

*Tadeusz Palmowski*  
*Małgorzata Pacuk*  
*Tomasz Michalski*  
*Uniwersytet Gdański*

## PRZEMIANY PRZESTRZENI MIEJSKIEJ MIAST PORTOWYCH NA PRZYKŁADACH GDAŃSKA I GDYNI

### 1. WPROWADZENIE

Miasta i porty stanowią składniki przestrzeni ekonomicznej regionów nadmorskich integralnie ze sobą związanych i wzajemnie uwarunkowanych. Współdziałanie portu i miasta przynosiło zazwyczaj rozwój i rozkwit obu tych organizmów, o czym świadczą liczne przykłady z historii. Port morski zawsze wzrastał i rozwijał się wraz z miastem i regionem. Z reguły czynnikiem twórczym było miasto i ono wpływało na rozwój portu. Jednym z nielicznych przykładów odwrotnych była Gdynia.

Miasto portowe z jednej strony spełnia funkcje związane z gospodarką morską, czyli funkcje morskie, z drugiej zaś - funkcje płynące z położenia miasta w stosunku do jego lądowego zaplecza, czyli funkcje lądowe. Tam, gdzie przeważają funkcje morskie, port ze szczególną siłą oddziałuje na miasto, na jego układ przestrzenny i gospodarczy. Sam charakter portu wywiera znaczący wpływ na kształtowanie oblicza miasta i regionu.

Wzajemne relacje miasto-port zmieniały się wraz z upływem czasu i nadal ulegają przemianom. W ewolucji układu powiązań port morski-miasto portowe B. Hoyle (1998) wyróżnił sześć okresów (tab. 1). W końcu czwartej fazy, trwającej do połowy lat siedemdziesiątych, porty opuszczały centra miast. W zakresie funkcji transportowej, nowe technologie i wzrost wielkości statków oraz związane z tym zapotrzebowanie na nowe tereny zaplecza lądowego spowodowały lokalizowanie terminali przeładunkowo-składowych bliżej otwartego morza. Przykładem jest Port Północny w Gdańsku, który powstał na wschód od portu wewnętrznego i od miasta. W fazie czwartej oddziaływanie

miasta na funkcjonowanie i rozwój przemysłu portowego oraz terminali przeładunkowo-składowych lokowanych z dala od miasta na terenach wychodzących w morze było ograniczone. Sprowadzało się wyłącznie do dojazdów siły roboczej do portu oraz ewentualnie wspólnej infrastruktury drogowej i kolejowej. W piątej fazie relacji miasto-port nastąpiło ożywienie starych struktur portowych, charakteryzujące się powrotem aktywności gospodarczej na stare, opuszczone wcześniej tereny portowe. Wykorzystuje się dawną linię wodną, przebudowuje nabrzeża portowe co ponownie zbliża do siebie miasto i port.

Tabela 1

Fazy ewolucji układu port morski-miasto portowe

Fazy rozwoju		Okres	Charakterystyka
I.	Prymitywny układ port-miasto	do XIX w.	Przestrzenna i funkcjonalna jedność portu i miasta.
II.	Rozwój układu port-miasto	XIX w. i początek XX w.	Szybki rozwój handlowy i przemysłowy przesuwa rozbudowę portu poza miasto.
III.	Nowoczesne miasto i port przemysłowy	połowa XX w.	Rozwój funkcji przemysłowej (zwłaszcza przetwórstwa ropy naftowej); wprowadzenie kontenerów i technologii ro-ro zwiększa zapotrzebowanie na przestrzeń, co prowadzi do aktywizowania nowych terenów.
IV.	Odsunięcie się portu od linii brzegowej	lata sześćdziesiąte do osiemdziesiątych	Zmiany w technologiach transportu morskiego prowadzą do odsunięcia przemysłu portowego od bezpośredniego sąsiedztwa z linią brzegową.
V.	Ponowny rozwój linii brzegowej (water-frontów)	lata siedemdziesiąte i dziewięćdziesiąte	Duży, nowoczesny port zajmuje duży obszar wodny i lądowy; ożywianie starych rejonów portowych.
VI.	Odnowa więzi portu	lata osiemdziesiąte do 2000 plus	Globalizacja i intermodalizm zmieniają rolę portu; odnowa więzi portu z miastem; rewitalizacja urbanistyczna starych terenów portowych.

Z r ó d ł o: B. Hoyie. 1998, s. 47.

Najmłodszy etap ewolucji miasto-port rozpoczął się w miastach portowych Europy w latach osiemdziesiątych, a w Polsce na przełomie XX i XXI w. Spowodowane to zostało wchodzeniem świata rozwiniętego w okres cywilizacji postindustrialnej. Miasta portowe, przystosowując się do nowych warunków, zwracają się ku obszarom opuszczonym przez schyłkowe formy działalności gospodarczej, aby tam rozwinąć nowe formy użytkowania adekwatne do nowego zapotrzebowania. Podstawową wartością nie są tu rozmiary terenów uwalnianych pod nowe inwestycje, lecz kontakt tych terenów z linią wodną. Kwestia kształtowania na nich nowego frontu wodnego (waterfrontu)

miasta koncentruje uwagę planistów przestrzennych, urbanistów, władz miasta, potencjalnych inwestorów oraz mieszkańców. Ten etap rozwoju oznacza przejście od ekspansji zewnętrznej do przebudowy obszarów wewnętrznych miasta<sup>1</sup>. Kierunek ten jest charakterystyczny dla współczesnych procesów urbanizacji i polega na głębokich przekształceniach istniejących struktur, zwłaszcza tych, które są zdegradowane bądź zdekapitalizowane i nie odpowiadają współczesnym potrzebom. Powrót do wnętrza miasta związany jest także z poszukiwaniem tożsamości i lokalnych cech, stanowiących funkcjonalny i kulturowy rdzeń każdego miasta (Kochanowski 1998).

