

ALEKSANDRA JANICKA*

**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA
BASENU PÓŁNOCNEGO W ŚWINOUJŚCIU**

Streszczenie

W latach 2004-2005 w ramach badań projektowych przy współpracy władz miasta Świnoujścia, Institut für Landschaftsplanung Technische Universität w Berlinie sporządził analizy oraz wykonał szereg prac badawczo-projektowych mających na celu osiągnięcie wspólnej i najtrafniejszej koncepcji funkcjonalno-przestrzennego projektu zagospodarowania dla Basenu Północnego. Zwyciężyła koncepcja zagospodarowania terenu i jego zaplecza infrastrukturalnego ukierunkowana na rekreację, w tym obsługę jachtową.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, Basen Północny, Świnoujście,

WPROWADZENIE

W roku 2004 Urząd Miasta Świnoujścia po raz pierwszy postanowił zmierzyć się z nurtującym problemem zagospodarowania fragmentu miasta, będącego obiektem coraz częstszych dyskusji i apeli społecznych. Do rozmów i konsultacji oraz współpracy nad projektem zaproszeni zostali min. studenci i pracownicy Instytutu Kształtowania Krajobrazu z Uniwersytetu Technicznego w Berlinie. Mimo przeprowadzonych analiz i badań oraz przygotowania aż dwóch przykładowych wariantów planistycznych, projekt niestety nie znalazł swojego miejsca i czasu na realizację. Sytuację obecną w Basenie Północnym, po ośmiu latach od sporządzenia projektu zagospodarowania omawianego niżej a w 2005 roku przedstawionego szerszemu gronu urzędników, zweryfikować można osobiście odwiedzając port.

* doktorantka Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Zakład Planowania przestrzennego

OBIEKT BADAŃ

Świnoujście to jedna z najpopularniejszych miejscowości nadmorskich w Polsce. Umiejscowiona na dwóch wyspach – Uznam i Wolin stała się jednym z atrakcyjniejszych ośrodków turystycznych. Wyspa Uznam to część miasta wraz z nadbrzeżem promów pasażerskich i białej floty, parkiem zdrojowym, dzielnicą uzdrowską zabudowaną pięknymi XIX-wiecznymi, zabytkowymi kamienicami. Wschodnia część miasta położona na Wolinie to głównie dzielnica przemysłowo-portowo-magazynowa. Gospodarczo miasto zostało więc ukształtowane przez dwie funkcje: portowo-handlową oraz turystyczno-uzdrowską. Historycznie natomiast początki osadnictwa na tym obszarze sięgają okresu IX wieku, a w okolicach ujścia Świny nawet wcześniej. Do 1750 roku Świnoujście było luźno przestrzennie ukształtowaną wioską, dopiero po tej dacie i wykonaniu projektu zagospodarowania miasta w 1765 roku Fryderyk Wilhelm II nadał mu rangę miasta prywatnego, królewskiego [Piskorski 1983, Biranowska-Kurtz 1988].



Fot.1. Świnoujście – Plan miasta z 1766r. w zbiorach Stadtbibliothek w Berlinie
Photo 1: Świnoujście – city map from 1766 from the collection of Stadtbibliothek
in Berlin

W tym czasie nastąpił niezwykle szybki rozwój handlu. Importowano jedwab, węgiel, kawę i inne towary kolonialne, eksportując drewno i zboża. W 1780 roku zintensyfikowaniu uległ przemysł portowy. Budowano statki żaglowe, fregaty, barki [Kowalenko 1950]. Początek wieku XIX to czas znacznego wzrostu gospodarczego oraz rozwoju przestrzennego. Nowe kurorty i hotele budowane były zarówno w modnej dzielnicy uzdrowskiej, która dzięki temu zwiększyła na swoim znaczeniu jak i w centrum miasta. W dzielnicy nadmor-

skiej wybudowano bibliotekę, salę balową, teatr oraz kąpieliska z podgrzewanymi wodami i odkrytymi w niedawnym czasie solankami. Umocnienie się pozycji portowej miasta nastąpiło w czasie wojny krymskiej, kiedy cały rosyjski handel z Europą prowadzony był właśnie przez port w Świnoujściu.

W czasie I wojny światowej Świnoujście pełniło funkcję bazy Kriegsmarine, na której potrzeby przeznaczone została również reprezentacyjna zabudowa przy promenadzie. W 1925 roku zabudowania portowe i magazynowe zajmowały w sumie 325 ha. Podczas II wojny światowej miasto będące bazą hitlerowskiej marynarki wojennej, posiadało stricte militarny charakter również za sprawą usytuowanych w pobliżu wyrzutni V-2.

