placu miejskiego otwartego na morze – Forum Kultury, według



Ryc. 13. Nowa Marina – wizualizacja konkursowa
Źródło: Opracowanie Studio Architektoniczne Kwadrat.

projektu pracowni Fiszer Atelier 41 wyłonionego w międzynarodowym konkursie architektoniczno-urbanistycznym przeprowadzonym w 2008 r. Zgodnie z uchwalonym w 2009 r. planem miejscowym¹³ obejmującym przedmiotowy obszar przewiduje się również uzupełnienie otaczającej zabudowy, w tym stworzenie południowej pierzei Skweru Kościuszki – w linii projektowanych obiektów kultury (ryc. 12).

Realizacja przygotowanego już projektowo zamierzenia opóźnia się z powodu roszczeń poprzednich właścicieli tego terenu. Warto w tym miejscu zauważyć, że nieregulowane lub sporne stany własnościowe stanowią jedną z głównych przyczyn opóźnień w zagospodarowaniu atrakcyjnych inwestycyjnie terenów w obszarze śródmieścia Gdyni. Błędy popełnione w przeszłości: brak zachowania procedur prawa, przymusowe wywłaszczenie za nieadekwatne do wartości gruntów odszkodowania, brak dokumentacji archiwalnej oraz inne niedociągnięcia stanowią niechlubne dziedzictwo przeszłości. Wobec braku odpowiednich uregulowań systemowych wysuwane są roszczenia o zwrot wywłaszczonych, często przed wieloma dziesiątkami lat, nieruchomości „w naturze”, a sprawy administracyjne i sądowe ciągną się latami.

Elementem kształtującym dalszą południową pierzeję Skweru Kościuszki i al. Jana Pawła II stanie się projektowany zespół Nowej Mariny Gdynia (ryc. 13). Obecne zabudowania klubów żeglarskich i zaplecza mariny powstały ponad 40 lat temu, a ich wygląd i stan techniczny pozostawia wiele do życzenia. Konkurs zorganizowany na przełomie 2013-2014 r. z inicjatywy Polskiego Związku Żeglarskiego wyłonił projekt autorstwa Studia Architektonicznego Kwadrat. Projektowany kompleks (19 000 m²) obejmie odtworzenie zaplecza dla klubów żeglarskich z dodatkowymi hangarami do przechowywania jachtów, reszta zostanie przeznaczona na działalność komercyjną – apart-hotel, w którym znajdzie się 200 pokoi, kawiarnie, sklepy oraz punkt odnowy biologicznej i sale konferencyjne. Realizacja projektu konkursowego wywołała konieczność korekt obowiązującego planu miejscowego. Chodziło o dopuszczenie nieznacznego zwiększenia intensywności zabudowy oraz opisanie dopuszczalnej 18-metrowej wysokości z uwzględnieniem istniejącego niewielkiego spadku terenu, tak by dostosować przyszłe obiekty Nowej Mariny Gdynia do wysokości sąsiedniej zabudowy – budynku Wydziału Nawigacji Akademii Morskiej¹⁴.

4.4. Nauta Waterfront

Przeprowadzka Stoczni Remontowej Nauta na tereny po byłej Stoczni Gdynia uwolniła kolejne tereny położone pomiędzy terenami Dalmoru a terenami wykorzysty-

¹³ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego*, uchwała RMG nr XXXVII/839/09 z 25 listopada 2009 r.

¹⁴ *Zmiana Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego*, uchwała RMG nr XV/315/15 z 30 grudnia 2015 r.



Ryc. 14. Nauta Waterfront– koncepcja zagospodarowanie obszaru
Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

wanymi do bieżącej działalności portowej. Część terenu postoczniewego, położona na Molu Węglowym, została zakupiona przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia i zagospodarowana na cele magazynowo-portowe. Położenie pozostałej części terenów w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia Gdyni predestynuje ją do intensywnego wykorzystania, zwłaszcza na cele usług śródmiejskich, administracji gospodarczej oraz funkcji usługowo-biurowych związanych z funkcjonowaniem Morskiego Portu Gdynia.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla terenu byłej Nauty został uchwalony w 2014 r.¹⁵ Plan wyznaczał ponad 2 ha terenów pod nową zabudowę handlu, usług, biur i mieszkań (całość o pow. ok. 50 000 m²). Zakładał utrzymanie szerokich, otwartych, zielonych przestrzeni nadwodnych i dopuszczenie mieszkań w strefach niekolidujących z prowadzoną w sąsiedztwie działalnością portową. Warto pamiętać, że port to nie tylko atrakcyjna sceneria nadwodna, ale również realne, potencjalne uciążliwości. Działalność portowa może być źródłem hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zapylenia i innych zagrożeń wynikających ze specyfiki przeładowywanych towarów. Na styku z terenami portowymi plan przewidywał zagospodarowanie handlowo-usługowe, które miało stworzyć strefę buforową pomiędzy portem a strefami dopuszczonej funkcji mieszkaniowej.