Waterfronty<sup>2</sup> należą do obszarów o najwyższej atrakcyjności lokalizacyjnej wyrażającej się zarówno wymiernymi walorami funkcjonalnymi, jak i niewymiernymi, lecz wysoko cenionymi walorami kulturowymi, i to nie tylko w skali lokalnej, ale i regionalnej. Ich zagospodarowanie przedstawia często znaczną wartość architektoniczną i krajobrazową.

W zagospodarowaniu, sanacji i modernizacji starych terenów portowych zarysowują się dwa kierunki przekształceń. Pierwszym jest wykorzystywanie tych terenów i ich restrukturyzacja oparta na nowych funkcjach portowych, drugim - wykorzystywanie tych struktur dla funkcji pozaportowych. W wielu przypadkach występują one równocześnie.

Dotychczasowe doświadczenia w rewitalizacji terenów poportowych i postoczniowych wg badań zespołu M. Kochanowskiego (2000) pozwoliły na określenie podstawowych zasad dotyczących programowania tego typu obszarów:

1. Rozwój obszarów poportowych i postoczniowych powinien cechować się ścisłymi związkami z przyległymi strukturami miejskimi, zarówno poprzez układy komunikacyjne, jak i systemy przestrzeni publicznej.

2. Nowe struktury miejskie powstające na obszarach poportowych i postoczniowych, powinny zachować swój unikatowy obraz miasta portowego, w tym poprzez wykorzystanie i odpowiednią ekspozycję istniejących reli-

<sup>1</sup> W ostatnich latach w miastach obserwuje się zjawisko określane mianem „*urban sprawl*”. oceniane jako negatywne i niezgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego. Owe „rozlewanie się” terytorialne miast nie omija także ośrodków nadmorskich i miast portowych. W tym ostatnim przypadku jako sposób zapobieżenia negatywnym tendencjom ekspansji zewnętrznej wskazuje się rekonstrukcję przestrzenną miasta poprzez zmianę funkcji terenów portowych, które w całości lub części straciły swoje pierwotne znaczenie ściśle powiązane z działalnością portów (nie użytkowane obecnie lub użytkowane nieefektywnie nabrzeża, tereny składowe, baseny portowe etc.). Rezerw terenowych dla rozwoju miast poszukuje się obecnie wewnątrz miasta, a odpowiedzią na takie zapotrzebowanie jest m.in. popularna obecnie idea rekonstrukcji water frontów.

<sup>2</sup> Waterfronty to nadwodne obszary miejskie, przemysłowe, portowe, zwrócone ku wodzie. Ze względu na brak polskiego wyrażenia, w krajowej literaturze fachowej używa się wyłącznie powyższego terminu.

tów, symboli, czy przez tworzenie nowych miejsc pracy o charakterze wyjątkowym.

3. W strukturze nowego programu miejskiego umieszcza się szereg instytucji o charakterze publicznym, pełniących funkcję „magnesów” przyciągających nowych użytkowników na restrukturyzowane obszary.

4. Na całym obszarze nadwodnym istotne jest zapewnienie bezpośredniego kontaktu przechodnia z wodą - najczęściej w postaci bulwarów i przestrzeni publicznych.

5. W celu podniesienia atrakcyjności całego obszaru odchodzi się od struktur monofunkcyjnych.

6. Przedsięwzięcia o charakterze komercyjnym lokuje się w centrum obszaru, w bezpośrednim sąsiedztwie przestrzeni o charakterze publicznym i w miejscach o dobrej dostępności komunikacyjnej.

7. Funkcję mieszkaniową i biurową - jako bardziej ekstensywne, stanowiące uzupełnienie, lokalizuje się w większym oddaleniu od głównych ciągów i placów publicznych, jednak mieszkańcy powinni mieć zapewniony kontakt wzrokowy z wodą.

8. W celu lepszego związania mieszkańców z miejscem zamieszkania i kształtowania się lokalnej społeczności dąży się do zachowania równowagi pomiędzy programowaniem rozwoju funkcji mieszkaniowej a liczbą nowych miejsc pracy.

## 2. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW POSTOCZNIOWYCH W GDAŃSKU

W Gdańsku opracowano koncepcję rewitalizacji terenów po Stoczni Gdańskiej przedłużającą historyczne centrum miasta potencjalnym waterfrontem wzdłuż rzeki Motławy aż po Martwą Wisłę. Miejsce to odegrało zarówno w historii Gdańska, jak i Polski, rolę szczególną. W przeszłości był to najbardziej na północ wysunięty bastion obronny miasta, który w XIX w. został przekształcony w główny ośrodek stoczniowy. Na początku XX w. stocznia została rozbudowana, w czasie II wojny światowej pełniła rolę bardzo ważnego ośrodka przemysłowego. Po wojnie na dużą skalę rozwijano tu produkcję statków.

Na terenie stoczni w końcu lat siedemdziesiątych i na początku osiemdziesiątych narodził się ruch Solidarności, który odegrał znaczącą rolę w obaleniu systemu totalitarnego w Europie Środkowej. Miejsca oraz pamiątki związane z tym wydarzeniem nadal znajdują się na terenie stoczni. Do tego dochodzą nagromadzone w ciągu długiej i bogatej historii budynki, baseny portowe,

dźwigi oraz inne budowle, które mogą stać się głównymi obiektami rewitalizowanego obszaru określonego w planach jako Nowe Miasto Gdańsk.

