Fundacja Studentów
i Absolwentów Uczelni Wyższych
Pomeranian **S**tudents' **C**oalition

GDYŃSKA DEBATA MŁODYCH

ISSN 2083-9626

„Kształtowanie ładu przestrzennego w Gdyni"

www.gdm.fundacjapsc.pl

BIULETYN III
2012

GDYŃSKA DEBATA MŁODYCH

ORGANIZATOR:

fundacja PSC Pomeranian Students' Coalition

WSPÓŁORGANIZACJA I DOFINANSOWANIE:

GDYNIA moje miasto

PARTNERZY DEBATY:

MUZEUM MIASTA GDYNIA

POLYTECHNICA GEDANENSIS PATRIAE MARIQUE FIDELIS

AKADEMIA MORSKA GDYNIA 1920

AMW

PATRONAT:

Prezydent Miasta Gdyni
dr WOJCIECH SZCZUREK

SPIS RZECZY

4 **OD REDAKCJI**

ROZMOWA

5 **SYMBOLI SIĘ NIE WYBIERA**
– Rozmowa z dr inż. arch. Markiem Stępą Wiceprezydentem Miasta Gdyni

10 **GDYNIA OTWARTA NA MORZE**
– Rozmowa z dr hab. inż. arch. Marią Jolantą Sołtysik

14 **GDYNIA ZAWSZE BĘDZIE MIASTEM MŁODYM**
– Rozmowa z dr inż. arch. Wojciechem Targowskim

20 **PLANY SĄ BEZUŻYTECZNE, ALE PLANOWANIE JEST NIEODZOWNE**
– Rozmowa z dr hab. inż. arch. Piotrem Lorensem

OPINIA

24 **MAGIA MODERNIZMU**
– Wojciech Milewski

26 **KOMU W GDYNI STAWIA SIĘ POMNIKI?**
– Dawid Trudziński

28 **STADION GDYŃSKIEJ ARKI. JAK GO OCENIAĆ?**
– Kamil Kusier

GDYNSKA DEBATA MŁODYCH
www.gdm.fundacjapsc.pl
ISSN 2083-9626

WYDAWCA:
Fundacja Studentów i Absolwentów Uczelni Wyższych
Pomeranian Students'Coalition
ul. Płk. Dabka 229c/2
81 -155 Gdynia
NIP: 958162451 0
Regon: 220899728
KRS: 0000341169
www.fundacjapsc.pl

Dziennikarskie Koło Naukowe
DKN
Akademia Marynarki Wojennej

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:
Redaktor naczelny – Paweł Kusiak
Redaktor – Monika Narloch
Projekt okładki – Agnieszka Borodo
Korekta – Małgorzata Hinca-Kusiak
Zdjęcia – Monika Narloch, Mikołaj Ratajczyk

KONTAKT:
Tel.: (+48) 508-316-420
Email: pkusiak@fundacjapsc.pl

Biuletyn „Gdyńska Debata Młodych" to wydawnictwo bezpłatne.
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i redagowania tekstów.
Copyright © Fundacja Studentów i Absolwentów Uczelni Wyższych *Pomeranian Students'Coalition*.
All rights reserved.
Wszystkie prawa zastrzeżone.

OD REDAKCJI

Drodzy czytelnicy, oddajemy w Wasze ręce trzeci numer biuletynu „Gdyńska Debata Młodych". Stanowi on podsumowanie i rozwinięcie debaty pt. „Kształtowanie ładu przestrzennego w Gdyni", która odbyła się 10 maja 2012 roku w Muzeum Miasta Gdyni. Organizatorem przedsięwzięcia była Fundacja Pomarenian Students' Coaliton, projekt dofinansowany został zaś przez Urząd Miasta Gdyni.

W numerze znajdziecie Państwo cztery rozmowy z biorącymi udział w debacie gośćmi: z Wiceprezydentem Miasta Gdyni dr inż. arch. Markiem Stępą; z dr hab. inż. arch. Marią Jolantą Sołtysik; z dr hab. inż. arch. Piotrem Lorensem oraz z dr inż. arch. Wojciechem Targowskim. Mówią oni przede wszystkim o kwestii zagospodarowania przestrzennego naszego miasta i ideach, wedle których powinno być ono kształtowane.

W dziale opinii, tak samo jak w poprzednim numerze, znajdziecie Państwo teksty studentów Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej, działających w ramach Dziennikarskiego Koła Naukowego. Artykuły dotyczą takich tematów jak: zagadnienie architektury modernistycznej; znajdujące się w Gdyni pomniki oraz specyfika stadionu gdyńskiej Arki.

Liczymy, że lektura trzeciego numeru biuletynu „Gdyńska Debata Młodych", okaże się dla Państwa ciekawa i wartościowa. Wszystkich chętnych zapraszamy do udziału w kolejnych Gdyńskich Debatach Młodych i tworzenia następnych numerów naszego wydawnictwa.

Miłej lektury!

Redakcja biuletynu „Gdyńska Debata Młodych"

FOTO/Monika Narloch

ROZMOWA Z DR INŻ. ARCH. MARKIEM STĘPĄ WICEPREZYDENTEM MIASTA GDYNI

ROZMAWIA PAWEŁ KUSIAK

FOTO/Monika Narloch

SYMBOLI SIĘ NIE WYBIERA

Panie prezydencie, był Pan gościem III Gdyńskiej Debaty Młodych poświęconej zagadnieniu ładu przestrzennego Gdyni. W jej trakcie rozważane było m.in. pojęcie ładu przestrzennego. Na początku chciałem zapytać, co dla Pana oznacza stwierdzenie, że „w jakiejś przestrzeni panuje ład"?

Ład przestrzenny to pojęcie bardzo subiektywne. Myślę, że wiele osób rozumie je zupełnie inaczej. Nie poruszamy się tutaj na płaszczyźnie ścisłej matematyki, tylko na gruncie ludzkich ocen, które biorą się z upodobań, wykształcenia, cech osobowych… Moim zdaniem, ład przestrzenny panuje wtedy, gdy każdy kawałek terenu służy jakiemuś celowi w najlepszy możliwy sposób. Niestety, zarówno w naszym kraju, jak i w naszym mieście, możemy wskazać takie miejsca, w których wykorzystanie terenu jest chaotyczne. Pomiędzy zagospodarowanymi działkami widzimy skrawki w żaden sposób niewykorzystane. Są one niezagospodarowane i traktowane jako ziemia niczyja (chociaż coś takiego jak ziemia niczyja nie istnieje, prawnie zawsze należy ona do kogoś). W Polsce nagminne są sytuacje zagospodarowywania przestrzeni tylko w obrębie terenów czy ogrodzeń przypisanych konkretnemu użytkownikowi, nato-

Uważam, że w przestrzeni miejskiej powinny znajdować się znaki pamięci. Każdy pomnik upamiętnia jakąś postać i wartości ideowe, które ona reprezentowała.

miast na zewnątrz pozostają mniejsze lub większe skrawki, którymi nikt się nie zajmuje. Nie mają one żadnego konkretnego przeznaczenia, a mogłyby przecież służyć na wiele sposobów, np. jako zieleń izolacyjna.

W Urzędzie Miasta Gdyni jest Pan osobą odpowiedzialną m.in. za rozwój przestrzenny miasta. W trakcie debaty zwracał Pan uwagę, że Gdynia posiada jedno z największych pokryć planami. Czy mógłby Pan powiedzieć w jaki sposób powstają koncepcje takich planów? Jakie idee przyświecają ich twórcom?

Plan to dokument, który powstaje w wyniku szerokiego dialogu różnych grup. Oczywiście, samym procesem jego powstawania kieruje profesjonalnie przygotowany urbanista. Musi on umieć korzystać z pomocy różnych specjalistów, m.in. ekspertów od budowy układów dróg, inżynierów, architektów, historyków architektury, przyrodników i wielu innych. Urbanista musi też organizować cały proces konsultacji społecznych. Należy pamiętać, że będą w nich zabierali głos ludzie nieprzygotowani profesjonalnie do zajmowania się zagospodarowaniem przestrzennym. Jednak efekty decyzji planistów właśnie oni odczują pierwsi. Trzeba to mieć na względzie. Przecież dla każdego ważne są ustalenia odnośnie terenu, gdzie posiada on niezabudowana działkę, na którym stoi jego dom, gdzie chodzi na spacer z dzieckiem, opala się, gra w piłkę itp. Powody zainteresowania ustaleniami planistycznymi mogą być bardzo różne i wszystkie zdania osób zaangażowanych warto poznać. Podczas sporządzania planu wiele jest takich momentów, kiedy planiści zwracają się do mieszkańców o opinie. Najpierw, zaraz po podjęciu decyzji przez radę miasta o przystąpieniu do przygotowania planu, wtedy ogłasza się możliwość składania wniosków do planu. Następnie wszyscy mieszkający, użytkujący, będący właścicielami, mogą (i coraz częściej korzystają z tej możliwości) zgłaszać swoje wnioski. Potem, po uwzględnieniu wszystkich wniosków płynących od mieszkańców i z ekspertyz przygotowanych przez specjalistów, sporządzana jest koncepcja planu. Koncepcja planu uzgadniana jest z całym długim szeregiem instytucji, a po wydaniu przez nie pozytywnych opinii, następuje najważniejszy element weryfikacji, czyli publiczne wyłożenie. I znowu – każdy zainteresowany może przyjść, przyjrzeć się temu planowi, poprosić o wyjaśnienia. Jeżeli czegoś nie rozumie może zapytać (pisemnie albo ustnie). Uwagi do sprecyzowanego już planu są analizowane. Jeśli zostaną uznane za zasadne wprowadzane są korekty. Na zakończenie, kiedy już plan przejdzie wszystkie etapy konsultacji urzędowych, przygotowań eksperckich czy konsultacji społecznych, trafia do rady miasta, gdzie wyspecjalizowane komisje również poddają go swojej ocenie i analizie. Ostatecznie, kiedy komisje zaopiniują projekt pozytywnie, trafia on na sesję rady miasta i tam już następuje formalny akt uchwalenia planu.