W maju 1945 roku wojska armii radzieckiej zajęły Świnoujście zajmując dzielnicę kurortową, aż do 1947 roku, oraz port, częściowo przekazany dopiero w 1947 roku. Powojenne lata 1946-47 to okres niemieckich wysiedleń [Lesiński 1973, Podlarski 1973].

W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych wykształciły się odrębne funkcje Świnoujścia, jako miasta z portem pasażerskim i uzdrowiskiem, portu morskiego, portu wojskowego, a każda z tych funkcji zajmowała oddzielny, wyznaczony obszar miasta.

BASEN PÓLNOCNY

W 2004 roku w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Basenu Północny miał przeznaczenie turystyczno-rekreacyjno-żeglarskie. W oparciu o takie wytyczne jasnym było, że nowy projekt nie mógł w znaczny sposób zmieniać charakteru tego miejsca. Basen Północny pełniąc w tamtym czasie funkcję miejskiej przystani jachtowej, mógł pomieścić około stu jachtów i łodzi. Dzięki świetnemu położeniu geograficznemu i dogodnemu usytuowaniu oraz bliskości centrum, posiadał więc według projektantów doskonałe warunki aby stać się jednym z największych portów jachtowych nad Bałtykiem. W tym celu jednak konieczne jest stworzenie nowoczesnej infrastruktury, spełniającej standardy europejskie.

W roku 2004, w okresie prowadzenia wstępnych ustaleń i badań do projektu, Basen Północny, mimo że przydzieloną miał funkcję portu jachtowego, wizualnie przypominał bardziej „dziką przystań”. Mimo świetnego położenia i dużego potencjału, nie spełniał ogólnie przyjętych standardów europejskich.

Pewnym było, że rewitalizacja i restrukturyzacja tego miejsca ma duże znaczenie dla sytuacji współczesnej żeglugi rekreacyjnej i sportowej w Świnoujściu, ale i w całej południowej części Morza Bałtyckiego [Domański 2000]. Wzdłuż niemieckiej linii brzegowej na wyspie Uznam znajdują się nieliczne porty jachtowe i nie ma tam portu o charakterze ponad lokalnym. Na całej wyspie Uznam takie wymogi spełniają jedynie porty w Peenemunde i Kroslin oraz

dzięki realizacji przedstawionych niżej koncepcji może spełniać port w Świnoujściu.

Bardzo korzystne usytuowanie mariny, gwarantujące bezpieczne cumowanie, automatycznie wymuszało więc restrukturyzację umożliwiającą stworzenie w tym miejscu nowoczesnego portu sportowego z odpowiednio dopasowaną infrastrukturą. Istotne jest również zintegrowanie przestrzennie i funkcjonalnie Basenu Północnego z centrum, dające miastu nowy impuls gospodarczy i rozwojowy.

NOWY PROFIL FUNKCJONALNO-ROZWOJOWY

Nowe zagospodarowanie dotyczy wyposażenia portu w nowoczesną infrastrukturę techniczną, częściową adaptację istniejących budynków, budowę zaplecza hotelowego, obiektów realizacji sportowej, stacji paliw dla łodzi z możliwością tankowania gazu propan-butan oraz nowoczesną obsługę łodzi jachtowych. Niezbędna jest budowa warsztatowo-naprawczych oraz miejsc do zimowania. Ponadto na terenie mariny projekt obejmował umiejscowienie sklepu, banku, apteki, punktu gastronomicznego, miejsca do rekreacji oraz saunę i pole do leżakowania.

Liczba miejsc postojowych na terenie mariny zależna jest od popytu, a ten oczywiście od cen. Przeprowadzenie niezbędnych analiz pozwoliło zminimalizować ewentualne straty finansowe potencjalnych inwestorów. Szczególną innowacją, a zarazem atrakcją turystyczną na terenie portu są pływające domy. Ze względu na swoją konstrukcję są mobilne i ekonomiczne a ilość dostosowana jest do zapotrzebowania.

Miejsca postojowe w porcie, ze względu na wielkość portu i głębokość, w zamyśle twórców projektu są dostosowane do wszystkich rodzajów łodzi żaglowych. Nowy Basen Północny jest inwestycją opłacalną dla wszystkich podmiotów uczestniczących w tym przedsięwzięciu. Już w 2004 roku projekt był przedmiotem dużego zainteresowania międzynarodowych właścicieli jachtów i żeglarzy bałtyckich. Według danych Urzędu Miasta Świnoujścia liczba łodzi cumujących w porcie w latach 2002, 2003 oraz 2004 stale się zwiększała.

