
POMNIK HISTORII W GDYNI - PROBLEMY OCHRONY GŁÓWNEJ OSI REPREZENTACYJNEJ MIASTA

SOŁTYSIK Maria Jolanta ¹

¹ prof. dr inż. arch. Maria Jolanta Sołtysik, Katedra Historii, Teorii Architektury i Konserwacji Zabytków Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej
<https://orcid.org/0000-0003-0826-1734>

ABSTRAKT: Pomnik Historii w Gdyni obejmuje ukształtowaną w okresie międzywojennym część Śródmieścia, której ważny fragment stanowi założenie Mola Południowego wraz z Basenem Jachtowym i aleją Jana Pawła II. Idea przestrzenna tego zespołu przedstawiona została w 1938 roku, w projekcie tzw. Dzielnicy Reprezentacyjnej, będącym bardzo oryginalną realizacją widokowego otwarcia miasta na port i morze. Ponieważ założenie to nie zostało w okresie międzywojennym dokończony, jest obecnie poddane silnej presji inwestycyjnej – zwłaszcza w rejonie ośrodka żeglarskiego. Obowiązujący plan miejscowy (2009, skorygowany w 2015) niestety dopuszcza tu zwarty sposób zabudowy, sprzeczny z historyczną koncepcją układu luźnego i otwartego na morze. Mimo że założenie Mola Południowego jest od 2007 roku objęte wpisem do rejestru zabytków, to procedury jego ochrony zawiodły, czego dowodem były wyniki przeprowadzonego w 2014 roku konkursu architektonicznego. Rozwiązaniem, które mogłoby ustrzec nas przed błędami planistycznymi powinien być „konserwatorski plan zarządzania pomnikiem historii”, wzorowany na analogicznych planach zarządzania obiektami znajdującymi się na Liście Światowego Dziedzictwa i poprzedzający nadanie obiektowi rangi pomnika.

SŁOWA KLUCZE: Pomnik historii w Gdyni, Molo Południowe, Dzielnica Reprezentacyjna, plan miejscowy, plan zarządzania pomnikiem historii

Wprowadzenie

Śródmieście Gdyni zostało wpisane na listę pomników historii w lutym 2015 roku, stając się na tej liście najmłodszym wiekowo pomnikiem historii w Polsce¹. Chroniony zespół obejmuje bowiem układ przestrzenny z lat 20. i 30. XX wieku, stanowiący „ukształtowaną w okresie dwudziestolecia

¹ Dwa lata później, w marcu 2017 roku została wpisana na listę pomników historii Radiostacja w Gliwicach. *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej* (dalej cyt. Dz. U.) z dnia 28 marca 2017, poz. 654.

międzywojennego część centrum Gdyni”². Wcześniej, już w 2007 roku, kompleks ten wpisano do rejestru zabytków, sankcjonując tym samym prowadzoną już od lat 90. ubiegłego stulecia ochronę położonych w jego granicach obiektów architektonicznych. Trzeba podkreślić, że na polu tej ochrony miasto oraz służby konserwatorskie odniosły wyraźny sukces, którego miarą jest około 30 obiektów modernistycznych wpisanych do rejestru zabytków i ponad 110 w gminnej ewidencji zabytków.

Pewne problemy stwarza jednak ochrona walorów kompozycyjnych bardzo ważnej części tego zespołu – ochrona jego głównej osi reprezentacyjnej, obejmującej założenie tzw. Mola Południowego, a więc najdalej na południe wysuniętego pirsu portowego Gdyni (fot.1).



Fot. 1 Molo Południowe wraz z Basenem Jachtowym, stanowi najdalej na południe wysunięty gdyński pirs portowy, przeznaczony na żeglugę przybrzeżną i jachtową oraz na funkcje reprezentacyjne i rekreacyjne (fot. M. J. Sołtysik)

Ten obszar, unikatny w sensie przestrzennym i stanowiący jedno z najbardziej uczęszczanych miejsc spacerowych w Gdyni jest dziś w pewnych rejonach mocno zaniedbany, a plany jego przyszłego zagospodarowania budzą uzasadnione obawy w kontekście konserwatorskim.