Jak długo to wszystko trwa?

Słuszne pytanie, bo z tej opowieści wynika, że jest to procedura długa i wieloetapowa. Najkrócej trwa to od 7 do 9 miesięcy ale tylko w sytuacji kiedy pracy merytorycznej jest bardzo mało i trzeba jedynie wykonać dyspozycje prawne, czyli z odpowiednim wyprzedzeniem wysłać kolejne fazy projektu do zaopiniowania i w przepisanym czasie otrzymać opinie. W ciągu kilkunastu lat, kiedy zajmuję się tą problematyką, pamiętam jednak tylko jeden przypadek przeprowadzenia całego planu w ciągu 7 miesięcy. To była tak naprawdę poprawka dotycząca jednej działki, gdzie przed przystąpieniem do planu wszystko było już mery-

torycznie wyjaśnione i trzeba było jedynie przeprowadzić procedurę. Natomiast kiedy trzeba popracować merytorycznie nad planem, kiedy wnioski składane przez mieszkańców, ale i przez instytucje, są ze sobą sprzeczne i trzeba wyważać racje, a uwagi są liczne i wzajemnie się wykluczają, to procedura może trwać nawet kilka lat. Przeciętnie jest to jednak od 1,5 do niecałych 2 lat.

Jest Pan autorem koncepcji aktywnej ochrony zabytków gdyńskiego modernizmu. Chyba każdy miłośnik Gdyni przechodził przez etap fascynacji, szczególnie tą międzywojenną zabudową naszego miasta. Czy ma Pan jakiś prywatny ranking ulubionych gdyńskich zabytków?

Powiedziałbym raczej, że jestem współautorem tego planu. Wielką niesprawiedliwością byłoby pominięcie roli pana dr Roberta Hirscha, gdyńskiego konserwatora zabytków. To wysokiej klasy fachowiec i bardzo się cieszę, że współpraca z nim tak dobrze się ułożyła. Co zaś się tyczy gdyńskiego modernizmu to przyznam, że jako dziecko nie rozumiałem jego wyjątkowości. Odkryłem ją dopiero kiedy poznałem inne miasta i odbyłem studia architektoniczne. Zrozumiałem wtedy jak ważna jest jej ochrona jako fantastycznego pomnika II RP. Całe to przedsięwzięcie, budowa miasta w szczerym polu, w dodatku w tych nowoczesnych formach, jest czymś co warto upamiętnić. Jeżeli zaś chodzi o mój prywatny ranking, to podaję *ex aequo* trzy: tzw. Dom Żeglarza Polskiego dziś Wydział Nawigacji Akademii Morskiej, Hala Targowa oraz budynek mieszkalny na rogu 10 Lutego i 3 Maja, dziś jest tam na parterze m.in. Cyganeria i Gdyńskie Centrum Organizacji Pozarządowych.

Niedaleko głównego budynku Urzędu Miasta powstać ma pomnik Józefa Piłsudskiego. Czytałem też o koncepcji budowy na Molo Rybackim pomnika Tadeusza Wendy. Czy pana zdaniem dobrze jest żeby przestrzeń miejska zagospodarowana była symbolami odwołującymi się do historii? Czy podobnie jak budynki powinny być one dopasowane do miejskiej specyfiki?

Uważam, że w przestrzeni miejskiej powinny znajdować się znaki pamięci (w różnej formie). W dużej mierze zależy to oczywiście od możliwości finansowych środowiska, które jest inicjatorem danego przedsięwzięcia. Kogoś stać na wielki pomnik, kogoś stać na mniejszy, a jeszcze kogoś

FOTO/Monika Narloch

tylko na tablicę. Ilekroć jestem w innym mieście, rozglądam się czy są tam tego typu obiekty, dopiero w drugiej kolejności patrzę komu są poświęcone. Ich obecność stanowi dla mnie dowód żywotności danej miejskiej społeczności w wielu wymiarach: społecznym, artystycznym, gospodarczym, intelektualnym, moralnym. Każdy pomnik upamiętnia jakąś postać i wartości ideowe, które ona reprezentowała. Pokazuje ponadto, że ideały te są dalej przez kogoś podzielane – przez kogoś kto zadał sobie organizacyjny i finansowy trud postawienia pomnika. Jego istnienie daje zaś później znakomitą sposobność do organizowania różnorakich imprez a także improwizowanych lekcji historii, wychowania obywatelskiego i patriotycznego. Takie znaki materialne są niezwykle cenne, bo dają okazję, żeby o nich rozmawiać, zarówno w gronie publicznym jak i prywatnym. Są one niezbędne w tworzeniu klimatu miasta.

Jest Pan odpowiedzialny za przygotowanie i realizację m.in. takich inwestycji jak III etap budowy Trasy Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego i Drogi Gdyńskiej. Jak długo trwa przygotowanie tego typu inwestycji i na jakie problemy napotyka się po drodze?

To jest bardzo szerokie pytanie, które mogłoby być przedmiotem całkiem odrębnej rozmowy. Mówiąc pokrótce. Na wiele lat przed tym, zanim fizycznie zacznie się budowa, trwa najtrudniejsza faza inwestycji, czyli jej przygotowanie. Obecnie w Polsce jest z tym podobnie jak w krajach Europy Zachodniej. Kilkanaście lat temu największym problemem było zgromadzenie materiałów. Dziś jest inaczej, wszystkie niezbędne materiały i technologie są bardzo łatwo dostępne. Niebywale skomplikowana jest za to strona formalna. Projekt musi być zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (czasem, gdy go dla danego terenu nie ma trzeba go najpierw specjalnie sporządzić), musi być uzgodniony z zarządcami wszystkich sieci komunalnych, ze strażakami, z Sanepidem i okolicznymi mieszkańcami a prace muszą być wykonywane w zgodzie z wymogami Inspekcji Pracy, funkcjonowanie każdego większego obiektu zarówno w fazie budowy jak i poźniejszej eksploatacji musi być ocenione pod kątem oddziaływania na środowisko co samo w sobie jest trudną i długotrwałą procedurą. Tych wymogów formalnych jest oczywiście znacznie więcej, bywa że wymagania różnych instytucji są ze sobą sprzeczne. Powoduje to, że projektowanie często polega na balansowaniu pomiędzy różnymi wymogami. W konsekwencji, w przygotowanie zarówno wielkich jak i małych projektów zaangażowane musi być szerokie grono osób.

Nie dziwię się, że niektórym Sea Towers podobają się tak bardzo, że je fotografują i usiłują przekształcać w motyw graficzny.

A pozostając przy inwestycjach drogowych, czy miasto planuje takie duże projekty w kolejnych latach?

Zdecydowanie. Musimy projektować kolejne układy drogowe, bo to co otrzymaliśmy w spuściźnie po poprzednim okresie wymaga zdecydowanych uzupełnień. Jak pan wie, z przyczyn ideologicznych państwo przed rokiem 1989 niespecjalnie sprzyjało motoryzacji indywidualnej. Powstał wprawdzie Fiat 126p, popularny maluch, ale w infrastrukturze drogowej powstało zdecydowanie za mało. Po przemianach lat 90., kiedy nastąpił wybuch motoryzacji indywidualnej (niestety, w dużej mierze opartej o stare, używane samochody z Zachodu), nasz układ drogowy okazał się niewydolny. Stąd konieczność jego ciągłego ulepszania. Budujemy i nadal będziemy budować ul. Chwarznieńską, jako połączenie Gdyni Zachód z Centrum. To jest ważny obszar,

gdyż następuje w nim intensywna rozbudowa. Zaczynamy też fazę koncepcyjno-projektową odnośnie tzw. nowej ul. Węglowej, która połączy poprzez ul. Waszyngtona nową, północną część Śródmieścia z Trasą Kwiatkowskiego. Istniejąca ul. Waszyngtona będzie musiała być przedłużona, do wspomnianej nowej Węglowej biegnącej wzdłuż granicy terenów portowych i włączającej się w ul. Wiśniewskiego a dalej do Trasy Kwiatkowskiego, a tym samym do Obwodnicy. To jest niebywałej wagi zadanie drogowe, jeżeli nie uda się go zrealizować, to ta dzielnica nie będzie mogła żyć albo jej powstanie uprzykrzy życie reszcie Śródmieścia.

Na koniec chciałem zapytać o *Sea Towers*. W trakcie debaty pojawił się temat kontrowersji związanych z powstaniem tych budynków. Dziś, po kilku latach od zakończenia ich budowy, coraz bardziej widać, że stają się jednym z symboli miasta, obecnym na pocztówkach, plakatach itp. Czy uważa Pan, że *Sea Towers* zasługują na miano gdyńskiego symbolu?

Nie będę oceniał czy to dobrze czy źle, bo tego co jest, a co nie jest symbolem, raczej się nie wybiera.

Osobiście uważam projekt tego budynku za bardzo udany. Jest to wielka, ale ciekawie wyrzeźbiona bryła. Nie jest to kloc prostopadłościenny czy walcowaty, to bryła, nad którą architekt pracował niemal jak rzeźbiarz nad blokiem kamienia. Nie dziwię się, że niektórym *Sea Towers* podobają się tak bardzo, że je fotografują i usiłują przekształcać w motyw graficzny. Natomiast jeśli ktoś uważa je za brzydkie, to niech chociaż weźmie pod uwagę fakt, że jest to najwyższy budynek mieszkalny w Polsce – siłą rzeczy czyni to ten obiekt charakterystycznym i wyjątkowym. Dodatkowo ważne, że *Sea Towers* nie powodują zmian funkcjonowania Śródmieścia (układu komunikacji, infrastruktury). Oczywiście, gdyby takich budynków pojawiło się więcej, a nam nie udałoby się zrealizować odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych o których mówiliśmy powyżej to byłby poważny problem. Pracujemy obecnie nad tym aby tak się w przyszłości nie stało.