INWENTARYZACJA STANU ISTNIEJĄCEGO

Cały teren objęty planem ma 8 225ha. Wielkość zbiornika basenu wynosi około 3.5ha i ma kształt litery L o wymiarach 420 x 130 x 90 x 40 x 340 metrów. Dzięki głębokości akwenu (średnio 4,4 m) marina dostępna jest także dla większych jednostek o długości nawet do 30 metrów. Na terenie portu znajduje się sześć budynków magazynowo-administracyjnych, wieża ciśnienia i stara war-

townia z wieżą z masywnej czerwonej cegły będąca pod ochroną konserwatora zabytków. Dodatkowo miejsce zajmują budowle nie objęte ochroną konserwatora takie jak zabytkowy żuraw, trzy podzielone arsenały i budynek typu ryglowego. Stan wszystkich obiektów z punktu techniczno-budowlanego jest w większości zły i w obecnym stanie nie nadają się one do użytku. Od roku 1990 kiedy teren ten został opuszczony przez wojska rosyjskie, zabudowania zaczęły ulegać przyspieszonemu niszczeniu. Należały niezwłocznie poddać je pracom remontowym, ponieważ stanowią ważny, interesujący architektonicznie, historycznie i zabytkowo, potencjał powierzchniowy.



*Fot.2. Widok z wody na zabudowania portowe, oraz widok na wodę. Stan z roku 2005 (Institut für Landschaftsplanung Technische Universität Berlin)
Photo 2: The view of the port buildings and the view from the side of port buildings of water. State from 2005 (Institute of landscape development, Berlin University of Technology)*

Kolejny deficyt funkcjonalny tego obszaru jaki został zauważony to fakt izolacji przestrzenno-funkcjonalnej z centrum Świnoujścia. Podkreślono, że taka sytuacja hamuje rozwój funkcjonalny portu i nie jest jednocześnie obojętna dla atrakcyjności turystyczno-ekonomicznej samego miasta. W związku z tym zaproponowano wprowadzenie trzech rodzajów wygodnych połączeń: pieszo-rowerowego, autobusowego oraz wodnego, w postaci taksówek wodnych. Natomiast w samym porcie ulokowano wypożyczalnie rikszy, tandemów i grupowych rowerów czterośladowych.

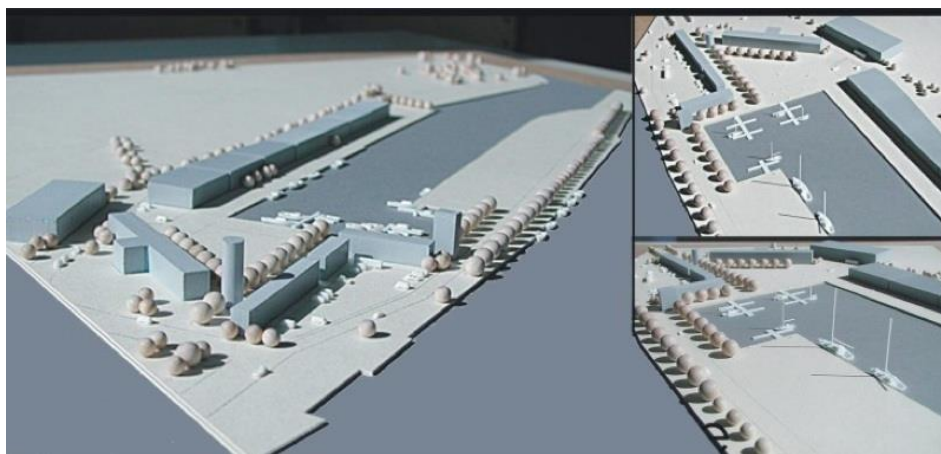
KONCEPCJA REWITALIZACJI PORTU PÓLNOCNEGO

Wariant I

W ramach obszernego projektu nowego zagospodarowania dla Basenu Północnego przewidziane zostały funkcje turystyczno-rekreacyjne, z czego klasyczny port jachtowy miał być tylko jedną z propozycji. W odniesieniu do ist-

niejącej zabudowy zaproponowane zostało wyburzenie niezbędnej części budynków. Generalnie Wariant I projektu nastawiony jest na turystów lądowych z zewnątrz, niekoniecznie związanych z żeglarstwem. Bardzo ważnym i obszernym aspektem projektu było sformułowanie najbardziej optymalnego rozwiązania, jak i dokładna analiza i przeprowadzenie oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.