Idea wykorzystania części terenów stoczniowych dla utworzenia nowego centrum Gdańska nie jest nowa. Już w drugiej połowie lat czterdziestych prof. Władysław Czerny z Politechniki Gdańskiej zaproponował utworzenie tzw. osi na stocznę prowadzonej z rejonu dworca głównego PKP. W połowie lat dziewięćdziesiątych, kiedy Stocznia Gdańska przechodziła poważne trudności, zaczęto rozważać możliwości zintensyfikowania produkcji na zajmowanej przez stocznę wyspie Ostrów i przekazania części dotychczasowych terenów stoczniowych pod zabudowę miejską. Obecnie planuje się, że cała działalność produkcyjna Stoczni Gdańskiej przeniesiona zostanie na Ostrów. Tam też zostanie wybudowany nowoczesny ośrodek kadłubowy.

Po włączeniu Stoczni Gdańskiej w skład Grupy Stoczni Gdynia S.A. wyjaśniono sytuację własnościową terenów postoczniowych. Ich właścicielem stała się spółka z o.o. Synergia 99<sup>3</sup>. Spółka przejęła wraz z terenem kilkadziesiąt obiektów produkcyjnych, magazynowych, biurowych itp. o łącznej powierzchni użytkowej około 222 tys. m<sup>2</sup> oraz kilometry dróg wewnętrznych i innych elementów infrastruktury technicznej wraz z pochylniami, nabrzeżami i urządzeniami dźwigowymi. Majątek ten jest silnie zdekapitalizowany. Na terenie Synergii 99 znajduje się kilka obiektów<sup>4</sup> objętych ochroną konserwatora zabytków, wśród nich brama stoczni i sala BHP związane z upadkiem komunizmu oraz hale produkcyjne byłej Stoczni Cesarskiej z przełomu XIX i XX w. stanowiących cenne dziedzictwo kultury materialnej Gdańska. Cechą terenów przeznaczonych pod przyszłe inwestycje jest także duża ilość dobrze zachowanej zieleni. Tereny postoczniowe położone nad wodą, w bezpośredniej bliskości zabytkowego śródmieścia Gdańska stwarzają doskonałe możliwości rozwoju. Planuje się, że nowe centrum Gdańska zlokalizowane na 73 hektarach terenów postindustrialnych stanie się docelowo wielkim kompleksem biznesowym dla południowo-wschodniego wybrzeża Bałtyku. Mają znaleźć tu swoje siedziby także organizacje działające w regionie Morza Bałtyckiego, hotele, obiekty kulturalne i rekreacyjne oraz atrakcyjne mieszkania (rys. 1).

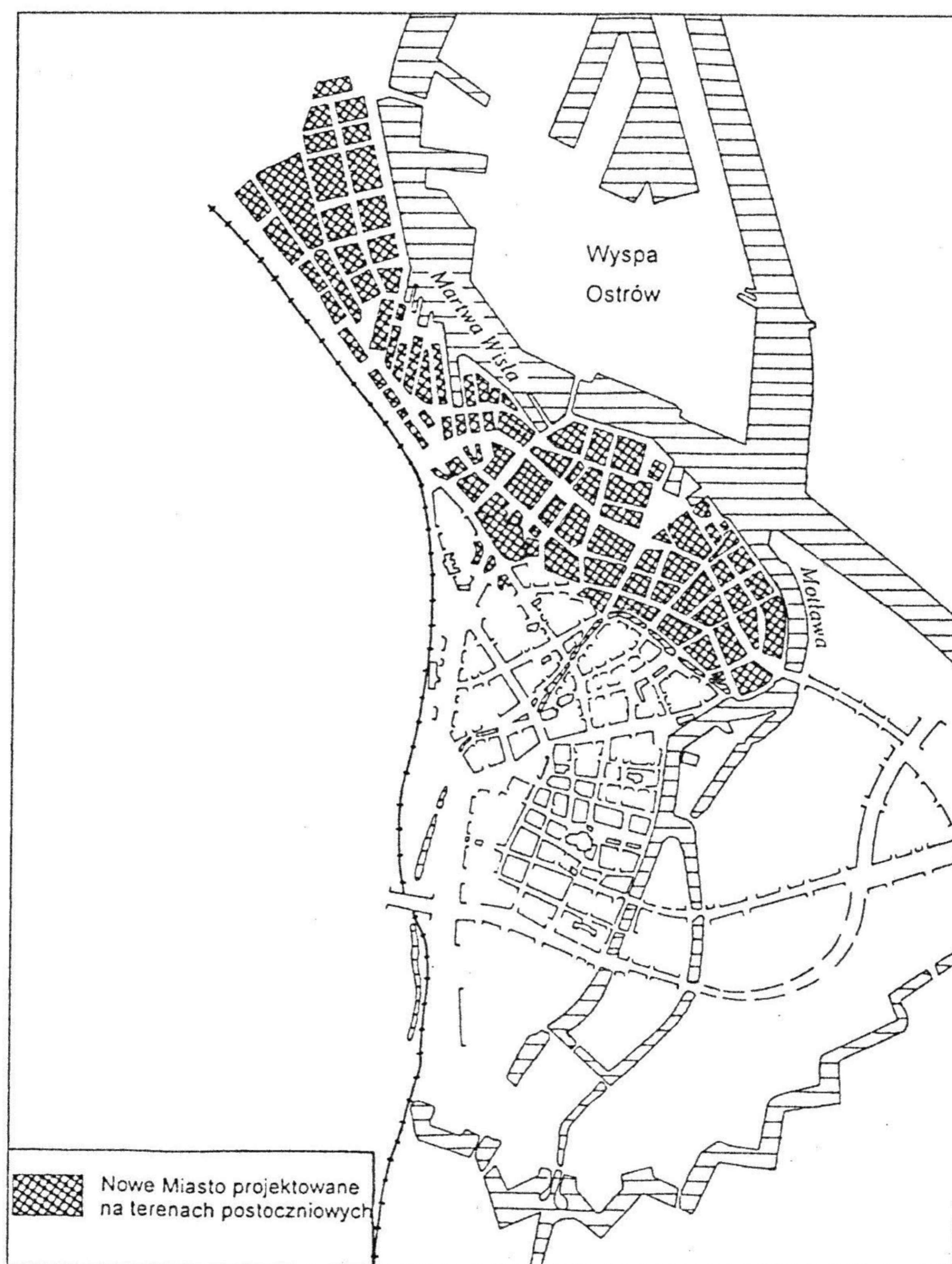
Wstępna koncepcja przestrzenna rozwoju (*vision master plan*)<sup>4</sup> obszaru Stoczni Gdańskiej do nowych funkcji miejskich zakłada podział terenu na