Dziękuję za rozmowę.

FOTO/Mikołaj Ratajczyk

ROZMOWA
Z DR HAB. INŻ. ARCH. MARIĄ JOLANTĄ SOŁTYSIK

ROZMAWIA MONIKA NARLOCH

FOTO/Monika Narloch

GDYNIA
OTWARTA NA MORZE

Gdynia jako młode miasto posiada bogatą tradycję architektoniczną i urbanistyczną, która decyduje o jej niezwykłości. Co kryje w sobie fenomen miasta?

Tradycję przestrzenną Gdyni stworzyły lata międzywojenne. To one ukształtowały ją w sensie urbanistycznym i architektonicznym, oraz wykreowały główną ideę przestrzenną, którą jest otwarcie miasta na morze. Idea ta jest w pewnym sensie oczywista, gdyż nadmorskie położenie Gdyni wyraźnie do tego predestynowało. Dążenie do skierowania wszystkich głównych widoków i ciągów miejskich na morze występowało już w pierwszym planie miasta z 1926 r., gdzie zaprojektowano wielki plac nadmorski, który miał być głównym akcentem funkcjonalnym i wizualnym Gdyni. Jednakże ze względu na splot różnych okoliczności, a w tym przede wszystkim nieprzewidziany pierwotnie rozwój portu na południe, ten pierwszy projekt nie został zrealizowany. W późniejszym okresie, dzięki konsekwentnej działalności zarówno projektanta portu – inżyniera Tadeusza Wendy, jak i projektanta miasta – architekta Adama Kuncewicza, udało się wykreować styk portu z morzem w sposób bardzo szczęśliwy dla Gdyni. Jeden pirs portowy, tzw.

Molo Południowe, stał się częścią miasta i został przeznaczony pod rozbudowę głównej osi miejskiej. W ten sposób narodziła się Aleja Zjednoczenia Ziem Polskich (obecnie Aleja Jana Pawła II), stanowiąca przedłużenie ulicy 10-tego Lutego i Skweru Kościuszki. Na jej końcu miał stanąć monumentalny pomnik w formie obelisku, a u nasady Mola, z dwóch stron, miała powstać Dzielnica Reprezentacyjna. To właśnie ta koncepcja zdefiniowała ideę przestrzenną nadmorskiej części Śródmieścia.

Gdynia narodziła się z potrzeby portu, a także z potrzeby woli mieszkańców. Jak ta dwoistość przekłada się na układ architektoniczny i urbanistyczny?

O ile port gdyński był w znacznym stopniu efektem planowej działalności gospodarczej państwa, to samo miasto i jego architektura było niemal w całości efektem działania osób prywatnych – przyszłych mieszkańców wznoszonych domów i kamienic. Być może też dlatego plan urbanistyczny śródmieścia, jego handlowo-mieszkaniowej części, był planem dość jeszcze tradycyjnym, opartym o koncepcję tradycyjnej ulicy jako ciągu miejskiego. Modne stawały się już wówczas teorie wprowadzające ścisłe oddzielenie ruchu pieszego od samochodowego oraz oddzielenie funkcji mieszkaniowej od funkcji handlowej – rodziła się koncepcja „bloku mieszkalnego" i „ścieżki dla pieszych". Taka segregacja komunikacyjna i funkcjonalna, słuszna dla miejsc takich jak osiedla mieszkaniowe, byłaby zgubna dla śródmieścia. Na szczęście w Gdyni udało się tego uniknąć i projektanci wprowadzili tu ulice i place otoczone zwartą zabudową obrzeżną w formie kilkupiętrowych kamienic z parterami sklepowymi. Budowane przez osoby prywatne kamienice, stworzyły też specyficzny rytm urbanistyczny – rytm, który jest łatwo akceptowany przez człowieka, który kreuje przestrzeń mu przyjazną i niejako ułatwia fizyczne pokonanie dystansu. Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że wznoszone w latach trzydziestych w Gdyni domy były już bardzo nowoczesne. Nie budowano tu kamienic oficynowych, typowych jeszcze dla wcześniejszego okresu, w których warunki mieszkaniowe i higieniczne nie były najlepsze. Gdyńskie mieszkania były świetnie rozplanowane, dobrze a niekiedy nawet luksusowo wyposażone, a fasady zaprojektowane z dużym rozmachem i bardzo starannym, pięknym detalem. Swą wyjątkowość architektoniczną Gdynia zawdzięcza też z pewnością „duchowi epoki". Był to bowiem okres w estetyce bardzo niezwykły, przełomowy, który nadał ton całemu następnemu stuleciu i wytyczył nowe kierunki w architekturze.

Modernizm wniósł najwięcej do serca Gdyni, jak koresponduje z nim współczesna architektura?

Współczesna architektura Gdyni w dużym stopniu stara się nawiązać do tradycji gdyńskiego modernizmu, szukając też jednak własnych form wyrazu. Świetnym tego przykładem jest dom towarowy „Batory". Sąsiadujący z nim „Kwiatkowski", choć w kolorze wyzywająco ciemny, to jednak swą formą koresponduje ze stojącą obok pocztą. Wysoki „Transatlantyk" przy placu Kaszubskim akcentuje oś widokową ulicy Świętojańskiej, stanowiąc jednocześnie przeciwwagę dla wielkiego budynku szpitala. Wydaje się, że śródmieście dość dobrze radzi sobie z architekturą.

Współczesna architektura Gdyni w dużym stopniu stara się nawiązać do tradycji gdyńskiego modernizmu, szukając też jednak własnych form wyrazu.

Czy jeden kanon jest gwarancją ładu architektonicznego?

Niestety, żaden styl, czy kanon architektoniczny, nie zagwarantuje nam ładu przestrzennego. Na jego tworzenie wpływa bardzo wiele czynników,

pośród których jest oczywiście również forma architektoniczna. Jednakże, podstawowym warunkiem ładu przestrzennego jest nie tyle jedność stylowa, co zasada, że każda pojedyncza realizacja musi być częścią ogólnego planu całości, pewnej generalnej myśli, której podporządkowane są zadania cząstkowe. Jeżeli ta zasada zostanie spełniona, to nawet obiekt udany pod względem formy architektonicznej nie będzie stanowić rażącego dysonansu

Na straży tak pojmowanego ładu przestrzennego stać powinny zapisy prawa, formułowane w formie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Pojęcie ładu przestrzennego jest podstawowym pojęciem kształtowania przestrzeni, a więc podstawowym pojęciem planowania przestrzennego i urbanistyki. Co jednak rozumiemy pod kluczowymi słowami „ład przestrzenny"?

Nie jest to niestety pojęcie zdefiniowane precyzyjnie, czego konsekwencją jest fakt, że często rozumiane jest arbitralnie i podlega różnym manipulacjom. W najbardziej generalnym znaczeniu, kształtowanie ładu przestrzennego jest to dążenie do harmonii i równowagi w kilku podstawowych aspektach: wizualno-estetycznym, funkcjonalnym, kulturowo-przyrodniczym i społeczno-ekonomicznym. W tym kontekście kształtowanie ładu powinno odbywać się w dwóch skalach przestrzennych. Po pierwsze, w skali planistycznej, obejmującej duży obszar i dość znaczną perspektywę czasową. Po drugie, w skali urbanistycznej, nieco mniej rozległej, za to wchodzącej głębiej w materię przestrzenno-architektoniczną. I tu trzeba stwierdzić, że o ile planowanie w owej szerszej skali jest przedmiotem pracy wszystkich miejskich biur planowania przestrzennego i przedmiotem prac konkursowych, to już skala urbanistyczna bywa często zaniedbywana. Bardzo bowiem rzadko planiści stają się urbanistami i zaczynają przedstawiać plan od wewnątrz projektowanego układu, to znaczy przedstawiając widoki projektowanej przestrzeni nie tylko „z lotu ptaka", ale też „od ziemi", z perspektywy człowieka. Chodzi tu o konkretne wizualizacje, konkretne szkice rysunkowe. Wydaje mi się, że jest to dość poważny błąd w kształtowaniu ładu przestrzennego. I powinniśmy się domagać tego, żeby każdy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miał również tego typu rysunkową wizualizację.

FOTO/Monika Narloch

Jak zatem możemy odnieść problem wnętrza urbanistycznego do ostatnich projektów, które pojawiły się w strefie nadmorskiej Gdyni?

Ta strefa powinna być zawsze przedmiotem największej troski. Pierwszy z tych wielkich projektów, wieżowiec „Sea Towers", to projekt który w dużym stopniu zdefiniował skalę i układ przestrzenny całej strefy nadmorskiej Gdyni. Z góry, w skali planistycznej, wyglądał w projekcie konkursowym świetnie. Dziś, po realizacji, w panoramie miasta też przedstawia się ciekawie, choć dla mnie jego skala i forma jest już mocno dyskusyjna. Natomiast jak zejdziemy w dół, do nabrzeża, to mamy przykład obiektu odwróconego od miasta, który w parterze ma trzy kondygnacje garaży, jest zamknięty, nieprzyjazny. A stoi przecież w najatrakcyjniejszej dla przestrzeni publicznej miasta lokalizacji, nad samą wodą, przy nabrzeżu Prezydenta. To jest niedopuszczalne, szczególnie w takim otoczeniu.

Kolejny projekt to koncepcja Forum Morskiego, które ma pełnić funkcje Centrum Kultury. Miał tu szanse powstać plac otwarty na morze – owo marzenie gdyńskich projektantów. Czy jednak ten projekt zostanie zrealizowany, trudno powiedzieć, gdyż dziś nie ma co do tego pewności.