Zainteresowanie zagospodarowaniem atrakcyjnych terenów należących do Stoczni Nauta było bardzo duże, jednak do sprzedaży nie doszło. Już na wczesnym etapie sporządzania planu ujawniła się różnica interesów Stoczni Nauta i Zarządu Portu – dwóch spółek należących do Skarbu Państwa. Stocznia zainteresowana była jak najwyższą ceną sprzedaży swoich praw do terenu i w związku z tym jak najbar-

¹⁵ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i Waszyngtona*, uchwała RMG nr XLVI/988/14 z 24 września 2014 r.

dziej intensywną zabudową mieszkaniowo-usługową. Zarząd Portu, który był zainteresowany zakupem gruntów wnioskuje o ograniczenie zakresu dopuszczonych planem funkcji. Problemem była też konieczność przeniesienia jednej z firm, której budynek koliduje z przyszłym przebiegiem ul. Waszyngtona. Zapisy planu zostały zaskarżone przez kilka działających na tym terenie firm i wojewodę do sądu administracyjnego. W rozstrzygnięciu skargi sąd stwierdził nieważność uchwały uchwalającej plan miejscowy¹⁶. Sąd stwierdził m.in. niezgodność z prawem zapisów planu przewidujących wymóg wyłaniania kluczowych dla obrazu miasta projektów zabudowy w drodze konkursów urbanistyczno-architektonicznych – zapisów, które były dotąd niekwestionowanym standardem w kształtowaniu obrazu śródmieścia Gdyni.

BPPMG przystąpiło do ponownego sporządzenia planu miejscowego w wersji uwzględniającej zastrzeżenia sądów administracyjnych, co nie zmieniało zasadniczych rozstrzygnięć dotyczących przeznaczenia i zasad zagospodarowania. Do uchwalenia planu jednak nie doszło. W wyniku przetargu ogłoszonego na początku 2018 r. nabywcą został Zarząd Morskiego Portu Gdynia. W tej sytuacji projekt planu będzie wymagał dostosowania do potrzeb nowego właściciela.

Koncepcję zagospodarowania obszaru należącego do Stoczni Nauta, opracowaną w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni w procesie sporządzania projektu planu miejscowego, przedstawiono na ryc. 14.

4.5. Gdynia Centrum

Największy kompleks terenów rozwojowych północnej części śródmieścia stanowi obszar położony na północ od ulicy Jana z Kolna, do projektowanej ulicy Nowej Węglowej. Obszar zwany wcześniej Międzytorzem, obecnie Gdynią Centrum, jest w przeważającej większości w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. Potencjalne tereny inwestycyjne obszaru wynoszą ok. 15 ha, co pozwoli na realizację do 300 000 m² powierzchni użytkowej nowej zabudowy. Objęty jest ustaleniami dwóch planów miejscowych. Pierwszy plan obejmuje wschodnią część obszaru i trasę planowanej Nowej Węglowej¹⁷. Celem planu było m.in. umożliwienie realizacji Nowej Węglowej – kluczowej inwestycji warunkującej dostęp drogowy do wschodniej części Śródmieścia Morskiego – rejonu Nauty i Mola Rybackiego.

Projekt drugiego planu określał strukturę urbanistyczną pozostałej części obszaru. Koncepcja zagospodarowania przewiduje dopuszczenie zabudowy wysokiej i wysokościowej (pow. 55 m) w tej części miasta – zgodnie z indywidualnymi studiami i rozwiązaniami. Siatka urbanistyczna obszaru Gdyni Centrum, wyznaczona przez

¹⁶ Wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z 14 października 2015 r. (sygn. akt II SA/Gd 25/15) oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego z 4 października 2017 r. (sygn. akt II OSK 217/16).

¹⁷ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej*, uchwała RMG nr XXXI/630/13 z 22 maja 2013 r.



Ryc. 15. Rejon Jana z Kolna-Nowa Węglowa – koncepcja zagospodarowania obszaru

Źródło: Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

nowe, projektowane ulice, stanowić będzie kontynuację historycznej siatki urbanistycznej śródmieścia Gdyni i nawiązywać 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 stanowi 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, opartego na otwartych ulicach i przejściach publicznych. Parking zespołu będzie mógł pełnić również funkcję strategicznego parkingu zbiorowego dla tej części śródmieścia i planowanego węzła integracyjnego.

Koncepcję zagospodarowania obszaru Gdyni Centrum, opracowaną w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni w procesie sporządzania projektu planu miejscowego, przedstawiono na ryc. 15 i 16.