<sup>3</sup> Od roku 2000 udziałowcami spółki Synergia 99 zostały dwa amerykańskie fundusze inwestycyjne zarządzane przez amerykańską spółkę TDA Capital Partners. W opracowaniu planu zarządzania nieruchomościami pomaga brytyjska firma EC Harris.

<sup>4</sup> *Vision Master Plan* sporządzony został przez amerykańską firmę Sasaki Associates z Bos-

szereg rejonów o odmiennej specyfice i predyspozycjach dla przyjęcia określonego typu nowego programu miejskiego (Kochanowski 2000), są to:

1) rejon placu Solidarności powinien zawierać funkcje publiczne szczególnego znaczenia (np. ratusz, muzeum Solidarności) oraz funkcje komercyjne;



Rys. i. Zagospodarowanie terenów postoczniowych w Gdańsku (źródło: opracowanie autora na podstawie: *Nowe Miasto Gdańsk. Zagospodarowanie terenów postoczniowych*, Synergia 99, Gdańsk 2000)

- 2) rejon centralny i północny, obejmujący m.in. obszar historycznej Stomógłby stać się centrum komercyjnym (funkcja handlowo-usługowa z uzupełnieniem funkcjami mieszkaniową i biurową) z bogatą ofertą turystyczną oraz spełniać funkcje publiczne o charakterze kulturowym wykorzystujące regaty historyczne stoczni jako wyznaczniki tożsamości miasta;
- 3) rejon północno-wschodni sąsiadujący ze starym miastem, obok problemu komercyjnego (w pobliżu przyszłego mostu przez Motławę) i rekreacyjnego (wzdłuż brzegu Motławy) powinien zawierać alternatywnie funkcje mieszkaniowe lub funkcje wystawienniczo-konferencyjne;
- 4) rejon zachodni obejmujący głównie zespół pochylni i przyległych zabudowań wzdłuż ul. Jana z Kolna jest predystynowany do przyjęcia funkcji związanych z przedsiębiorczością w połączeniu z funkcjami przemysłowymi wysokiej technologii.

Kluczowym elementem koncepcji jest zbudowanie nowej drogi przez tereny postoczniowe. Droga, o charakterze miejskiego bulwaru, wysadzanego zewami oraz z linią tramwajową będzie główną ulicą tworzonej dzielnicy.

Projektowane Nowe Miasto Gdańsk ma szansę na wypełnienie luki powstałej w warunkach gospodarki socjalistycznej, kiedy to w przeciągu pięćdziesięciu lat nie udało się w Gdańsku wybudować śródmieścia o charakterze współczesnego centrum komercyjnego odpowiadającego aspiracjom i możliwościom miasta. Nowe centrum z licznymi obiektami publicznymi i komercyjnymi stanowi podstawę dalszego rozwoju Gdańska.

### 3. PLANOWANE PRZEKSZTAŁCENIA STREFY PRZYWODNEJ GDYNI

W Gdyni powstały projekty Strefy Rozwoju Centrum Miasta, w której zagospodarowane zostaną tereny infrastruktury kolejowej położone pomiędzy miastem a portem oraz Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego na obszarze bezpośredniego kontaktu miasta z morzem.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. ważne dla Polski było uzyskanie nieskrępowanego dostępu do morza. Gdańsk mający w tym czasie status Wolnego Miasta nie był dobrym rozwiązaniem. Zapadła decyzja o budowie nowego portu w Gdyni. Miasto i port zaczęły rosnać równolegle.

Pierwszy plan urbanistyczny śródmieścia Gdyni, wykonany w 1926 r., zakładał utworzenie osi kompozycyjnej miasta prowadzącej od dworca kolejowego w kierunku projektowanego na styku miasta i portu forum morskiego. Wokół tej osi planowano powstanie nowoczesnego centrum łączącego port

z miastem, mające być dla Rzeczypospolitej miejscem reprezentacyjnym, nowoczesnym i funkcjonalnym.

Wzrost popytu na polski węgiel wywołany długotrwałym strajkiem angielskich górników, spowodował zwiększenie przeładunków śląskiego węgla w porcie gdyńskim, co w efekcie przyspieszyło jego rozbudowę. W tym czasie wznosiły tymczasowe nabrzeża portowe, budowano kolejową magistralę węglową omijającą Gdańsk.