Współczesna architektura Gdyni w dużym stopniu stara się nawiązać do tradycji gdyńskiego modernizmu, szukając też jednak własnych form wyrazu.

Następne wielkie zamierzenie inwestycyjne – zabudowa dawnego mola rybackiego, zwanego dziś pirsem dalmorowskim. Otrzymany w wyniku konkursu architektonicznego projekt, z ciekawą przestrzennie formą wieżowca, wydaje się bardzo interesujący. Jednak również w nim niewiele miejsca poświęcono na analizę widokową wnętrz urbanistycznych, widzianych od wewnątrz, z perspektywy człowieka. Pod tym względem obiecująco przedstawia się wyłoniony również w konkursie projekt hotelu Marriot i banku Nordea, które to budynki mają stanąć przy „Sea Towers". Czy jednak realizacja ta, w sensie architektonicznym, spełni nasze oczekiwania… zobaczymy.

Dziękuję za rozmowę.

FOTO/Monika Narloch

ROZMOWA Z DR INŻ. ARCH. WOJCIECHEM TARGOWSKIM

ROZMAWIA PAWEŁ KUSIAK

FOTO/Monika Narloch

GDYNIA ZAWSZE BĘDZIE MIASTEM MŁODYM

Czy miasta powinny mieć swoją specyfikę architektoniczną?

Tak, taka specyfika powinna istnieć, jestem zwolennikiem brania pod uwagę kontekstu miejsca. Pamiętajmy jednak, że zdania na ten temat są podzielone: spotka pan architektów, którzy powiedzą, że kontekst nie ma najmniejszego znaczenia oraz takich, którzy wierzą, że architektura powinna zależeć od miejsca, dla którego się projektuje. W Karcie Ateńskiej, swego rodzaju Biblii architektów, (chociaż wielokrotnie krytykowanej, to zawsze szanowanej), istnieje zapis, że kontekstem nie wolno się przejmować. Nadmierna dbałość o kontekst urbanistyczny jest odrzucana, bo architektura powinna być uniwersalna, pozbawiona lokalności, prawdziwie „międzynarodowa". Można usłyszeć tezę, że tylko wówczas wznieść się może na wyżyny prawdziwej sztuki. Jednak moim zdaniem, respektowanie kontekstu nie przekreśla architektury jako sztuki.

To w pańskiej pracowni powstały projekty budynków tzw. gdyńskiego Waterfrontu (biurowiec i hotel wznoszony przy Nabrzeżu Prezydenta w Gdyni, pomiędzy centrum Gemini a *Sea Towers*, jego ukończenie planowane jest na rok 2013 – przyp. red.). Co, poza oczekiwaniami władz miejskich, stanowiło dla Was główną inspirację?

Wydaje mi się, że najważniejszy był właśnie wspominany kontekst urbanistyczny.
Celem projektu było znalezienie takiego rozwiązania, które spoiłoby to dosyć trudne, centralnie położone, ale w istocie peryferyjne i bezludne miejsce z organizmem miasta. Naszą główną intencją było więc ożywienie „martwego punktu" w środku miasta, w najbardziej atrakcyjnym miejscu Gdyni.

W tym miejscu nie mógłbym nie zapytać o samo Sea Towers. Powstanie budynków wywołało w Gdyni wiele kontrowersji. Jak ocenia Pan ten projekt z perspektywy tych kilku lat jego istnienia? Czy Sea Towers wrosło w gdyński krajobraz?
Projekty tak bardzo dominujące nad krajobrazem miasta stają się, chcąc – nie chcąc, jego symbolami. Można się odwoływać do oczywistych przykładów : wieża Eiffla –bardzo kontrowersyjna w chwili budowy, po latach niekwestionowany symbol Paryża.
Posiadając wyobrażenie o Gdyni, jako miasta o ustalonej skali, musimy zdawać sobie sprawę, że Sea Towers wielokrotnie tą skalę przewyższają. Uważam jednak, że właśnie dzięki temu stały się one wyróżnikiem Gdyni . Czasami trzeba się na coś odważnie zdecydować. Takie budynki powstają na całym świecie, np. TurningTorso w Malmo – przepiękny, gigantyczny wieżowiec w małym mieście. Sea Towers pełnią w Gdyni podobną rolę. Jest to zresztą znakomita robota bardzo dobrego architekta. Wspaniały budynek dodający otoczeniu charakteru wielkomiejskiego.

Jakie jeszcze ciekawe budynki projektowało w Gdyni pańskie biuro?
Projektowaliśmy różne budynki, wśród nich warto wymienić SPORTOWA Centrum przy ul. Sportowej, (inwestorem była firma Sanipor), autorstwa mojego wspólnika architekta Piotra Mazura. To jeden z naszych ostatnich produktów.
Z ciekawych, acz nie naszych projektów, warto wspomnieć o Transatlantyku. Jest to budynek, który znakomicie zamyka perspektywę ul. Świętojańskiej. Ma doskonale dobraną, nieco większą od przyległych domów, wysokość .
Wysokość nowo projektowanej zabudowy często bywa tematem sporów. Transatlantyk to dowód, że czasami trzeba się zdecydować, zastosować większą skalę, żeby miasto wyglądało harmonijnie.

Dlaczego kwestia wysokości budynków jest tak drażliwa?
Wydaje mi się, że czasami są to jakieś zaszłości, obawa przed powstawaniem przytłaczających blokowisk. Są to demony, które nas ścigają, ale skala 25-30 m, czyli PRL-owskich wieżowców, jest skalą miasta i zgodnie z tym faktem, np. wzdłuż gdańskiej Alei Grunwaldzkiej, nie powinno się w ogóle budować niżej. XIX-wieczne centrum Paryża ma podobną skalę, kamienice mają po osiem, dziewięć pięter i nie ma powodu, żeby tę skalę ograniczać. Dopiero wtedy czujemy, że jesteśmy w mieście. Atmosfera wielkomiejska sama w sobie jest atrakcyjna, nie ma powodu by poddawać się marzeniom, że będziemy mieszkać w centrum miasta ale na wsi. Trzeba się na coś zdecydować. Żeby przestrzeń publiczna była wartościowa, musi być rozpoznawalna – musimy umieć jej przyporządkować rolę. Istnieją różne rodzaje przestrzeni, miejska, wiejska, podmiejska, willowa, przemysłowa… Zawsze czujemy się dobrze w sytuacji, w której bez trudu możemy rozpoznać i wartościować swoje otoczenie. Jeżeli tego nie potrafimy, czujemy się nieswojo. Podobnie jest z podziałem na przestrze-

Żeby przestrzeń publiczna była wartościowa, musi być rozpoznawalna – musimy umieć jej przyporządkować rolę.

nie publiczne i prywatne. Powinniśmy rozróżniać przestrzeń publiczną, do której mamy dostęp, od przestrzeni prywatnej, w której jesteśmy niemile widziani.

Nawet osoba niezainteresowana jest w stanie zauważyć występujące w Gdyńskiej architekturze charakterystyczne wątki morskie. Czy coś takiego jest z perspektywy architekta ograniczeniem?

Takie elementy stanowić mogą jedynie inspirację dla architekta, trudno sobie wyobrazić, żeby z ich istnieniem związany był jakikolwiek dyskomfort dla projektującego budynek. Warto podkreślić, że ten styl „gdyński" jak go określamy, to właśnie styl międzynarodowy. Nie jest on aż tak specyficzny jak nam się czasami wydaje, możemy go spotkać w różnych miastach Polski i Europy.

A jednak w realiach Trójmiasta Gdynia odróżnia się wyraźnie.

Całe Trójmiasto możemy wspaniale zróżnicować, postrzegając je na zasadzie kontrastu: ceglany- „czerwony" Gdańsk i jasna od bieli tynków i kamienia- „biała" Gdynia. Sylwetki gdańskich budynków są wertykalne, a gdyńskich horyzontalne. Wrażenie innej skali pogłębiają szerokości frontowych elewacji: w Starym Gdańsku spotykamy wąskie uliczki z wąskimi parcelami i wysokimi domami, w Gdyni szerokie, kilkudziesięciometrowe fasady najczęściej w układzie poziomym. Gdańsk to powaga i dostojeństwo sędziwego starca, Gdynię cechuje lekkość i powab młodości (pomimo, że ma już prawie sto lat).

Dla mnie i mojego pokolenia Gdynia zawsze będzie miastem młodym, dla mojego ojca było to zaś miasto dzieciństwa. Choć z Gdyni nie pochodził, była mu bliska, pozostawała symbolem radosnego sukcesu, narodzin czegoś nowego i wspaniałego, a w głęboko patriotycznym wychowaniu przedwojennym – czegoś szczególnie ważnego.

Warto o te różnice dbać i je podkreślać, tak aby był stary Gdańsk, młoda Gdynia, wesoły Sopot, nostalgiczna Oliwa… To się po prostu czuje, nawet się nad tym nie zastanawiając.

W trakcie debaty mocno krytykował Pan przyznawanie zbyt dużej wolności i brak kontroli nad inwestorami. Jako konsekwencję nie przestrzegania tych zasad podał Pan zagospodarowanie przestrzenne dzielnicy Wielki Kack. Zabudowę

FOTO/Mikołaj Ratajczyk

Wielkiego Kacka przeciwstawił Pan, leżącym po drugiej stronie ulicy Chwaszczyńskiej, Karwinom – budowanym w innej epoce ale dużo lepiej zaplanowanym. Czy mógłby Pan tą kwestię rozwinąć?

W skrócie można określić to w ten sposób – liberalizm i wolność nie sprzyjają ładowi przestrzennemu. W samym słowie „porządek" jest zakodowane coś w rodzaju przymusu, narzucenia jednej myśli, jednej woli, jakiegoś sposobu organizacji przestrzeni, życia itd. Gdy pojawia się nadmierna wolność, gdy nadmiernie liberalnie podchodzimy do spraw budownictwa, to okazuje się, że ta wolność urodzie miasta nie sprzyja. Swego rodzaju paradoksem jest tutaj fakt, że to ustroje totalitarne tworzyły wielkie i wspaniałe rozwiązania przestrzenne.

Dla mnie i mojego pokolenia Gdynia zawsze będzie miastem młodym, dla mojego ojca było to zaś miasto dzieciństwa.

W tym kontekście nasuwa się przykład przebudowującego Paryż Napoleona i koncepcje Hitlera odnośnie przebudowy Berlina…

Często jest w tym pewna choroba, w tym co wymyślali architekci Hitlera było dogmatyczne szaleństwo. Realizacje napoleońskie były interesujące. Wielka przebudowa Paryża Georges'a Haussmanna w czasach Napoleona III zupełnie odmieniła miasto. Ten piękny Paryż zawdzięczamy w istocie totalitarnemu burzeniu, rozwalaniu starej tkanki, bezwzględnemu likwidowaniu i budowaniu na nowo całych połaci miasta. Tam nie było liberalizmu, były wytyczane ulice i skrupulatnie przestrzegane reguły zabudowy.

My sami nie musimy daleko szukać. Gdynia przed wojną też miała swój szczegółowy plan. Teraz jest on badany przez specjalistów i z pewnością może być dobrym materiałem dydaktycznym. Tutaj trzeba odwołać się do znakomitych prac prof. Sołtysik, która jest w tych sprawach najwybitniejszym ekspertem. Z tego planu wyłania się miasto regularne, przyjazne w odbiorze, po jego ulicach dobrze się chodzi, łatwo się w nim odnajdujemy. W porównaniu z Wielkim Kackiem, który jest przecież solidnym kawałkiem Gdyni, jest to rozwiązanie idealne, właśnie takiego działania nam brakuje. Proszę zwrócić uwagę, że w dzisiejszych czasach, w których żyjemy już od dwudziestu paru lat, nie potrafiliśmy zbudować tak wspaniałego zespołu miejskiego, jakim jest przedwojenna Gdynia. Nie musimy budować miasta na nowo ale powinniśmy zadbać o to, by te nowo powstające obszary były do miasta dopasowane, stanowiły z nim harmonijną całość.

W realiach demokracji trudno jest przeforsować jednoznaczną koncepcję.

Tak, reżimy totalitarne nie miały z tym większych kłopotów . Nie chcę mówić tutaj o Moskwie w okresie stalinowskim, kiedy niszczono wspaniałe budowle. Takie rzeczy będziemy zawsze potępiać ale w samej architekturze niektóre rozwiązania z okresu panowania rządów totalitarnych sprawdziły się znakomicie. Oś naprowadzająca na Bazylikę Św. Piotra, którą przebito w czasach Mussoliniego aby można było odpowiednio wejść na Plac Św. Piotra w Rzymie, jest przykładem jak można skutecznie prowadzić urbanistykę, porządkować przestrzeń.

W realiach demokracji trzeba pamiętać, żeby projektowania miasta nie ograniczać do sporządzania planów miejscowych. Prawo lokalne , którym są w istocie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego winno być zapisem świadomie wypracowanej koncepcji miasta. Myśl pierwotna musi pochodzić zawsze od idei urbanistycznej, od wizji miasta, którą trzeba zobaczyć, wyobrazić sobie w procesie projektowania trójwymiarowej przestrzeni, a dopiero potem zapisać w formie papierowej dokumentu prawnego.

FOTO/Monika Narloch

Dzisiaj łatwo jest tworzyć bardzo dokładne wizualizacje.

Oczywiście, można tworzyć niebywale dokładne symulacje. Żebyśmy jednak mogli miasto dobrze projektować, potrzebujemy nie tyle sprawnych narzędzi do projektowania, co przede wszystkim demokratycznych (bo szczęśliwie w demokratycznym kraju żyjemy), skutecznych procedur. Potrzebujemy demokratycznie ustanowionej władzy, która stworzy twarde i mądre prawo lokalne. Niestety ograniczy ono i ograniczyć musi jedno z naszych praw fundamentalnych – prawo własności, a przecież zwykliśmy uważać , że będąc właścicielem swojego kawałka ziemi, dysponujemy nieskrępowaną możliwością zawiadywania nim według własnej woli.

Pomimo tego, możliwe jest zagospodarowanie przestrzeni w sposób spójny i sensowny. Spójrzmy na miasta Europy Zachodniej. Na ich przykładzie widzimy, że w ustrojach demokratycznych, opartych na poszanowaniu wspomnianej własności i praw obywatelskich, można zagospodarowywać przestrzeń w sposób właściwy. My jednak ciągle funkcjonujemy w okresie przejściowym, gdzie z jednej strony coraz większą sferę władzy oddajemy w ręce społeczeństwa, a z drugiej strony, to społeczeństwo nie jest jeszcze gotowe, żeby tę władzę przejmować. Nie zawsze społeczeństwo potrafi wziąć na siebie, wynikającą z posiadanej władzy, odpowiedzialność. Niestety, często widzimy, że nie każdy z należnej mu wolności umie właściwie skorzystać: pomaluje dach jaskrawo, wybuduje troszkę inaczej niż w zatwierdzonym projekcie, przestawi płot po swojemu, przesunie ścianę. Nie szanuje wolności innych nawet tych, którzy wspólny dom muszą, nieraz przez całe życie, dzielić z nim przez ścianę. Korzysta z wolności własnej ograniczając równocześnie wolność swoich sąsiadów, czyli współuczestników przestrzeni publicznej. Prawo do rozporządzania przestrzenią publiczną zawsze musi być ograniczone wolnością pozostałych jej użytkowników.

A co Pan myśli o zawłaszczaniu przestrzeni przez rynek. Myślę tutaj o reklamach, bilbordach i o budynkach, które są nimi obwieszone?

To, o czym Pan mówi, jest przykładem zawłaszczania przestrzeni publicznej: ktoś, w tym przypadku reklamodawca, korzystając z siły finansowej jest w stanie zawłaszczyć naszą przestrzeń,

pomimo, że wcale nie wyraziliśmy na to zgody. Nie każdy z nas chcę reklamę oglądać. Ja, na przykład, nie chcę, żeby miasto było pozasłaniane płachtami reklamowymi. Nie interesuje mnie, że ktoś chce coś sprzedać. Takie postępowanie powinno regulować prawo. I tutaj zmierzamy do konkluzji, że utrzymanie porządku przestrzeni publicznej odbywa się kosztem ograniczania pewnych swobód, na co my, jako obywatele, świadomie się decydujemy. Dojrzałe społeczeństwo musi wiedzieć, że pewnych rzeczy mu nie wolno, że pewnym postępowaniem szkodzimy naszym sąsiadom, kolegom, mieszkańcom naszego miasta czy kraju. Ktoś uważa, że postępowanie według własnego uznania jest jego wolnością, ale my nie musimy godzić się na śmiecenie na środku ulicy i wieszanie reklam na budynkach. Zieleniak w centrum Gdańska, który jest eleganckim budynkiem, jest nieustannie osłonięty tablicą reklamową. Dalej, na Alei Grunwaldzkiej, stoi przepiękna hala Oliwia, zasłonięta, zniszczona i zdewastowana. Ciekawe, że często reklamodawcami są instytucje, które zostały stworzone z myślą o krzewieniu kultury, które same siebie uważają za instytucje dobra ogólnego.

Ograniczanie takich zachowań jest porządkowaniem przestrzeni miejskiej. Znamienne jest to, że na nowojorskim centralnym Manhattanie , symbolu wolności gospodarczej, reklamy są bardzo ograniczone. Z wyjątkiem Times Square, reklamy są małe i zaskakująco dyskretne. Niektóre instytucje celowo ograniczają reklamy, aby okazać swoją elitarność. Jest to wyjątkowy przykład samo ograniczania się.

Słyszałem o pomyśle usunięcia z ulicy Świętojańskiej instytucji finansowych i utworzenia tam strefy przeznaczonej tylko na sklepy, restauracje i kawiarnie. Inicjatywa jednak upadła.

W Polsce stało się coś złego. Handel został wyparty z ulic, sklepy zniknęły z przestrzeni miejskiej. Ludziom wygodniej jest jechać w miejsce gdzie są one skomasowane pod jednym dachem. Wielkie centra handlowe zniszczyły handel przyuliczny. Może to jest okres przejściowy, ja nie potrafię tego zdiagnozować. Trudno oprzeć się jednak wrażeniu, że centra handlowe coś ważnego zniszczyły, wyssały życie z miasta. Teraz buduje się następne centrum handlowe, na Wzgórzu Św. Maksymiliana. Dla przestrzeni miejskiej Gdyni to kolejny cios. Nie widziałem chyba drugiego takiego kraju, w którym centra handlowe aż tak silnie zmodyfikowałyby przestrzeń publiczną.

Gdy pojawia się nadmierna wolność, gdy nadmiernie liberalnie podchodzimy do spraw budownictwa, to okazuje się, że ta wolność urodzie miasta nie sprzyja.

A tak już na sam koniec. Jesteśmy w okresie Euro 2012. Jak Panu, jako architektowi, podobają się nasze stadiony?

Stadiony są piękne, ogromnie się cieszę, że takie budowle powstały. Obawiam się jednak o ich przyszłość, o to w jaki sposób będą później funkcjonowały. Szczególnie chodzi tu o stadion narodowy. Może grać na nim polska reprezentacja, pod warunkiem, że nie okaże się zbyt drogi, bo wtedy PZPN znajdzie sobie inny. W niektórych krajach nierentowne stadiony po wielkich imprezach rozbierano. W Szwajcarii zmniejszono pojemność stadionów eksportując elementy trybun na olimpiadę do Pekinu. Miejmy nadzieję, że znajdziemy sposób na skuteczne zagospodarowanie tych imponujących obiektów.