Pomnik historii na styku miasta z morzem – unikatowa idea modernistyczna Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni

W Rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 2015 roku ustanawiającym gdyński pomnik historii zawarto znamienne stwierdzenie - celem ochrony jest zachowanie (...) „unikatowego układu urbanistycznego powstałego na styku miasta z morzem, który jest

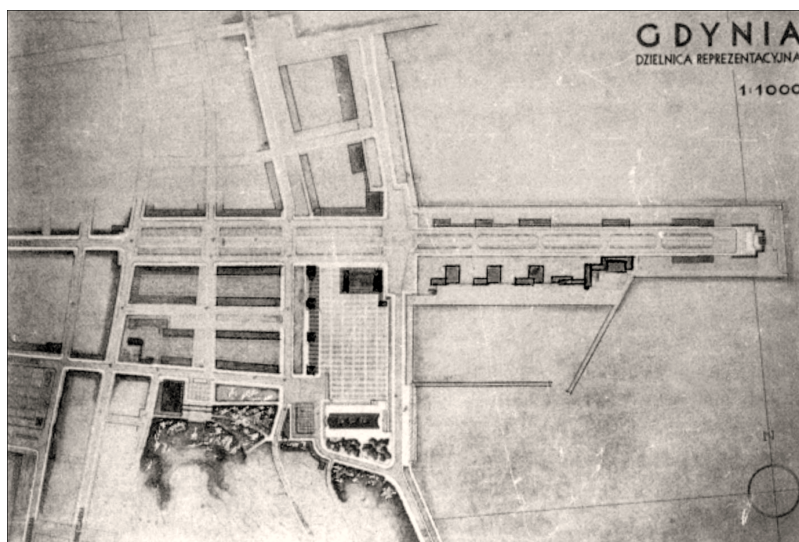
² Dz. U. z dnia 16 marca 2015, poz. 356, par. 3.1.

wybitnym osiągnięciem polskiego modernizmu”³. Nie ulega wątpliwości, że w granicach historycznego Śródmieścia Gdyni tym obszarem, który w sposób najbardziej namacalny tworzy układ urbanistyczny na styku miasta z morzem jest założenie przestrzenne Mola Południowego wraz Basenem Jachtowym i ciągiem alei Jana Pawła II (dawnej alei Zjednoczenia Ziemi Polskich), położonej na osi mola a zarazem na przedłużeniu ulicy 10 Lutego i Skweru Kościuszki. Ta koncepcja urbanistyczna łączy w jedną całość przestrzenną miasto, port i morze, wprowadzając strukturę miejską na specjalnie w tym celu zbudowany pirs portowy, szeroko dostępny dla wszystkich mieszkańców i przeznaczony dla żeglugi przybrzeżnej oraz jachtowej. Rozwiązanie to było w swym zamyśle kompozycyjnym bez precedensu zarówno w skali polskiej jak i europejskiej – zwykle bowiem wielkie porty i centra miejskie stanowią odrębne układy przestrzenne, raczej odwrócone od siebie niż sprzężone. Jednakże owo oryginalne zintegrowanie miasta i portu było w latach 30. XX wieku ideą przewodnią architektów i urbanistów projektujących Gdynię – miejscem, gdzie zamierzali oni zbudować reprezentacyjną część nowopowstającego zespołu.

Idea ta uzyskała swój kształt przestrzenny w układzie tzw. Dzielnicy Reprezentacyjnej⁴, nad którą prace projektowe prowadzono w latach 1932-1938. Według przyjętej ostatecznie w czerwcu 1938 roku koncepcji (rys. 1), głównym elementem Dzielnicy było Molo Południowe wraz z Basenem Jachtowym oraz zaprojektowanym wzdłuż osi Mola układem szerokiej alei, prowadzącej do umieszczonego na jej końcu Pomnika Zjednoczenia Ziemi Polskich. Ta założona z rozmachem aleja, składała się z poprowadzonego środkiem, szerokiego skweru i dwóch osi ulicznych po bokach, którym towarzyszyły dwa jednostronne ciągi zabudowy - wzdłuż północnego i wzdłuż południowego nabrzeża Mola. Jest przy tym rzeczą charakterystyczną, że zabudowa ta nie miała tworzyć zwartych pierzei, tylko luźny, otwarty na morze zespół, umożliwiający szerokie prześwity widokowe zarówno na kierunku głównej osi, jak i po jej obu stronach.

³ Pełen tekst brzmienia Rozporządzenia Prezydenta brzmi: „Par. 1. Uznaje się za pomnik historii „Gdynia – historyczny układ urbanistyczny śródmieścia”, położony w Gdyni, w województwie pomorskim. Par. 2. Celem ochrony pomnika historii wymienionego w par. 1 jest zachowanie ze względu na wartości historyczne, artystyczne i naukowe, unikatowego układu urbanistycznego powstałego na styku miasta z morzem, który jest wybitnym osiągnięciem polskiego modernizmu, a ze względu na jego szczególną rolę w rozwoju kraju i budowie polskiej tożsamości po odzyskaniu niepodległości, uchodzi za symbol II Rzeczypospolitej. Par. 3. Obszar pomnika historii (...) obejmuje ukształtowaną w okresie dwudziestolecia międzywojennego część centrum Gdyni (...)”, op. cit. poz. 356.