Dynamiczny rozwój portu i budowa w Gdyni bocznic kolejowych, na których składy wagonów wypełnionych węglem oczekiwały na rozładunek, wymusiła w roku 1927 przesunięcie granic portu, kosztem terenów miejskich, w kierunku południowym. Następstwem tego było pozbawienie Gdyni możliwości zbudowania planowanej, głównej osi reprezentacyjnej miasta. Projektowane centrum nigdy nie powstało.

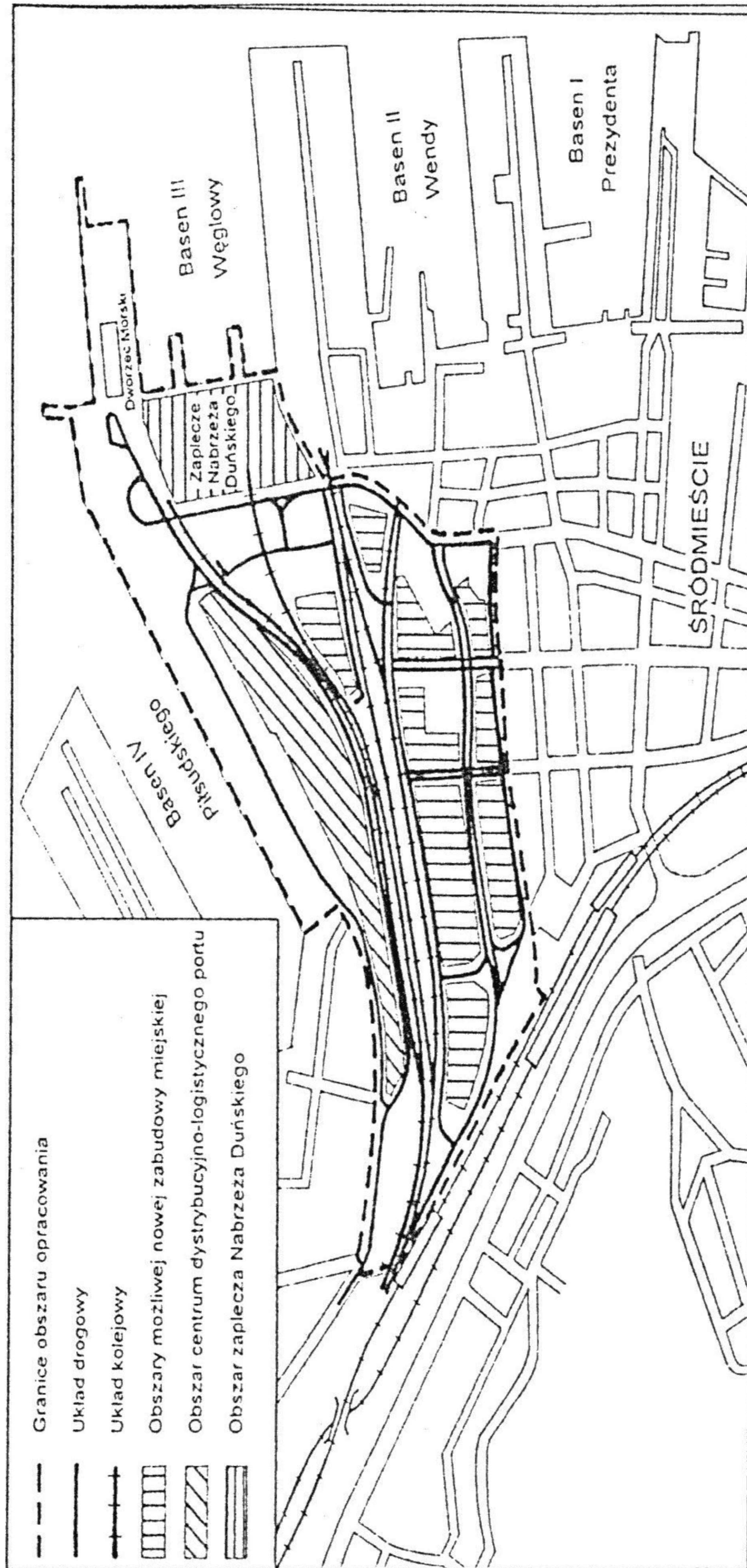
Port i miasto rozwijały się nadal, ale jakby obok siebie. Przez następne kilkadziesiąt lat, w tym w okresie PRL-u, a szczególnie kiedy przeładunki węgla skoncentrowane zostały w Porcie Północnym w Gdańsku oraz w Świnoujściu rola obszaru międzytorza rozdzielającego port od miasta została zmarginalizowana. Zużyte i zarzewiałe bocznice kolejowe porośnięte trawą i krzakami oraz tymczasowe ogródki działkowe stanowiły dominujące trwałe elementy tego terenu odizolowanego od miasta wysokim płotem. Dopiero przy okazji organizowania przez Gdynię w roku 1994 Europartenariatu i dwa lata później Baltparternariatu w zaadaptowanej do celów wystawienniczych hali stoczni remontowej Nauta, położonej na obszarze międzytorza, teren ten ponownie został odkryty.

Obecnie, w nowych warunkach gospodarczych, Gdynia ma szansę na nawiązanie do przedwojennych planów. Obszar międzytorza o powierzchni ok. 100 ha, określony jako strefa rozwoju centrum miasta, jest terenem, na którym może powstać nowoczesne centrum biznesu, łączące funkcje portowo-przemysłowe z miejskimi (rys. 2).

Granice strefy rozwoju centrum miasta od południa wyznacza obszar ścisłego śródmieścia Gdyni, od wschodu i północy tereny portowe, a od zachodu rejon węzła komunikacyjnego związanego z dworcem PKP. Celem przekształceń strefy jest uzyskanie odpowiednio zlokalizowanych i pełnowartościowych terenów rozwojowych dla śródmieścia i portu. Pozwoli to na zbudowanie nowoczesnej, wielofunkcyjnej dzielnicy, w której koegzystować będą i przenikać wzajemnie funkcje portowe i śródmiejskie oraz służące im obiekty i urządzenia.

Pod względem stosunków własnościowych teren ten stanowi w ponad 80% własność Skarbu Państwa we władaniu Urzędu Morskiego, Zarządu Portu Gdynia S.A. oraz PKP, ok. 10% - głównie drogi jest własnością gminy





Rys. 2. Strefa rozwoju centrum miasta Gdyni (źródło: opracowanie autora na podstawie: Gdynia. Strefa rozwoju centrum miasta, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 1998)

Gdynia, pozostała część stanowi własność prywatną - głównie ogródki działkowe. Na początku 2001 r. dokonano korekty granic pomiędzy miastem i portem w wyniku której miasto uzyskało od portu 10 ha terenów portowych.

Atutami strefy rozwoju centrum miasta są:

1) duża powierzchnia - po redukcji i przebudowie torów kolejowych - do racjonalnego wykorzystania dla potrzeb miasta i portu;

2) dogodne położenie obszaru strefy w stosunku do miasta i jego śródmieścia, portu i jego akwenów;

3) brak trwałego zainwestowania kubaturowego na terenie przewidzianym do rewitalizacji;

4) korzystna struktura własnościowa terenów - dominacja własności Skarbu Państwa;

5) ekstensywne wykorzystanie istniejącego układu torów kolejowych;

6) zgodność programu rewitalizacji terenu z ustaleniami miejscowego, szczegółowego planu zagospodarowania przestrzennego dzielnicy portowo-przemysłowej w Gdyni.

Nowe tereny rozwojowe dla funkcji portowych i śródmiejskich zajmują ok. 30 ha. Strefą dominacji funkcji portowych ma być zaplecze nabrzeży Polskiego i Duńskiego, a strefą dominacji funkcji śródmiejskich - pasmo wzdłuż ulicy Jana z Kolna. Funkcje śródmiejskie stanowią administracja, obsługa finansowa, wystawiennictwo i promocja, targi, a także hotelarstwo, gastronomia, handel detaliczny oraz budownictwo mieszkaniowe. Sąsiedztwo portu uzasadnia również lokalizowanie tam handlu hurtowego i działalności mu towarzyszących. Specyfika Gdyni jako miasta portowego wymusza również lokalizację takich instytucji jak banki, giełdy towarowe, towarzystwa ubezpieczeniowe, biura maklerskie, armatorskie, siedziby firm eksportowo-importowych, a także sieć usługową obsługującą wymienione instytucje. Wymienione formy działalności powinny być lokowane w śródmieściu, w miarę możliwości w kontakcie z portem lub w niektórych przypadkach - na jego terenie.

Wstępne opracowania zakładają następujący podział strefy rozwoju centrum miasta:

- komunikacja - 19%,
- otwarte przestrzenie publiczne - 23%,
- mieszkania, usługi, biura - 32%,
- hotele - 5%,
- rozrywka, rekreacja, sport — 3%,
- magazyny, sklepy - 18%.

W portowej części strefy rozwoju centrum miasta, na utworzonym przez redukcję układu torowego zapleczu Nabrzeża Polskiego, planuje się lokalizację nowoczesnego centrum dystrybucyjno-logistycznego, składającego się