Dziękuję za rozmowę.

ROZMOWA Z DR HAB. INŻ. ARCH. PIOTREM LORENSEM

ROZMAWIA MONIKA NARLOCH

FOTO/Monika Narloch

PLANY SĄ BEZUŻYTECZNE, ALE PLANOWANIE JEST NIEODZOWNE

Panie Profesorze, czym jest ład przestrzenny?

Posiadamy definicję ustawową pojęcia ładu przestrzennego, która znajduje się w „*Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*" (tekst jednolity, Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717), aczkolwiek moim zdaniem, nie do końca wyjaśnia ona istotę zagadnienia. Wydaję mi się, że pod pojęciem ładu przestrzennego moglibyśmy przede wszystkim rozumieć kwestię związaną z uporządkowaniem przestrzeni, a więc rozsądnym, przemyślanym, zgodnym z naszym poczuciem estetyki i poczuciem porządku kształtowaniem zagospodarowania. Oznacza to uporządkowanie ładu w sensie funkcjonalnym, a także dotyczy formy zabudowy - kompozycji urbanistycznej.

Nie można też mówić o czymś takim jak uniwersalny ład przestrzenny, bowiem każde miasto ma swój sposób zabudowania, charakterystyczny dla danego miejsca. Odkrycie tego sposobu, jego używanie, planowanie i projektowanie rozwoju, to działania, które służą kształtowaniu ładu.

Jak ważny jest ład przestrzenny na przykładzie Gdyni?

Myślę, że bardzo ważny. Po pierwsze, z racji tego,

Nie można też mówić o czymś takim jak uniwersalny ład przestrzenny, bowiem każde miasto ma swój sposób zabudowania

że pozwala na uporządkowanie pewnego sposobu kształtowania przestrzeni, gdzie każdy z tych którzy ją kształtują, ma szanse na działanie z pewnym kanonem miejsca, określonym sposobem funkcjonowania danej przestrzeni. Odwołując się do przykładu historycznego Śródmieścia Gdyni, jest to miejsce mające swoją genezę i układ urbanistyczny, zatem każda inwestycja w tym rejonie musi być ograniczona pewnym stanem zasad. Oczywiście, reguły te można różnie rozwijać i interpretować, w uzasadnionych przypadkach ewentualnie od nich odchodzić. W tym miejscu wyróżniłbym trzy strategie kształtowania przestrzeni. Pierwszą jest twórcza kontynuacja, gdzie staramy się rozwijać to, co zadziało się już na określonym obszarze. Drugą stanowi świadome zaprzeczenie pewnych elementów. Jest też trzecia strategia, dość często stosowana, która nosi miano bezdusznego niezauważenia. W tym przypadku mamy do czynienia z sytuacją , kiedy każda z osób pracując na swoim kawałku terenu uważa, że ma prawo do podejmowania działań na jakie tylko ma ochotę, bez uwzględnienia kontekstu miejsca.

Jak zatem miasta powinny radzić sobie z chaosem zabudowy miejskiej?

Władze miejskie powinny czynić trzy rzeczy. Po pierwsze, rozpoznawać cechy kanonu miejsca, czyli zdawać sobie sprawę z tego, jakie aspekty decydują o tym, że dane miejsce posiada swoją specyfikę, co jest wartościowe w jego układzie. Drugim elementem jest budowa strategii przekształcenia przestrzeni w postaci planów, studiów, projektów czy wizualizacji, które będą pokazywały w jaki sposób działać zgodnie z kanonem danego miejsca. Trzecim elementem jest przełożenie tego na zapisy prawne, czyli miejscowe plany zagospodarowywania przestrzennego. Dokumenty te decydują o tym, w jaki sposób można kształtować daną przestrzeń zgodnie z regułami ustalonymi na drodze uchwał rady miasta.

Jaki wpływ mają urbaniści na kształt miasta?

Wpływ urbanistów jest dość duży i wynika tak naprawdę z tego, że tworzą oni wszystkie szczegółowe zapisy planów miejscowych, które są podstawą, aby cokolwiek z danym miastem zrobić. Pamiętajmy, że aby powstała jakakolwiek inwestycja, musi być ona objęta zapisami planu miejscowego. Urbaniści, poprzez swoje myślenie o danym mieście, odpowiedzialni są za sferę koncepcyjną. Z drugiej jednak strony, można powiedzieć, że ich wpływ jest niewielki ponieważ pewnego rodzaju dążenia i interesy natury politycznej, gospodarczej oraz różne populizmy przeważają nad zdroworozsądkowymi koncepcjami. Najlepszym tego przykładem były inwestycje na terenach zalewowych.

Co jest największym problemem zagospodarowania przestrzennego Trójmiasta ?

Głównym problemem jest brak koordynacji między poszczególnymi miastami. Jeśli w jednym mieście panuje porządek i rozsądna polityka zagospodarowania przestrzennego, to w sąsiednim panuje inna, może równie dobra ale nie mająca nic wspólnego z tym, co mamy z drugiej strony. Koordynuje się co najwyżej przebieg tras komunikacyjnych. W skali obszaru trójmiejskiego brak jest myślenia o przestrzeni, jako przestrzeni trójwymiarowej, czyli spójnej w skali metropolitalnej.
Jeśli chodzi o Gdynię, przedmiotem dużej troski ze strony władz miasta jest Śródmieście. Prowadzone są tutaj studia, konkursy, powstają modele w trzech wymiarach. Jest to bardzo dobry sposób i odpowiednie podejście, które pokazuje jak sensownie dbać o ład przestrzenny. Natomiast

brak jest takiego spojrzenia w odniesieniu do pozostałych obszarów. Czasami jest to związane z kwestią pieniędzy, bądź brakiem osób mogących wykonać pewne zadania.

Co w najbliższej przyszłości będzie największym wyzwaniem dla zagospodarowania przestrzennego Gdyni?

Jednym z pierwszych zagadnień, jakie będzie stało przed miastem, jest północna część Śródmieścia, czyli problem z torowiskiem oraz zagospodarowaniem przestrzeni, która je otacza. Kolejnym, jest rejon ulicy Śląskiej - obszary Prokomu, Chipolbrok oraz budynki mieszkalne. W kontekście przebudowy terenów dworca PKP oraz zespołu stacji Wzgórze św. Maksymiliana, zasadne było by przeanalizowanie całego tego pasa. Trzecim elementem jest kwestia związana z całą osią Alei Piłsudskiego. Czwartym, równie istotnym, jest pas wzdłuż kolejki od stacji Wzgórze św. Maksymiliana aż do Sopotu. Jest to obszar, w którym wiele się dzieje, wiele inwestycji ma szansę się znaleźć, aczkolwiek wszystkie wymagają przemyślenia oraz skoordynowania przestrzennego, tak aby nie stały się jedynie kolekcją pojedynczych inwestycji. Gdynia jest przedmiotem różnych tematów planistycznych, ale te cztery uznałbym za główne. To im, w najbliższym czasie, miasto będzie musiało stawić czoła.

Jak ocenia Pan politykę władz Gdyni w kwestii kształtowania ładu przestrzennego?

Miasto stworzyło biuro planistyczne, które dość konsekwentnie prowadzi prace studyjne i projektowe dotyczące Gdyni. W odróżnieniu od wielu innych tego typu instytucji, biuro prowadzi studia w trzech wymiarach: najpierw projektowe, koncepcyjne a dopiero potem tworzy plany miejscowe. Jest to, niewątpli-

Krótko mówiąc, ważne jest, aby w sposób nowoczesny myśleć o przestrzeni podmiejskiej...

FOTO/Monika Narloch

wie, bardzo pozytywny aspekt jego działalności. Bardzo często proces ten przebiega odwrotnie, tzn. najpierw tworzy się plan miejscowy, który się uchwala, a dopiero potem zastanawia co z tego wynikło. Kolejną bardzo ważną sprawą, są inwestycje przed jakimi stoi miasto. Pojawiają się tutaj pytania o pirs dalmorowski, który zaczyna wchodzić w fazę realizacji, oraz wszystkie okoliczne inwestycje (rejon Gemini i Stoczni Nauta). Myślę, że tutaj wyzwaniem, które będzie stało przed miastem, jest zarządzanie przekształceniem tak dużego terenu.

Strefa podmiejska w znacznym stopniu rozbudowuje się pod względem mieszkalnictwa oraz powierzchni handlowych. Jak jej rozwój wpływa na ład urbanistyczny?

Z jednej strony, jest to przestrzeń tzw. suburbanizacji. Następuje tu wyrwanie programu miejskiego z centrum miasta. Z drugiej strony, miasto, które się rozwija i potrzebuje nowych mieszkań, wymaga dodatkowej przestrzeni. Wydaje mi się, że Gdynia ma dość ograniczoną pojemność tego tzw. dolnego tarasu. Niezbędne zatem są przemyślane plany rozwoju ładu urbanistycznego i zintegrowanego rozwoju poszczególnych dzielnic. Krótko mówiąc, ważne jest, aby w sposób nowoczesny myśleć o przestrzeni podmiejskiej, która mogłaby tworzyć zwarty organizm.

Jeżeli chodzi o strefę powierzchni biurowych i handlowych, jedna ze szkół mówi o tym, aby budować je na przedmieściach, bo wtedy nie są konkurencją dla śródmieścia. Wydaje mi się jednak, że handel wielkopowierzchniowy, który wyprowadza się poza granice miast, jest dużym zagrożeniem. Czasami znacznie trudniej korzystać z niego, niż z tradycyjnych form, w jakich najczęściej występuje w mieście.

Jak dobrze zarządzać przestrzenią miejską?

Mówiąc krótko, można by w tym miejscu zacytować Dwighta Eisenhowera: „*(…) plany są bezużyteczne, ale planowanie jest nieodzowne*". Moim zdaniem, złym pomysłem jest przekonanie, że plany zagospodarowania przestrzennego to dokumenty prawne, które tworzymy i to załatwia nam problem. Nie załatwia! Jest to tylko jeden z instrumentów prawnych. Trzeba mieć świadomość, że zarządzanie rozwojem przestrzennym jest procesem ciągłym. Powinien być on traktowany w taki sposób właściwie od zdefiniowania problemu, poprzez definiowanie wizji, rozwiązań prawnych, aż po kompleksową realizację.

Dziękuję za rozmowę.

FOTO/Mikołaj Ratajczyk

WOJCIECH MILEWSKI

MAGIA MODERNIZMU

Wiek dwudziesty był okresem bogatym w wydarzenia polityczne. Z jednej strony, przetoczyły się przezeń wojny i rewolucje, totalitaryzmy i dyktatury; z drugiej, pojawiły się imponujące osiągnięcia nauki i techniki. Rozwój myśli technicznej pozwolił architekturze na znacznie więcej niż dotychczas, a szersze zastosowanie stali i szkła, oraz wykorzystanie żelbetonu umożliwiło wznoszenie zachwycających budowli.

Ruch modernistyczny w architekturze ma wiele źródeł. Najczęściej jego genezę upatruje się w XIX-wiecznej Anglii, wskazywanej jako kolebka współczesnej architektury. To tam, pod wpływem Williama Morrisa (1834-1896) i Johna Ruskina (1819-1900), sformułowano podstawy ruchu Arts & Crafts. Zmierzał on do odrodzenia rzemiosła artystycznego, jako antidotum na brzydotę masowej produkcji przemysłowej i do upowszechnienia rękodzielnictwa, jako środka zaradczego wobec dehumanizacji przemysłowego procesu produkcji[1].

W Stanach Zjednoczonych i Europie długo utrzymywał się architektoniczny eklektyzm. Praktycznie do lat trzydziestych XX w. budynki stawiane na nowojorskim Manhattanie były kształtowane przez szeroką gamę stylów architektonicznych, takich jak: neogotyk, neorenesans czy klasycyzm. Jednym z najstarszych przykładów tej wielorakości jest wieżowiec Woolworth Building, którego budowę ukończono w 1913 r. Cechy charakterystyczne dla omawianych czasów objawił w sobie jednak dopiero Ośrodek Rockeffelera (1931-1939) – był on największym prywatnym projektem swojej epoki[2]. Nowy nurt przekreślał dotychczasowe rozwiązania, w tym wszelką dekoracyjność. Stawiał za to na prostotę, co budziło krytykę i negatywne reakcje – w szczególności banków i towarzystw ubezpieczeniowych.

Niemniej, dzięki oparciu o nowe technologie i ewolucję teorii konstrukcji, nowoczesna architektura rozwijała się. W dużym stopniu przyczyniła się do tego działalność inżynierów i wybitnych twórców ze szkoły chicagowskiej, którzy propagowali koncepcje architektury nowoczesnej. Ponadto, wpływ na realizację idei modernizmu miało zrzeszenie najsłynniejszych architektów (m.in. Le Corbusier, Walter Gropius, Alvar Aalto), które wiązało swoje poglądy z progresywnym programem społeczno-ekonomicznym oraz najnowszymi osiągnięciami techniki budowlanej. Przyjęli oni założenia, że należy dążyć do:

- zrównoważenia zagadnień funkcji, konstrukcji i formy;
- stosowania konstrukcji szkieletowych;
- prostoty i geometryzacji form;
- rezygnacji z ornamentów, dekoracji, gzymsów i ozdób;

[1] Zob. Historia architektury nowoczesnej – modernizm, http://www.historiasztuki.com.pl/72_ARCHWSP_1.html, [dostęp: 22.09.2012].

[2] C. Roussel, *The Art of Rockefeller Center*, Nowy Jork: W.W. Norton & Company, 2006, s. 1.

FOTO/Mikołaj Ratajczyk

- rozczłonkowania obiektów na bryły zróżnicowane wielkością i charakterem, zgodnie z pełnioną funkcją;
- stosowania białych ścian, tarasów i balustrad[3].

Jednym z ważniejszych problemów, przed jakimi miała stanąć architektura nowoczesna, było budownictwo mieszkaniowe dla mas. Chciano zaspokoić jak najwięcej potrzeb w tej dziedzinie, stosując jednocześnie jak najmniejsze nakłady. W tym celu przeprowadzano międzynarodowe badania porównawcze, a także realizowano eksperymentalne osiedla.

W okresie II Wojny Światowej prymat w architekturze objęły Stany Zjednoczone, gdzie skupili się wybitni architekci europejscy. Po wojnie ruch budowlany rozwijał się na całym świecie. W latach siedemdziesiątych XX w. zaczęto postrzegać architekturę nowoczesną jako odrębny styl, zwany modernizmem, obejmujący mniej więcej lata 1920-1970. Skrajnie funkcjonalna i racjonalna architektura nigdy jednak nie zyskała powszechnego i pełnego uznania wśród odbiorców i architektów wyczulonych na sprawy formalne[4].

Rozkwit Gdyni przypadł na lata dwudzieste i trzydzieste XX wieku. Powstało wtedy wiele budynków o funkcjonalnej i niewątpliwie fascynującej architekturze. Charakterystyczna dla gdyńskiej architektury jest jednolitość kompozycyjna, dzięki której ducha gdyńskiego modernizmu można poczuć niemal w każdej ze starszych części miasta. Widzimy go nie tylko w budynkach użyteczności publicznej, ale także w gdyńskich kamienicach i willach.

Wyjątkowość atmosfery panującej w Gdyni daje się odczuć od razu po przybyciu do miasta. Wszędzie bowiem widoczne są marynistyczne nawiązania, takie jak: bulajowe okna, nadbudówki naśladujące mostki kapitańskie, czy charakterystyczne dla modernizmu płaskie i jednolite powierzchnie elewacji.

Projekty gdyńskich budynków były autorskimi dziełami najlepszych polskich architektów. Do najpiękniejszych zaliczyć można niewątpliwe takie budynki jak: Budynek Sądu Rejonowego (pl. Konstytucji 5), Budynek ZUS (ul. 10 Lutego 24), Kamienica A. Ogończyka – Blocha i L. Mazalona (ul. Świętojańska 122). Do dzisiaj pozostają one wzorami architektury modernistycznej[5].

WOJCIECH MILEWSKI
Student III roku stosunków międzynarodowych - Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej.

[3] B. Wanda, *Zarys historii architektury*, Warszawa 1996, s. 162.
[4] Tamże, s. 163.
[5] Zob. Gdyński modernizm - nowoczesność i styl, http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/historia/5682_46907.html, [dostęp: 22.09.2012].

DAWID TRUDZIŃSKI

KOMU W GDYNI STAWIA SIĘ POMNIKI?

Nie ma chyba w Polsce miasta, w którym nie znajdziemy choćby jednego pomnika. Budowane są one z różnych powodów. Czasem dla upamiętnienia wydarzeń historycznych, innym razem zasłużonych osób, zdarza się też, że dla zagospodarowania terenu. W Gdyni jednak, pomniki stawiane są w konkretnym celu i dla upamiętnienia osób, które wniosły wkład w rozwój miasta.

Gdynia jest stosunkowo młodym miastem. Prawa miejskie otrzymała w dwudziestoleciu międzywojennym. Polska, po odzyskaniu niepodległości, aby móc rozpocząć handel morski potrzebowała własnego portu. Niepewna sytuacja Wolnego Miasta Gdańsk skłoniła ówczesny rząd do tworzenia nowego miasta. Autorem koncepcji rozwoju handlu morskiego i budowy portu był Eugeniusz Kwiatkowski – minister przemysłu i handlu w latach 1926-1930. To inżynierowi Kwiatkowskiemu Gdynia zawdzięcza swój dynamiczny rozwój gospodarczy na początku swego istnienia. Popiersie Eugeniusza Kwiatkowskiego stoi w centrum, przy ulicy 10 Lutego. Jest to jeden z licznych symboli upamiętniających wkład ministra w rozwój miasta.

Postacią, która również zostawiła po sobie ślad nie tylko w historii Gdyni, ale i całego regionu kaszubskiego, jest Antoni Abraham. Nazywany „królem Kaszubów" Abraham był pisarzem ludowym. Wędrował po Kaszubach agitując na rzecz polskości (działo się to na początku XX wieku, w czasie zaborów). W późniejszych latach osiedlił się w Gdyni. Był zwolennikiem budowy portu morskiego w tym regionie. Poruszał problemy społeczeństwa kaszubskiego, za co prezydent Stanisław Wojciechowski odznaczył go Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Statua Antoniego Abrahama znajduje się w Śródmieściu, na Placu Kaszubskim.

Gdynia to nie tylko port, ale także wojsko. A jak wojsko, to i Marynarka Wojenna. To w tym regionie, w czasie II Wojny Światowej, rozgrywały się walki na morzu. Jedną z głównych postaci tamtych wydarzeń był pułkownik Stanisław Dąbek – dowódca Morskiej Brygady Obrony Narodowej i p.o. dowódcy Lądowej Obrony Wybrzeża. Przez pierwsze dni wojny prowadził działania zaczepne. Niestety, przewaga wojsk Wehrmachtu była znacząca. Postanowił wówczas o ewakuacji na Kępę Oksywską, gdzie 19 września 1939 r. odebrał sobie życie. Miejsce śmierci, które znajduje się na terenie 43 Bazy Lotnictwa Morskiego, zostało upamiętnione pomnikiem.

Z okresem II Wojny Światowej i pamięcią bohaterskich walk mieszkańców Gdyni i okolic kojarzą się również dwie inne figury: Pomnik Obrońców Gdyni 1939 oraz Pomnik Gdyńskich Kosynierów. Pierwszy z nich jest podziękowaniem żołnierzom z 2 Morskiego Pułku Strzelców, poległym podczas walk prowadzonych wokół Kolibek. Drugi z wyżej wymienionych monumentów jest hołdem złożonym oddziałom ochotniczym, utworzonych z członków Polskiej Partii Socjalistycznej. Portowcy

FOTO/Mikołaj Ratajczyk

oraz kolejarze, którzy wchodzili w skład oddziałów, walczyli na terenie Gdyni oraz Kępy Oksywskiej uzbrojeni w kosy postawione na sztorc. Pomnik upamiętniający Gdyńskich Kosynierów znajduje się w dzielnicy Grabówek.

Gdynia, jako miasto kojarzące się z Marynarką Wojenną, postanowiła także uczcić pamięć niszczycieli oraz ludzi, którzy zginęli na ich pokładach w czasie walk. Pomnik Burza, Wicher, Grom, Błyskawica znajdujący się przy Al. Jana Pawła II w Śródmieściu jest symbolem czterech niszczycieli Marynarki Wojennej, które w okresie II Wojny Światowej, a także i później, pływały pod polską banderą.

Jednak morze, to nie tylko żołnierze. To także dokerzy, stoczniowcy, rybacy. To ludzie, którzy poświęcają się swojej pracy. Pomnik Ludzi Morza, który usytuowany jest w Śródmieściu na placu Witolda Gombrowicza, jest gestem wdzięczności okazanym za ciężką i rzetelną pracę, która przyczyniła się do rozwoju Gdyni i okolic.

II Wojna Światowa to nie jedyne tragiczne wydarzenia w Gdyni. Historia miasta, mimo iż jest stosunkowo krótka, to jednak zawiera daty, które zapisały się czarnymi zgłoskami. Grudzień 1970 r. był jednym z najtragiczniejszych okresów w historii stoczniowców, szczególnie tych gdyńskich. 17 grudnia 1970 r., w obliczu strajków i demonstracji związkowców przeciwko podwyżkom cen produktów, władze PRL wykorzystały przeciw protestującym wojsko. Cała akcja zakończyła się tragiczną śmiercią części robotników. Bez wątpienia była to jedna z największych powojennych tragedii w Polsce. Władze oraz mieszkańcy Trójmiasta pamiętają o tamtych ofiarach. W samej Gdyni postawiono dwa pomniki upamiętniające wydarzenia z tamtego okresu: jeden przy Alei Solidarności w Śródmieściu, drugi przy Alei Józefa Piłsudskiego na Wzgórzu Św. Maksymiliana.

Tamten czas już jednak minął. Dzisiejsza Gdynia to miasto prężnie rozwijające się, otwarte na osoby młode, a także sztukę i kulturę. To właśnie tutaj, od 1986 r. odbywa się najważniejsza impreza polskiego kina – Gdynia Film Festival, na której nagrodą główną są statuetki Złotego Lwa. Wydarzenie to przyciąga do Gdyni wiele osób związanych na co dzień z filmem i sztuką. Również festiwal doczekał się swojego pomnika, w Parku Rady. Jest on symbolem nie tylko corocznej imprezy, ale także otwartości miasta na rozwój kultury.

Wymienione wyżej pomniki to tylko niewielka część architektury Gdyni, jednak moim zdaniem istotna. Pokazuje ona tradycje i kierunek, którym podąża to miasto oraz jego włodarze. Upamiętnienie historii, tradycji, a także rozwój miasta poprzez kulturę, to tematy warte utrwalenia w postaci pomników. Pokazuje to charakter miasta, które zna swoje początki i wie, którą drogę chce obrać w przyszłości.

DAWID TRUDZIŃSKI
Student III roku stosunków międzynarodowych - Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej.

KAMIL KUSIER

STADION GDYŃSKIEJ ARKI. JAK GO OCENIAĆ?

Futbol to ostatni święty rytuał naszych czasów
Pier Paolo Pasolini

Jeszcze dziesięć lat temu kiedy mieszkańcy Gdyni wybierali się na mecz piłkarski Arki, czy też Bałtyku sportowa infrastruktura wołała o pomstę do nieba. Rozpadające się stadiony – to dzisiaj już relikt przeszłości.

Piłka nożna w Polsce choć swoje ostatnie sukcesy odnosiła w latach 70-80 do dzisiaj uchodzi za sport narodowy. Z tą teorią nie zgadzają się chociażby fani piłki siatkowej, ale czy mają rację? Sport kreuje widownia, widzów zaś przyciąga magia widowiska – a ta na piłkarskich arenach zdecydowanie przewyższa wszystkie pozostałe.

Nie było tak jednak zawsze. Jeszcze dziesięć lat temu kiedy mieszkańcy Gdyni wybierali się na mecz piłkarski Arki, czy też Bałtyku sportowa infrastruktura wołała o pomstę do nieba. Rozpadające się stadiony – to dzisiaj już relikt przeszłości. Na trzydzieści cztery zespoły występujące w dwóch najwyższych klasach rozgrywkowych, trzynaście występuje na nowoczesnych obiektach, a przeszło dziesięć drużyn buduje, lub jest w stanie ostatnich formalnych przygotowań do budowy nowego stadionu.

Gdzie sklasyfikować stadion Arki Gdynia?

Biorąc pod uwagę cenę obiektu (ok. 90 mln zł) można powiedzieć, że lepiej gdynianie trafić nie mogli. Czy stadion Arki nazwać udanym, czy przychylić się do nielicznych opinii o tym, że gdyński obiekt to architektoniczny bubel.

W każdej teorii można znaleźć argumenty za i przeciw. Biorąc pod uwagę potencjał sportowy miasta Gdynia – mieszczący nieco ponad piętnaście tysięcy kibiców obiekt jest spełniającym zapotrzebowanie miasta, tym bardziej, że spoglądając na mecze Arki Gdynia w ostatnich sezonach – statystyka dla takiego obiektu bywa okrutna.

Poprzez statystykę nie warto jednak spoglądać na sam potencjał stadionu. Biorąc pod

Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji – Stadion Miejski w Gdyni	
Pojemność: 15 139.	**Powierzchnia zabudowy:** 8 900 m2
Kubatura: 140 138 m3	**Powierzchnia dachu:** 10 040 m2
Kategoria UEFA: ***	**Oświetlenie:** 2 000 lx

Strona oficjalna Arki Gdyni www.arka.gdynia.pl

uwagę jego funkcjonalność – nie można mieć zastrzeżeń. Gdzie zatem doszukiwać się wcześniej wspomnianego architektonicznego bubla? W postaci licznych barierek utrudniających oglądanie meczów oraz pracę.

Wystarczy wspomnień chociażby o najwyższych stanowiskach dziennikarskich, gdzie zasiadając przy stole trzeba mocno się nagimnastykować, aby dojrzeć to, co dzieje się w jednej ze stref bocznych boiska.

Odnosząc się do tytułowego pytania – Jak oceniać stadion Arki? Odpowiedzi może się nasuwać kilka. Biorąc pod uwagę jedynie poziom rozgrywkowy Arki – obok krakowskiej Cracovii i bydgoskiego Zawiszy – Arka wstydzić swojego stadionu się nie powinna.

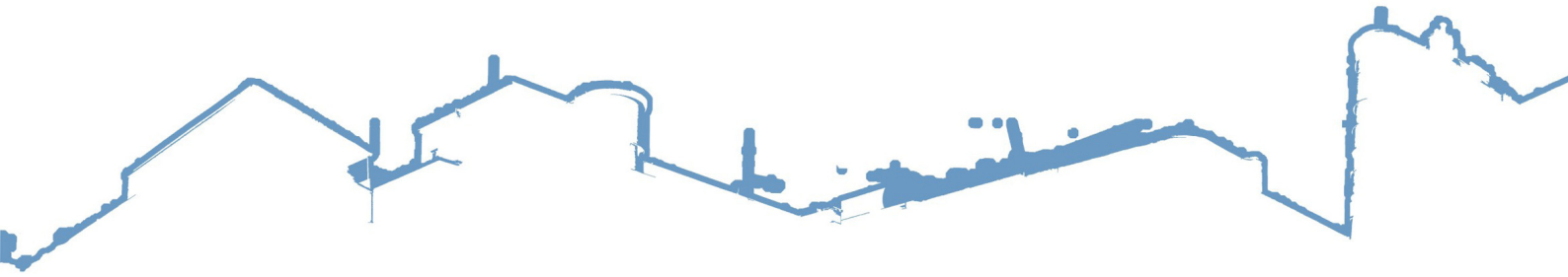
Owszem można mieć zastrzeżenia do warunków oglądania spotkania, to jednak jak mawiał świętej pamięci Kazimierz Górski „dopóki piłka w grze, wszystko jest możliwe" i tak wszystkim dla Gdyni będzie to – czy stadion będzie należycie spełniał rolę gospodarza imprez sportowych, zaś najlepszą oceną będzie frekwencja mieszkańców Gdyni i sympatyków piłki nożnej.

Ekstraklasa sezon 20/2011	osiem meczów – średnio 8 063 widzów
I liga sezon 2011/12	siedemnaście meczów – średnio 4 223 widzów
I liga sezon 2012/13	po dziewięciu meczach – średnio 4 733 widzów

Dane statystyczne z portalu www.90minut.pl

KAMIL KUSIER
Student III roku stosunków międzynarodowych - Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej.

FOTO/Mikołaj Ratajczyk



GDM

Gdyńska Debata Młodych