⁴ Sołtysik M. (1993). *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN (ss. 294-305 i 342-344); zob. także Sołtysik M. J., (2011). *Modernistyczne centrum miasta – ewolucja idei Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni 1926-2007* [w:] M. J. Sołtysik, R. Hirsch (Ed), *Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie* (ss. 51-62). Gdynia: Urząd Miasta Gdyni 2011.



Ryc. 1 Projekt Dzielnicy Reprezentacyjnej w Gdyni z czerwca 1938 r. autorstwa arch. Stanisława Filipkowskiego, którego główną częścią jest Molo Południowe wraz z Domem Żeglarza Polskiego i pawilonami żeglarskimi (źródło: archiwum prywatne M. J. Sołtysik)

Koncepcja Dzielnicy Reprezentacyjnej została w części związanej z Molem Południowym w znacznym stopniu zrealizowana⁵. Zbudowane w 1936 roku Molo i Basen Jachtowy oraz urządzona pod koniec lat trzydziestych aleja Zjednoczenia Ziemi Polskich wraz z dwoma usytuowanymi przy niej obiektami – Domem Żeglarza Polskiego (dziś Wydziałem Nawigacyjnym Uniwersytetu Morskiego) i Stacją Morską⁶ (dziś Morskim Instytutem Rybackim) – w sposób bardzo konsekwentny realizowały główną ideę kompozycyjną układu, a więc ekspozycję Śródmieścia na port i morze. Było to niezwykle oryginalne rozwiązanie przestrzenne, które poprzez swą unikatową kompozycję krajobrazową oraz otwarty układ luźnej, asymetrycznej i zróżnicowanej wysokościowo zabudowy stanowiło świetny przykład najnowszych, awangardowych idei modernistycznych w urbanistyce.

Zespół Mola Południowego jest awangardowy również w wymiarze architektonicznym. Świetnie zaprojektowany i dziś znajdujący się w rejestrze zabytków dawny Dom Żeglarza Polskiego (fot. 2) pełnił rolę dominanty architektonicznej założenia. Miało się tu mieścić główne centrum hotelowo-szkoleniowe rozwijającego się prężnie w okresie międzywojennym polskiego żeglarstwa morskiego. Jego po mistrzowsku skomponowana bryła, asymetryczna, mocno rozczłonkowana oraz zróżnicowana wysokościowo jest w swym głównym korpusie cztero-

⁵ Z uwagi na wybuch wojny w 1939 roku nie zdążono niestety rozpocząć realizacji kompleksu tzw. Forum Morskiego, a więc reprezentacyjnego placu u nasady Mola Południowego, który miał również stanowić część Dzielnicy Reprezentacyjnej.

⁶ Zlokalizowana na końcu Mola, obok Domu Żeglarza, Stacja Morska została wzniesiona w 1938 roku według projektu Leonarda Tomaszewskiego oraz Juliusza Żakowskiego i rozbudowana w latach 1969-1971 o przeszkloną rotundę. Stanowi ona dziś Akwarium Gdyńskie Morskiego Instytutu Rybackiego.

i pięciokondygnacyjna, schodząc po obu stronach skrzydłami bocznymi do wysokości dwóch kondygnacji. Główny akcent kompozycji tworzył dynamicznie zarysowany, owalny ryzalit od strony basenu jachtowego, podkreślony wstęgowymi oknami i daszkiem wieńczącym piątą kondygnację, stylizowanym na mostek kapitański. „Okrętowa” stylistyka tej realizacji pozostaje do dziś jedną z ikon gdynskiego modernizmu. Obok, na przedłużeniu skrzydła zachodniego Domu Żeglarza projektowano w latach trzydziestych żeglarski ośrodek morski, jako jego funkcjonalne uzupełnienie i kontynuację. Również w swej formie architektonicznej miał on być kontynuacją kompozycyjną Domu Żeglarza, składając się z trzech dwukondygnacyjnych pawilonów spiętych w przyziemiu słupowymi portykami. Wszystkie te obiekty ukształtowano w jeden spójny zespół, w którym jednak główną rolę przestrzenną odgrywał Dom Żeglarza, a projektowane pawilony, wyraźnie niższe, podporządkowano tej dominancie.



Fot. 2 Dawny Dom Żeglarza Polskiego, obecnie Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej w Gdyni, zbudowany według projektu Bohdana Damińskiego i Tadeusza Sieczkowskiego z 1937 r., rozpoczęty w latach 1938-1939 i ukończony po 1945 roku (fot. M. J. Sołtysik)

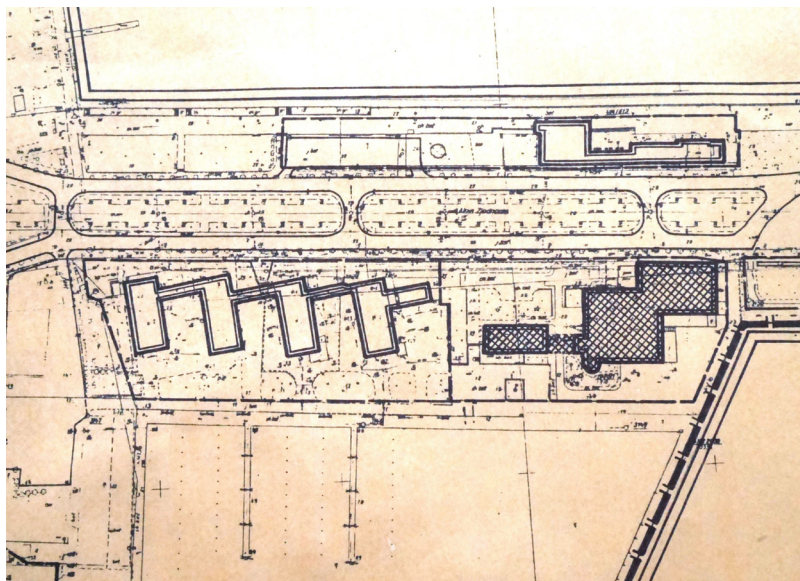
Budowa samego Domu Żeglarza, prowadzona i mocno zaawansowana w latach 1938-1939, została ukończona zgodnie z pierwotną koncepcją krótko po wojnie. Realizacji ośrodka żeglarskiego nie zdążono już niestety przed 1939 rokiem rozpocząć i musiała ona czekać na swą kolej przez ponad 2 dekady⁷.

⁷ W latach 70. XX wieku powstał również na Molo Południowym – po jego północnej stronie – dworzec żeglugi przybrzeżnej („Dworzec Żeglugi Gdańskiej”), zaprojektowany przez znanego architekta Lecha Zaleskiego. Wzniesiono go na miejscu prowizorycznej przedwojennej przystani „Żegluga Polskiej S.A.”

Powojenna zabudowa przy Basenie Jachtowym

W pierwszych latach powojennych prowadzono intensywną odbudowę zniszczonego przez Niemców portu gdyńskiego, w tym także wysadzonych nabrzeży Basenu Jachtowego. Po przywróceniu jego pierwotnego kształtu, ukończone zostało urządzenie Domu Żeglarza. Krótko potem zmieniło się jednak przeznaczenie funkcjonalne tego obiektu i wprowadzono podział funkcjonalny całego terenu przy Basenie Jachtowym. Do dawnego Domu Żeglarza przeniesiony został jeden z wydziałów Państwowej Szkoły Morskiej (dziś Uniwersytetu Morskiego) – Wydział Nawigacyjny – co wyłączyło praktycznie ten obiekt z ogólnodostępnego użytkowania, oddzielając go jednocześnie od planowanego obok ośrodka żeglarskiego.

Decyzja o budowie pawilonów żeglarskich zapadła na początku lat 70. XX wieku. Wówczas jeszcze w żywej pamięci była pochodząca z lat międzywojennych koncepcja rozplanowania Mola Południowego i jego otwartej widokowo na Basen Jachtowy zabudowy. Niewątpliwie stała się ona inspiracją dla projektantów nowego ośrodka żeglarskiego, którzy ukształtowali tę inwestycję w sposób luźny, nieintensywny, nawiązując tym do oryginalnej koncepcji Dzielnicy Reprezentacyjnej. W latach 70. powstały tu wówczas 4 niskie pawilony, jedno- i dwupiętrowe, połączone ze sobą ciągiem częściowo zagłębionych w ziemi parterowych hangarów z tarasami widokowymi na dachach, na które można było wejść z głównej alei (rys. 2). Zespół ten był dobrze wpisany w całość założenia, tworzył architekturę „krajobrazową”, umożliwiającą otwarcia widokowe na morze poprzez ogólnodostępne tarasy widokowe. W tym sensie awangardowa idea międzywojenna została w tej realizacji w pewnym stopniu urzeczywistniona.



Ryc. 2 Układ zabudowy ośrodka żeglarskiego przy Basenie Jachtowym w 1994 roku. Widzimy zbudowane w latach 70. XX wieku cztery pawilony żeglarskie, jedno- i dwupiętrowe, połączone ze sobą ciągiem częściowo zagłębionych w ziemi parterowych hangarów z tarasami widokowymi na dachach, na które można było wejść z głównej alei. Pawilony żeglarskie są funkcjonalnie oddzielone od dawnego Domu Żeglarza Polskiego, a obecnie Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej (źródło: archiwum prywatne M. J. Sołtysik)

Były jednak również zmiany w stosunku do projektów międzywojennych. Poszczególne pawilony zostały bowiem ustawione ukośnie względem linii ulicy, co optycznie miało zmniejszyć długość ich frontów i tworzyć rozwiązanie bardziej urozmaicone przestrzennie. Poza tym, dość skromna, utrzymana w stylistyce powojennego modernizmu architektura nowych budynków z jednej strony wyraźnie odbiegała od artykulacji dawnego Domu Żeglarza, z drugiej jednak utrzymywała jego dominację przestrzenną w zespole i właściwe relacje wysokościowe. Generalnie więc, rozwiązanie to nie deprecjonowało walorów historycznego układu. W swym ogólnym zarysie przetrwało do dzisiaj, choć stan przestrzenny pawilonów żeglarskich od końca lat 90. XX wieku ulega stałej degradacji.

Obecne zagospodarowanie Mola Południowego

Istniejące dzisiaj zagospodarowanie Mola Południowego stanowi rejon jaskrawego konfliktu przestrzennego, w którym ład w wielu miejscach przegrywa z chaosem. O ile ciąg biegnącego środkiem alei Jana Pawła II skweru jest zwykle zadbane, ładnie oświetlony i uporządkowany, to wiele do życzenia pod tym względem pozostawia rejon ośrodka żeglarskiego. Sam dawny Dom Żeglarza – jako zabytek rejestrowy i gdyńska ikona modernizmu – został niedawno pięknie odnowiony i wyeksponowany. Jednakże od lat powojennych do dzisiaj pełni on funkcje szkolne, jako Wydział Nawigacyjny Uniwersytetu Morskiego i pod względem użytkowym nie stanowi jednej całości z kompleksem pawilonów żeglarskich. Natomiast te ostatnie, podobnie jak cały położony przy nich rejon przy Basenie Jachtowym, to teren w sensie przestrzennym bardzo zaniedbany.

Chaos ten jest w większości rezultatem wadliwych zmian przestrzennych, wprowadzonych tu w okresie powojennym. Ustalony po wojnie podział funkcjonalny okazał się bardzo niekorzystny, gdyż pozbawił ośrodek żeglarski jego naturalnego centrum, jakim miał być Dom Żeglarza. Niekorzystną sytuację pogłębia fakt niedostosowania programu użytkowego istniejących pawilonów żeglarskich do obecnych potrzeb. Chodzi zwłaszcza o brak zaplecza gastronomicznego, które jest niezbędne na terenie tak atrakcyjnym jak Molo Południowe i będącym jednym z głównych ciągów rekreacyjnych Śródmieścia Gdyni. Paradoksalnie, z jednej strony brakuje w tej zabudowie usług gastronomii, a z drugiej istniejące tu tarasy widokowe pozostają prawie w ogóle nieużytkowane i niewykorzystane. Za to masowo powstają przy nich całe rzędy prowizorycznych bud gastronomicznych, które zimą straszą zabitymi deskami, a latem odpychają niechlujnym wyglądem. Prócz tego, pawilony klubów żeglarskich są nieremontowane, starzeją się technicznie, a od lat 90. obwiesza się je reklamami, przebudowuje i degraduje przestrzennie. Niestety, w sezonie letnim nawet uporządkowany zwykle ciąg zielonego skweru pieszego w środku alei Jana Pawła II przeżywa istną inwazję mniej lub bardziej tymczasowych obiektów - stelaży wystawowych, reklam i bud kawiarnianych. Na końcu Mola Południowego, w miejscu kulminacji przestrzennej układu znajduje się duży parking, o nierównej i mało estetycznej nawierzchni, co dodatkowo wprowadza chaos na tym terenie.

Miejscowe projekty zagospodarowania przestrzennego i konkurs na „Nową Marinę w Gdyni” (2009-2015)

Pewne nadzieje dotyczące uporządkowania przestrzeni dawnej Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni związane były z nowym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W 2009 roku, a więc dwa lata po wpisaniu Śródmieścia do rejestru zabytków, plan ten w istocie został uchwalony⁸. Jednakże jego zapisy w części dotyczącej Mola Południowego i ośrodka żeglarskiego okazały się kontrowersyjne i w sposób niewłaściwy ujmowały kwestię ochrony zabytkowego układu. Bowiem w karcie terenu nr 47, obejmującej obszar tego ośrodka, na miejscu istniejących pawilonów żeglarskich przewidziano duży kompleks nowej, czterokondygnacyjnej zabudowy o wysokości do 15 metrów. Wyznaczono dla niej długą, liczącą 190 m pierzeję wzdłuż Alei Jana Pawła II, zamkniętą przez bardzo duży blok urbanistyczny, o wymiarach 190/60 metrów⁹. Jednocześnie, powołując się na konieczność ochrony dziedzictwa kulturowego, plan zalecał sposób kształtowania nowej zabudowy, stojący – paradoksalnie – w wyraźnej sprzeczności z historyczną ideą urbanistyczną Mola Południowego. Ustalał bowiem, że na tym terenie „wymagane jest nawiązanie wysokością budynków projektowanych w zwartych pierzejach” do „istniejącej zabudowy sąsiedniej”¹⁰. Po pierwsze więc, z zapisu wynika że dla tej części Mola Południowego przewidziano zabudowę zwartą i pierzejową, bez nawiązania do układu luźnego z bocznymi otwarciami widokowymi, który był istotą rozplanowania zabytkowego zespołu. Po drugie zaś, w planie zalecono nawiązanie wysokościowej nowej zabudowy do sąsiadującego z nią dawnego Domu Żeglarza, bez zwrócenia uwagi na to, że w zabytkowym zespole obiekt ten pełnił rolę dominanty wysokościowej i że pawilony żeglarskie miały być od niego istotnie niższe. Obu tych historycznych zasad kompozycyjnych kształtowania zabudowy Mola Południowego plan nie uwzględniał – co jest wyraźnym błędem polityki przestrzennej miasta i jego służb urbanistycznych. Trzeba przy tym niestety wspomnieć, że ustalenia planu uzyskały pełną akceptację czynników konserwatorskich, a więc aprobatę Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

⁸ Uchwała nr XXXVII/839/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz Jana z Kolna i 10 Lutego. *Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego* (dalej cyt. *Dz. Urz. Woj. Pom.*) z 27 stycznia 2010 r., Nr 12, poz. 220.

⁹ Por. rysunek planu stanowiącego załącznik graficzny do Uchwały nr XXXVII/839/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 listopada 2009 r...., ibidem, oraz tekst karty terenu nr 47 tego planu. Pierzeja ta zamknięta była blokiem urbanistycznym o długości 200 m i szerokości 70 m.

¹⁰ Por. punkt 5 karty terenu nr 47 i przywołany w nim jako obowiązujący zapis paragrafu 5 ust. 1. pkt 2.b uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania (Uchwała nr XXXVII/839/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 listopada 2009 r...., op. cit.). Dokładny zapis wspomnianego punktu 2 b paragrafu 5 brzmi: „nową zabudowę należy dostosować skalą do istniejącej zabudowy sąsiedniej, wymagane jest nawiązanie wysokością budynków projektowanych w zwartych pierzejach zabudowy, do poziomu gzymsu, attyki budynków istniejących – wyjątki od tej zasady dopuszczone są w przypadku, gdy wysokość istniejącego, sąsiedniego budynku odbiega o więcej niż 1 kondygnację od dopuszczalnej wysokości w danej pierzei zabudowy, ustalonej w karcie terenu”. Ponieważ zabudowa istniejąca na tym terenie liczy 2 kondygnacje, a dopuszczalna nowa zabudowa liczy 4 kondygnacje, więc zalecanym odniesieniem wysokościowym jest czterokondygnacyjna zabudowa sąsiednia dawnego Domu Żeglarza.

Jaskrawą ilustracją skutków przestrzennych tak sformułowanych zapisów planistycznych były rezultaty konkursu architektonicznego na „Nową Marinę w Gdyni” ogłoszonego 2014 roku. Wszystkie prace konkursowe ukazywały dobitnie, że projektowana zgodnie z tymi zapisami długa, czterokondygnacyjna pierzeja wzdłuż Alei Jana Pawła II jest kompletną pomyłką i zupełnie nie pasuje do krajobrazowego założenia Mola Południowego. Jest zbyt monumentalna i nie daje widokowego powiązania Alei z Basenem Jachtowym, co było główną ideą urbanistyczną zabytkowego zespołu. Zarówno w pracach nienagrodzonych (fot.3), jak i w pracy która uzyskała przeznaczoną do realizacji pierwszą nagrodę, widać wyraźnie, że skala nowoprojektowanego zespołu jest dużo za duża. Wielokrotnie przekracza kubaturę zabytkowego Domu Żeglarza, przytłaczając go swym ogromem, a nowa architektura zupełnie nie uwzględnia kontekstu przestrzennego tej ikony gdyńskiego modernizmu.



Fot. 3 Jedna z czterech prac nadesłanych na konkurs zamknięty na „Nową Marinę w Gdyni” z 2014 r., ukazująca dobitnie, że projektowana zgodnie z zapisami obowiązującego aktualnie planu miejscowego tego terenu długa, 190-metrowa czterokondygnacyjna pierzeja wzdłuż Alei Jana Pawła II jest kompletną pomyłką i zupełnie nie pasuje do krajobrazowego założenia Mola Południowego (fot. M.J. Sołtysik)

Szczęśliwie, jak dotąd do realizacji nowego giganta gdyńskiej architektury nie doszło. Jednakże wspomniane wyżej zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nadal obowiązują, gdyż zostały one utrzymane we wprowadzonej w końcu 2015 roku zmianie do planu¹¹ i w każdej chwili można zacząć je realizować. Paradoksalnie bowiem owa zmiana polegała jedynie na dalszym zwiększeniu dopuszczalnej na tym terenie wysokości zabudowy – z 15 metrów do 18,45 metrów – oraz na zwiększeniu dopuszczalnej intensywności zabudowy do

¹¹ Uchwała nr XV/315/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 grudnia 2015 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego. *Dz. Urz. Woj. Pom.* z dnia 27 stycznia 2016 r., poz. 270.

2,1¹². Jest rzeczą znamionną, że miało to miejsce w grudniu 2015 roku, a więc już po uzyskaniu przez Śródmieście Gdyni wraz z Molem Południowym statusu pomnika historii. Widać więc, że to dodatkowe wyróżnienie praktycznie niewiele przyczyniło się do prawidłowej ochrony zespołu urbanistycznego.

Trzeba też podkreślić, że obowiązujący plan miejscowy nie formułuje żadnych wskazań dotyczących rozwijającego się masowo na całym obszarze Mola Południowego zagospodarowania tymczasowego – bud gastronomicznych i przeróżnych instalacji reklamowo-wystawowych. Obiekty te, teoretycznie tymczasowe, są do dziś przykrą, całoroczną codziennością tego terenu.

Specyfika konserwatorska Mola Południowego i słabość istniejących procedur ochrony

Należy więc zadać pytanie dlaczego na tym terenie, chronionym zarówno wpisem do rejestru zabytków jak i wyróżnionym statusem pomnika historii, możliwe były takie błędy planistyczne? Dlaczego plany sprzeczne z historyczną ideą kompozycyjną uzyskały akceptację czynników konserwatorskich? Dlaczego istniejące procedury zawiodły?

Szukając odpowiedzi na to pytanie trzeba na wstępie zauważyć fakt, że Molo Południowe jako przedmiot ochrony posiada swą wyraźną specyfikę. Po pierwsze, jest to zespół, który z jednej strony jest częścią objętego ochroną układu urbanistycznego Śródmieścia, a z drugiej strony zespół, o którego walorach artystycznych przesądza inna niż w całym Śródmieściu idea kompozycyjna – relacja z morzem i krajobrazem. O ile bowiem w centrum Gdyni zasadą kompozycyjną była zabudowa wysoka, zwarta i pierzejowa, to na Molo Południowym zupełnie odwrotnie – zabudowa luźna z otwarciami widokowymi i przewagą terenów zielonych, niższa, różnorodna wysokościowo i podporządkowana określonym dominantom. W procedurach planistycznych i konserwatorskich pominięto tą specyfikę kompozycyjną Mola Południowego i jego relację z krajobrazem.

Drugą ważną kwestią stanowiącą o specyfice konserwatorskiej Mola Południowego jest fakt, że zespół ten nie został w okresie międzywojennym dokończony, a zarówno wpis do rejestru zabytków, jak i rozporządzenie nadające mu status pomnika historii dotyczy wyraźnie okresu międzywojennego. Jest więc w pewnym sensie oczywiste, że teren niewypełniony przez zabudowę z lat 20. i 30. XX wieku będzie słabo chroniony i podatny na presję inwestycyjną, na wszelkie dobudowy i rozbudowy.

O słabości istniejących procedur konserwatorskich w tym wypadku przesądził splot dwóch wspomnianych wyżej okoliczności: (1) nieskuteczna ochrona głównej idei kompozycyjnej układu, innej niż w pozostałej części Śródmieścia; (2) presja inwestycyjna na teren wolny od zabudowy historycznej. Tej specyficznej sytuacji nie były w stanie skutecznie sprostać istniejące procedury ochrony. Sprawowane są one bowiem na podstawie dokumentów, które z reguły albo w ogóle nie odnoszą się do tych kwestii, albo czynią to w sposób bardzo ogólny i mało precyzyjny. Nie odnoszą się również do ewentualnych działań inwestycyjnych na chronionym terenie. Potrzebne są więc pilnie nowe rozwiązania prawne w procedurach ochrony.

¹² Ibidem, par. 2

Konkluzja – potrzeba planu konserwatorskiego zarządzania Pomnikiem Historii

W polskiej praktyce ochrony obiektów zabytkowych, szczególnie zaś tych, które są pomnikami historii, brakuje procedury, która obejmowałaby zasady postępowania konserwatorskiego, dedykowane specyficznemu do tego właśnie obiektu. Właściwym rozwiązaniem mogłyby być plany zarządzania pomnikami historii (lub szerzej - plany zarządzania obiektami zabytkowymi). Wzorem mogłyby się tu stać analogiczne plany zarządzania obiektami znajdującymi się na Liście Światowego Dziedzictwa „World Heritage List” (Plan of Monument Management).

Sporządzenie konserwatorskiego planu zarządzania powinno być nie tyle następstwem każdego aktu uznania za pomnik historii, co jego warunkiem. Musiałby być wcześniej przygotowany, może jeszcze na etapie wpisu do rejestru zabytków. Powinien zawierać szczegółowe wskazania dla ochrony obiektu, również w kontekście ewentualnych przyszłych działań inwestycyjnych i zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jego sporządzenie musi być dokumentem prawnie obowiązującym i należeć do zakresu działań służb konserwatorskich. Nie można pozostawić tego w całości w gestii właściciela obiektu a zarazem przyszłego inwestora, gdyż obserwowana obecnie praktyka wykonywania przez ten podmiot prawny planów rewaloryzacji lub studiów historyczno-konserwatorskich obiektów zabytkowych nie spełnia prawidłowo swej roli ochronnej, jest najczęściej mało obiektywna i podporządkowana doraźnym, partykularnym interesom deweloperskim.

Plan zarządzania pomnikiem historii jest niezbędny zwłaszcza w przypadku dużych zespołów zabudowy, posiadających różnorodną strukturę kompozycyjną, inną dla poszczególnych jednostek historyczno-przestrzennych. Powinien uwzględniać specyfikę kompozycyjną każdej z tych jednostek przestrzennych, a także zawierać wskazania dla terenów wolnych od zabudowy historycznej, na których możliwe będą w przyszłości działania inwestycyjne,

Przedstawiony powyżej przypadek Mola Południowego w Gdyni jest tylko ilustracją i przykładem szerszego problemu konserwatorskiego dotyczącego ochrony pomników historii w skali całego kraju.

Bibliografia

Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 marca 2015, poz. 356 i z dnia 28 marca 2017, poz. 654.

Sołtysik M., (1993). *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN (ss. 294-305 i 342-344).

Sołtysik M. J., (2011). *Modernistyczne centrum miasta – ewolucja idei Dzielnicy Reprezentacyjnej Gdyni 1926-2007* [w:] M. J. Sołtysik, R. Hirsch (Ed), *Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie* (ss. 51-62). Gdynia: Urząd Miasta Gdyni 2011.

Uchwała nr XXXVII/839/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz Jana z Kolna i 10 Lutego. Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego (dalej cyt. Dz. Urz. Woj. Pom.) z 27 stycznia 2010 r., nr 12, poz. 220.

Uchwała nr XV/315/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 grudnia 2015 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieścia w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego, Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 27 stycznia 2016 r., poz. 270.