W kontekście prac nad projektem wykonany został model koncepcji zagospodarowania w skali 1:1000. Wszystkie budynki nowo projektowane miały w większości pełnić funkcję stoczni oraz obsługi łodzi. Na terenie miała znajdować się wieża widokowa, apteka, punkt gastronomiczny a największy budynek zajęty został przez reprezentacyjny hotel z zapleczem „wellnes”.



*Fot.3. Świnoujście- Wariant I: Model w oryginalnej skali 1:1000.
Technische Universität, Berlin 2004*

*Photo 3. Świnoujście – variant I: original 1:1000 scale model.
Berlin University of Technology, Berlin 2004*

Wariant II

Wariant II, w odróżnieniu od Wariantu I nastawiony jest przede wszystkim na stworzenie na terenie Basenu Północnego nowoczesnego portu jachtowego. Ważne więc jest zaprojektowanie niezbędnej bazy hotelowo-gastronomicznej o różnym sposobie wykorzystania. Stałą rentowność zapewniać ma możliwość organizacji bankietów, przyjęć, szkoleń, natomiast zaplecze ekskluzywnych sklepów i dodatkowej gastronomi zabezpiecza potrzeby przebywających na terenie portu turystów. Dodatkowo przewidziana została budowa oddziału bankowego, budynku z mieszkaniami sezonowymi i informacją turystyczną. W razie wprowadzenia możliwości ustawienia pływających domów konieczne jest znalezienie miejsca dla dodatkowych zabudowań sanitarnych. Taka forma dodatkowej sezonowej zabudowy mieszkaniowej stanowi atrakcyjne rozwiąza-

nie, zwłaszcza że pływające domy znaleźć można po niemieckiej stronie i jest to rozwiązanie architektoniczne często stosowane w miastach portowych na całym świecie. Liczba domków według planu jest regulowana i dostosowana do potrzeb. Dla obsługi i zaopatrzenia jachtów przeznaczone zostaną budynki czterech hal oraz stoczni. Po renowacji klub jachtowy dodatkowo może świadczyć usługi: handlu łodziami i jachtami, sprzedaży części i akcesoriów, konserwacji i lakierowania łodzi.

W przypadku obu zaprojektowanych wariantów część niezabudowana pokryta jest większością powierzchni modrzewiem syberyjskim. Jest to pomysł zaczerpnięty z portowej architektury niemieckiej. Modrzew syberyjski należy do najtrwalszych, naturalnych materiałów, odpornych na warunki atmosferyczne. Drewniany taras ma być wyposażony w system drenarski, który odprowadza wodę deszczową do portu. Powierzchnia niepokryta modrzewiem syberyjskim obsadzona jest krzewami ozdobnymi a przygotowany w ten sposób teren służyć ma jako powierzchnia pod place zabaw, teren do leżakowania oraz kort tenisowy i inne obiekty rekreacji sportowej [Praca zbiorowa, Technische Universität 2005].

PODSUMOWANIE

Z roku na rok rośnie liczba turystów zagranicznych odwiedzających polskie wybrzeże. Świnoujście jest jednym z polskich nadmorskich miast do którego turyści z Brandenburgii dzięki dogodnym połączeniom komunikacyjnym są w stanie szybko dojechać. Duża ilość rzek, połączeń rzecznych i jezior na terenie Brandenburgii czyni ten rejon dużym rynkiem zbytu dla rosnącego popytu na łodzie motorowe i jachty. Na terenie landu zarejestrowanych jest więcej klubów jachtowych i łodzi motorowych niż w całych Niemczech. Liczba łodzi, która corocznie w miesiącach letnich wypływa przez „Bramę na Wschód” jaką tworzy Świnoujście, będąc punktem wyjściowym na północno-wschodnie rewiery Bałtyku, wzrasta z roku na rok. Stąd tak ważny i jednocześnie opłacalny finansowo był i jest aspekt powiększenia dostępności i konkurencyjności tego miejsca. Ważne jest stworzenie odpowiedniej koncepcji projektu zagospodarowania, a następnie zaplecza infrastrukturalnego, które turystom z Polski i zagranicy oferować będzie najwyższą jakość zaplecza i obsługi jachtowej. Wykorzystanie potencjału Basenu Północnego opiera się na świadomości o jego dogodnym przystosowaniu, wyjątkowości i dużym znaczeniu dla rozwoju nie tylko regionu. Aby realizacja projektu w pełni zaowocowała sukcesem, przedsięwzięciom realizacyjnym powinny towarzyszyć zakrojone na szeroką skalę działania promocyjne nie tylko na terenie Polski ale również w Niemczech, Danii i Szwecji.

LITERATURA

1. BIRANOWSKA-KURTZ, A.; 1988. Świnoujście, studium historyczno-urbanistyczne. Maszynopis, