

TRUDNOŚCI URBANISTYCZNE M. GDYNI

Idea portu własnego, na własnym świeżo odzyskanym brzegu morskim — jednym słowem — Gdynia — port została entuzjastycznie przyjęta przez państwo i społeczeństwo i jest już prawie zrealizowana.

Zagadnieniem, które nie miało szczęścia, którego realizacja nie została nigdy oparta o zdrowy, należyte pomyślanie i fachowo opracowany plan, w odniesieniu do którego nikt nigdy się nie zdobył przynajmniej na dobry pomysł jest — Gdynia — Miasto.

A przecież idea Gdyni — miasta jest równie ważną.

Miasto portowe jest przecie mózgiem i sercem każdego portu, bez miasta port jest abstrakcją. Tymczasem u nas nie pomyślano o sytuacyjnych potrzebach miasta, gdy wybierano najdogodniejszą sytuację pobrzeża dla portu. Przeciwnie włączono to miasto w wązki trójkąt między portem, morzem i górami. Nie pomyślano o potrzebach terenowych miasta, gdy wykupywano na dogodnych warunkach olbrzymie tereny, przeznaczone na port. Nie myślano o miście gdy projektowano sieć torów kolejowych, obsługujących port lub trasowano nowe linie, łączące port z zapleczem. Przeciwnie pozwolono, by główny tor kolejowy rozdzierał organizm miasta na dwie części, przechodząc nieomal w poziomie ulic. Później już odcięto jeszcze od trójkąta terenu, przeznaczanego dla miasta całą jego podstawę, — szeroki pas wzdłuż granicy portu, prostopadły do morza — zabierając go na powiększenie harfy torów obsługujących port.

Nie pomyślano o mądrym komunikacyjnym powiązaniu portu z miastem. Przeciwnie, oddzielono port od miasta głuchym parkanem. Arterje miejskie równoległe do morza, mające łączyć miasto z portem, ślepo uderzają w ten parkan i nigdzie właściwie nie prowadzą. Przecięto jedyną ulicę, łączącą miasto z portem — ul. Portową, szerokim pasem torów. W czasie ruchu pociągów na tych torach miasto często godzinami było odcięte od portu, nie można bowiem uważać za połączenie miasta z portem parokilometrowego objazdu, położonego za dworcem kolejowych, również w poziomie torów. Nie zastanawiano się, że problemat budowy Gdyni jest problemat zupełnie wyjątkowy. Gdynia nie reprezentuje bowiem interesów tylko lokalnych, przeciwnie jest ona ogniskiem interesów całego Państwa — buduje się sumptem całego narodu. Z drugiej strony możliwości i potrzeby techniczne budowy Gdyni są zgola wyjątkowe — Gdynię zaczęto budować w szczerem polu — bez skomplikowanych trudności, które historycznie nawarstwiane, piętrzyły się w innych miastach.

Zamiast dać Gdyni nową sytuację prawną, odpowiadającą tym jej wyjątkowym warunkom, zamiast stworzyć chociażby nawet osobną ustawę o budowie Gdyni, jak tego wymaga ważność zagadnienia, kazano Gdyni powstać na podstawie praw, pomyślanych dla miast starych. Tem samym przeszczepiono na grunt Gdyni wady starych miast, które były tam historyczną koniecznością, — w Gdyni zaś mogły być z łatwością ominięte. Nie zapobiegano chaotycznym poczynaniom właścicieli terenów, dzikiej, spekulacyjnej

parcelacji gruntów, której jedyną ideą był zysk doraźny.

Nie powstrzymane rozbieżnych konkurencyjnych poczynań obywateli — przypadkowych gdynian. Tem liberalizm organizacyjny bardzo szybko i bardzo srodcze się zemścił; dzisiaj budując Gdynię — miasto nowe, mamy w niej już do czynienia z wszystkimi normalnymi wadami miasta starego.

Sytuacja urbanistyczna miasta nie wiele się poprawiła z chwilą przystąpienia do sporządzenia planów zabudowy. Projektów zabudowy nie oparte na szerokim programie państwowo - gospodarczym miasta, funkcjonalnie złączonego z ideą i programem budowy portu. Ani prasa, ani sfery fachowe, ani społeczeństwo nie dały żadnych wytycznych i nie zdobyły się na rzeczową, twórczą krytykę pierwszych poczynań urbanistycznych w Gdyni.

Konferencja urbanistyczna, zwołana przez Towarzystwo Urbanistów Polskich w jesieni 1931 r. w Gdyni poruszyła wprawdzie sprawy, związane ze sporządzeniem planów zabudowania Gdyni, jednakże przeszła bez większego echa, jeśli chodzi o stronę organizacyjną samej pracy w Oddziale Zabudowy Komisarjatu Rządu. Artykuł Prof. E. Norwertha w czasopiśmie „Kultura“ wystąpił z ostrą krytyką istniejącego stanu urbanistyki Gdyni miasta. Ze swadą publicy-

styczną, właściwą pióru autora, poruszona tam została strona plastyczno - architektoniczna koncepcji urbanistycznej śródmieścia Gdyni. Problematy techniczne i gospodarcze zostały pominięte — głucho też było o głębokich przyczynach programowo - organizacyjnych, które spowodowały ten stan rzeczy.

Wyjątkowość warunków Gdyni miasta została bardzo prędko wyczuła i zrozumiała przez centralne władze państwowe — utworzenie przed paru laty Komisarjatu Rządu właściwych kompetencjach, dało ramy organizacyjne dla należytego rządzenia w tym wyjątkowym terenie. W ten sposób sprawa należytego administrowania została rozwiązana.

Sprawa należytego zorganizowania budowy Gdyni jednak się odwleka. Ostatnie dopiero posunięcia wykazują bliższe zainteresowanie się tą kwestją. Obecny stan pracy i organizacji biura urbanistycznego m. Gdyni wymaga szybkich decyzji reorganizacyjnych ze strony czynników decydujących intensywnej, przyspieszonej pracy Biura Zabudowy Gdyni. Trzeba wypełnić luki i postawić pracę na poziomie takim, jaki wymaga ważność zagadnienia budowy Gdyni — obiektu zainteresowań nie tylko lokalnych, lecz ogólnie narodowych.