Przeszkodą utrudniającą zagospodarowanie przedmiotowego obszaru był nieukończony proces przekształceń własnościowych. Potwierdzenie przez wojewodę nabywania przez PKP prawa użytkowania wieczystego większości terenów tzw. Międzytorza



Ryc. 16. Gdynia Centrum – wizualizacja zaproponowanego zagospodarowania

Źródło: SEMEKO Grupa Inwestycyjna S.A.

stworzyło warunki do przyjęcia planu miejscowego i otwarcia możliwości inwestowania na tym obszarze. Uchwalenie planu, obejmującego gros terenów PKP, warunkowane było wyjaśnieniem z zarządem spółki sposobu przekazania na rzecz miasta terenów wskazywanych w projekcie planu na cele publiczne. Podobnie jak w przypadku Mola Rybackiego uzasadnione było ich wyłączenie z ewentualnej sprzedaży. Spółka nie zdecydowała się na sprzedaż terenów, lecz na poszukiwanie w drodze przetargu inwestora do wspólnej realizacji nowego zagospodarowania. Zwycięzcą przetargu zorganizowanego w 2014 r. została lokalna firma deweloperska Semeko, która przedstawiła bardzo wizjonerski projekt zabudowy opracowany we współpracy z projektantami z Singapuru.

Koncepcja zgłoszona do przetargu proponowała bardzo intensywną zabudowę z dużym udziałem obiektów wysokościowych i z przeważającą funkcją mieszkaniową uzupełnioną handlem, usługami, biurami oraz zabudową hotelową. Warunki gruntowe, wysoki poziom wód gruntowych, utrudnia realizację niezbędnych dla tak intensywnej zabudowy wielopoziomowych parkingów jedynie jako parkingów podziemnych. Zaproponowane zostały zatem parkingi w części nadziemnej oraz wykorzystanie poziomu terenu dla dojazdów i przeniesienie przestrzeni pieszych na poziom ok. +6 m ponad poziom ulic. Proponowana koncepcja nie w pełni uwzględniała założenia planowanego układu ulic śródmieścia. Funkcjonalność i realność takich rozwiązań wzbudziła istotne zastrzeżenia. Skala zabudowy, która znalazła uznanie komisji przetargowej, przekracza możliwości jej obsługi planowanym układem komunikacyjnym i sieciami infrastruktury technicznej.

W efekcie negocjacji prowadzonych z inwestorem przyjęto kompromisowy projekt planu, który pozwala na realizację zabudowy do wysokości 55 m z utrzymaniem przestrzeni publicznych w poziomie terenu¹⁸. Jednocześnie w uzasadnieniu do uchwały zawarto deklarację, że na obszarze planu zakłada się możliwość realizacji zabudowy wysokościowej (powyżej 55 m) w lokalizacjach wytypowanych na podstawie analiz urbanistycznych, koncepcji zabudowy kubaturowej oraz uwarunkowań komunikacyjnych i krajobrazowych. Zakłada się, że formy budynków wysokich i wysokościowych zostaną wyłonione w drodze konkursów architektoniczno-urbanistycznych przeprowadzonych z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe. Realizacja zabudowy wysokościowej będzie zatem możliwa w kolejnych etapach rozwoju obszaru przez wprowadzenie zmian do ustaleń planu miejscowego.

Podsumowanie

Ograniczenie działalności portowej i produkcyjnej na terenach przylegających bezpośrednio do obecnego śródmieścia Gdyni stworzyło wyjątkową szansę na jego rozwój. Atrakcyjność inwestycyjna terenów poportowych wynika z ich szczególnej lokalizacji. Położone są na styku z głównymi przestrzeniami reprezentacyjnymi miasta i w sąsiedztwie basenów portowych, w kontakcie wzrokowym z morzem.

Wpływ władz miasta na przyszłe zagospodarowanie terenów poportowych ogranicza fakt, że tereny te nie są własnością miasta – są własnością Skarbu Państwa lub są w użytkowaniu wieczystym spółek Skarbu Państwa. Rola władz miasta ogranicza się w tej sytuacji do negocjacji oraz ustalania warunków ich zabudowy i zagospodarowania w drodze ustaleń uchwalanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i udziału w konkursach architektoniczno-urbanistycznych wyłaniających ostateczne projekty zabudowy.

Planowanie, projektowanie i realizacja nowych funkcji i nowej zabudowy na terenach poportowych postępuje sukcesywnie od początku nowego wieku. Pierwsze realizacje i przygotowywane do realizacji projekty dobrze wpisują się w przyjętą koncepcję rozwoju północnej części śródmieścia – Sea City. Znaczna część inwestycji jest jeszcze w fazie projektowania lub na etapie planowania, a ich realizacja rozłoży się na wiele następnych lat. Przygotowywane są od strony projektowej i finansowej m.in. podstawowe inwestycje warunkujące dalszy rozwój zagospodarowania, takie jak budowa nowych dróg i systemów infrastruktury technicznej. Za wcześnie jest zatem na ostateczne podsumowania – czas weryfikuje przyjęte założenia – niezbędne będzie elastyczne reagowanie na zmieniające się uwarunkowania.