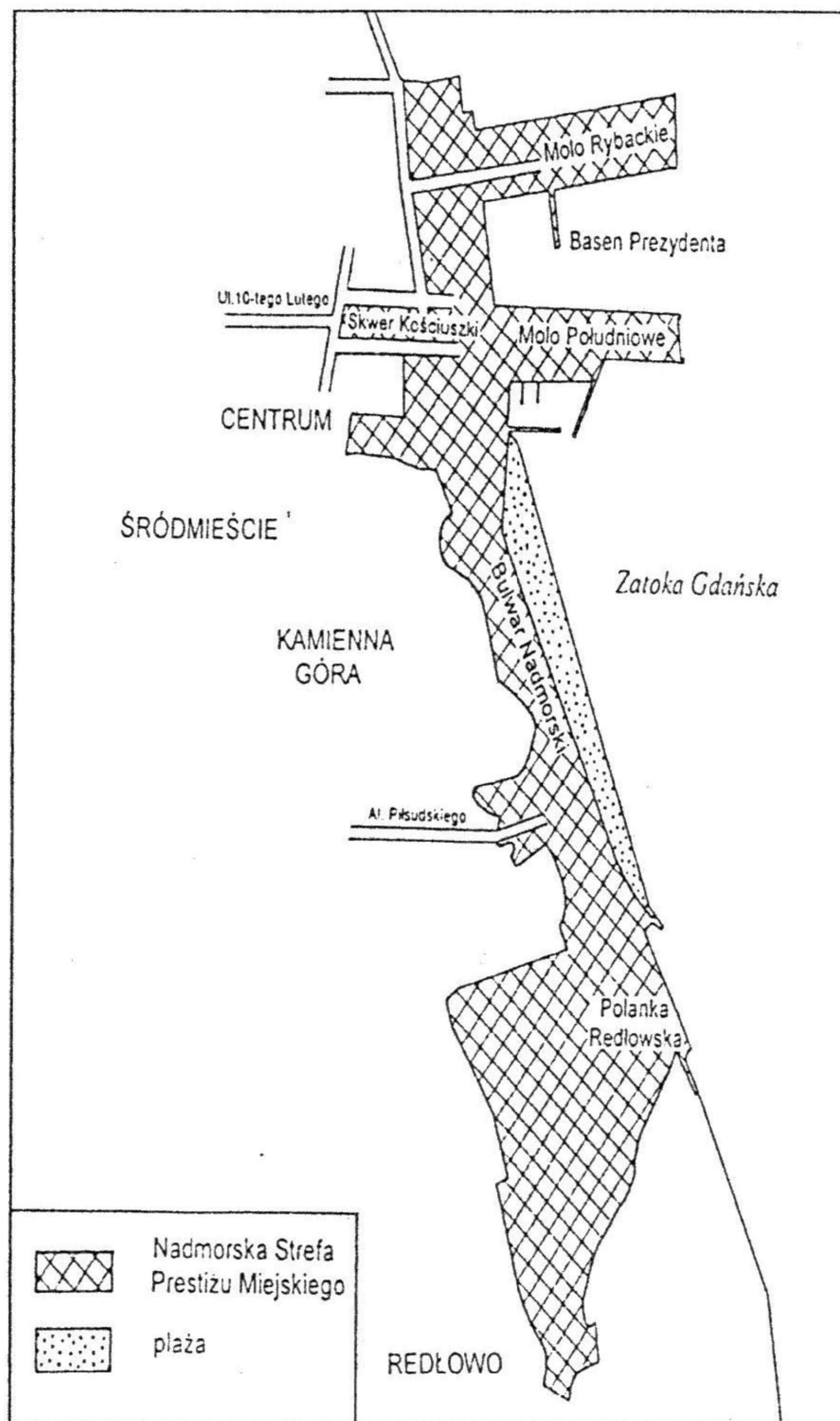
z kilku terminali multimodalnych przystosowanych do składowania drobnicy, kontenerów i innych jednostek ładunkowych. Oprócz tradycyjnych czynności portowych, takich jak przeładunek, składowanie i transport, na nowym zapleczu prowadzić można będzie usługi uszlachetniające, handlowe, przemysłowe i inne. Najcenniejszą rezerwą terenową portu jest rozległe zaplecze nabrzeża Duńskiego. Jego wielkość, dogodne skomunikowanie i korzystne warunki nawigacyjne w basenie III sprawiają, że tu mogą skoncentrować się najważniejsze funkcje portowe i portowo-miejskie. Nowe funkcje może także pełnić historyczny budynek Dworca Morskiego.

Gdynia stanowi unikatowe w Polsce i nad południowym brzegiem Bałtyku miejsce, gdzie śródmieście styka się bezpośrednio z portem i z morzem. Już w okresie przedwojennej budowy portu i miasta planowano tu budowę dzielnicy reprezentacyjnej. Pomimo tego, że nie wszystkie zaplanowane wtedy obiekty udało się wykonać, mamy dziś głęboko wychodzącą w morze oś ul. 10 Lutego oraz pięknie położony teren u stóp Kamiennej Góry. Teren ten, określony jako Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego przeznaczony pod szeroko rozumianą rekreację, wzbogaca atrakcyjność i tożsamość Gdyni i dla wielu pokoleń Polaków stanowi symbol morskich powiązań naszego kraju z Bałtykiem (rys. 3).

Część północna NSPM, położona na terenie portu morskiego, obejmuje Molo Rybackie, Nabrzeże Prezydenta i Molo Południowe wraz z otaczającym je Basenem Prezydenta i Basenem Żeglarskim. Część centralna połączona jest ze śródmieściem osią Alei Marszałka Piłsudskiego. Masyw Kamiennej Góry ogranicza tę część NSPM do bulwaru biegnącego wzdłuż plaży i łączącego południową i północną część strefy. Część południowa biegnie od osi Alei Marszałka Piłsudskiego do Kępy Redłowskiej.

Niektóre fragmenty przedstawianego obszaru zagospodarowane są ekstensywnie i użytkowane w sposób przypadkowy (substandardowe usługi sezonowe), degradujący wysokie walory tej przestrzeni i ograniczający użytkowanie jej dla celów publicznych. W roku 1999 Rada Miasta Gdyni uchwaliła „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdyni” oraz przystąpienie do programu Phare Unii Europejskiej pt. „Rozwój miejskiej strefy nadbrzeżnej. Sieć miast Regionu Morza Bałtyckiego”. Głównym celem dla czterokilometrowej przestrzeni styku śródmieścia Gdyni z morzem jest odpowiednie przekształcenie i uzupełnienie go o nowe elementy o wybitnej wartości i pięknie godnych morskiej stolicy Polski.