¹⁸ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej, uchwała RMG nr XXXI/790/17 z 26 kwietnia 2017 r.*

Realizacja opisanych planów rozwojowych podwoi obecny potencjał śródmieścia, zmieni zasięg reprezentacyjnych publicznych przestrzeni nadwodnych oraz panoramę miasta od strony historycznego centrum i od strony morza. Spowoduje uzupełnienie historycznego układu zabudowy śródmieścia Gdyni, z charakterystycznym rdzeniem „siódmką” 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. Atrakcyjne śródmiejskie miejsca pracy i zamieszkania stanowiąc mogą odpowiedź na procesy niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na obszary peryferyjne sąsiednich gmin.

Literatura

- Karnicki Z., *A mnie jest żal*, [gospodarka morską.pl.], [<http://www.gospodarkamorska.pl/artykuly/a-mnie-jest-zal.html>, dostęp kwiecień 2018].
- Karzyński M., 2015, *Rozwój śródmieścia Gdyni – kluczowy projekt rozwoju miasta*. Biuletyn KPZK PAN, z. 259, Warszawa: 279-298.
- List intencyjny w sprawie prywatyzacji spółki Skarbu Państwa „DALMOR” Spółka Akcyjna z siedzibą w Gdyni*, przyjęty przez Ministra Skarbu Państwa i Prezydenta Miasta Gdyni 3 lipca 2009 r. – niepub.
- Ludność i powierzchnia Gdyni*, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Ludność_i_powierzchnia_Gdyni, dostęp kwiecień 2018].
- Miejscowy szczegółowy plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdyni*, uchwała RMG nr V/90/94 z 30 listopada 1994 r. – niepub.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i alei Zjednoczenia*, uchwała RMG nr XXIV/542/04 z 27 października 2004 r., *Dz.Urz. Woj. Pomorskiego* z 2004 r., Nr 158, poz. 3322.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego*, uchwała RMG nr XV/355/07 z 19 grudnia 2007 r., *Dz.Urz. Woj. Pomorskiego* z 2008 r., Nr 51, poz. 1416.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego*, uchwała RMG nr XXXVII/839/09 z 25 listopada 2009 r., *Dz.Urz. Woj. Pomorskiego* z 2010 r., Nr 12, poz. 220.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego*, uchwała RMG nr XLI/930/10 z a 24 marca 2010 r., *Dz.Urz. Woj. Pomorskiego* z 2010 r., Nr 69, poz. 1119.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i al. Jana Pawła II*, uchwała RMG nr III/52/10 z 22 grudnia 2010 r., *Dz.Urz. Woj. Pomorskiego* z 2011 r., Nr 22, poz. 474.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej*, uchwała RMG nr XXXI/630/13 z 22 maja 2013 r., *Dz.Urz. Woj. Pomorskiego* z 2013 r., poz. 2725.

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i Waszyngtona, uchwała RMG nr XLVI/988/14 z 24 września 2014 r., Dz.Urz. Woj. Pomorskiego z 2014 r., poz. 3344.*
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej, uchwała RMG nr XXXI/790/17 z 26 kwietnia 2017 r., Dz.Urz. Woj. Pomorskiego z 2017 r., poz. 2278.*
- Mielczarek R., 2001, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924-1939*. Instytut Kaszubski w Gdańsku, Gdańsk, ISBN 83-914815-7-3.
- 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.*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu, Dz.U. z 2003 r. poz. 294.*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni, Dz.U. z 2015 r. poz. 2111.*
- Saski K., 1926, *Planowanie miast w Polsce w okresie powojennym*. Architektura i Budownictwo, z. VI. Warszawa: 5-28.
- Sołtyś M. J., 1993. *Gdynia, miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni, uchwała RMG nr XIII/483/99 z 24 listopada 1999 r. – niepub.*
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, zatwierdzone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z 27 lutego 2008 r., zmienione uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z 15 stycznia 2014 r. oraz uchwałą nr XI/190/15 Rady Miasta Gdyni z 26 sierpnia 2015 r.* Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, Gdynia, 2015, ISBN 978-83-928561-1-5.
- Ustawa z 23 września 1922 r. o budowie portu w Gdyni, Dz.U.R.P. 1922 nr 90 poz. 824.*
- Ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. z 2000 r. poz. 948.*
- Wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z 14 października 2015 r. (sygn. akt II SA/Gd 25/15) oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 października 2017 r. (sygn. akt II OSK 217/16).*
- Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego, uchwała RMG nr XV/315/15 z 30 grudnia 2015 r., Dz.Urz. Woj. Pomorskiego z 2016 r., poz. 270.*