Jako nadrzędne dla polityki przestrzennej miasta w strefie nadmorskiej śródmieścia wyróżniono następujące cele i kierunki:



Rys. 3. Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego (ź r ó c l I o: opracowanie autora na podstawie: *Gdynia. Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego*. Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2000)

1) dążenie do stworzenia na styku śródmieścia Gdyni z morzem i portem czytelnego frontu morskiego, wykorzystującego naturalne walory krajobrazowe oraz tradycyjną rolę Gdyni jako morskiej stolicy kraju;

2) wykorzystanie całego Basenu Prezydenta dla funkcji reprezentacyjnej i obsługi turystyki morskiej; wiąże się to z dążeniem do przystosowania wschodniej części Nabrzeża Kutrowego do przyjmowania statków pasażerskich oraz pełnego wykorzystania przestrzeni między Basenem a ul. Waszyn-

gtona (Północne Forum Morskie), spełniającej również rolę głównego centrum turystyki biznesowej;

3) znacząca rozbudowa i modernizacja zaplecza portu jachtowego w powiązaniu z tworzeniem czytelnej, otwartej na morze kompozycji promenadowo-plażowej w środkowej i południowej części Forum Morskiego; rozwijanie funkcji rekreacyjno-rozrywkowych powiązanych z obsługą masowej turystyki krajoznawczej;

4) uporządkowanie i rewaloryzacja reprezentacyjnej al. Zjednoczenia przez odpowiednie ukształtowanie ciągów pieszych, zapewniających pełny kontakt widokowy z Basenem Żeglarskim i formami klifowymi wybrzeża;

5) wzbogacenie oferty usługowej Bulwaru Nadmorskiego zespołami usług sezonowych zlokalizowanych w miejscach projektowanych zejść z Kamiennej Góry;

6) rozwój funkcji plażowo-rekreacyjnej wzdłuż całego odcinka Bulwaru Nadmorskiego przez utworzenie sztucznej plaży w wyniku refulowania urobku pozyskiwanego z pogłębiania torów wodnych;

7) rozwój na Polance Redłowskiej funkcji rekreacyjno-sportowych nastawionych na obsługę śródmieścia i południowych dzielnic Gdyni.

Molo Południowe stanowi jeden z najcenniejszych elementów strefy nadwodnej o niespotykanych walorach widokowych. Na jego najbardziej wysuniętej w morze części powstał projekt Forum Morskiego. Obok zaplanowano m.in. Basen Tradycji Żeglarskich z ekspozycją muzealną starych żaglowców. W projekcie uwzględniono zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego, stworzono korzystne warunki dla spójności społecznej i przestrzennej, a w ramach edukacji społecznej wyeksponowane zostały wartości i symbole Polski morskiej i bałtyckiej.

#### 4. ZAKOŃCZENIE

Podsumowując można stwierdzić, że w Trójmieście tworzą się mocno zróżnicowane i zindywidualizowane modele zagospodarowania stref nadwodnych. W Gdańsku powstaje waterfront rzeczny w centrum historycznego miasta, tworzący nowe centrum komercyjne, mocno związane z turystyką. Gdynia ma większy i bardziej zróżnicowany waterfront morski skupiający funkcje komunikacyjne, turystyczne, edukacyjne, sportowe i reprezentacyjne. Takie zróżnicowanie daje Trójmiastu specyficzne atuty wykorzystania i atrakcyjności stref nadwodnych. Projektowane centra (których nie udało się obu miastom wypracować w ciągu półwiecza gospodarki socjalistycznej) odpowiadające współczesnym aspiracjom Gdańska i Gdyni będą mogły pomieścić

brakujące w obu miastach obiekty o charakterze publicznym i komercyjnym o większej skali.

Gdynia, wraz z Sopotem i Gdańskiem tworzy coraz bardziej spójny układ metropolii bałtyckiej. Jej pozycja międzynarodowa będzie zależała nie tylko od nowych koncepcji, nowych instytucji, ale także od nowych relacji miasto-port, w tym nowoczesnych centrów miejskich kształtujących się w strefach frontów wodnych.

#### PIŚMIENNICTWO

- Bańkowska B., 2000, *Miasto Gdynia. Nadmorska strefa prestiżu miejskiego*, Gdynia.
- Dehmel M., 1999, *Gdynia - strefa rozwoju centrum miasta*, Urząd Miasta Gdynia.
- Dutkowski M., 2000, *Przybrzeżne strefy miejskie (waterfronty) w wizjach i strategiach regionu pomorskiego*, Urząd Miasta Gdynia.
- Grzeszczuk-Brendel H., 2001, *Gdynia - początki układu urbanistycznego*, Miasto, nr 2.
- Hoyle B., 1998, *The redevelopment of derelict port areas*, The Dock & Harbour Authority, nr 887.
- Kasprowicz B., 1958, *Port morski i jego miasto*, Technika i Gospodarka Morska, nr 4.
- Knaap B. van der and Pinder D. A., 1992, *Revitalising the European waterfront: policy evolution and planning issues*, [w:] B. Hoyle and D. A. Pinder (red.), *European port cities and transition*, Belhaven Press, London.
- Kochanowski M. (red.), 1998, *Współczesne metamorfozy miast portowych*. Wydawnictwo Politechnik Gdańskiej, Gdańsk.
- Kochanowski M., Kochanowska D., Lorens P., 2000, *Wstępne określenie uwarunkowań programowych rozwoju terenu stoczni gdańskiej*, Synergia 99, Gdańsk.
- Kubera P., 1999, *Port z przyszłością*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 2.
- Kuciewicz P., 1998, *Gdańsk- euoportem wschodu*, Spedycja i Transport, nr 12.
- Mazur R., 1998, *Port Gdański - możliwości i zamierzenia*, Spedycja i Transport, nr 8.
- McCarthy J., 1998, *The regeneration of urban waterfronts: a comparison of practice in the UK and the Netherlands*, European Spatial Research and Policy, vol. 5, nr 2.
- Rot P., 2001, *Pierwsza przymiarka - czy Gdańsk stanie się jednym z największych placów budowy w Europie*, Pomorski Przegląd Gospodarczy, nr 1(13).
- Szwankowski S., 2000, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.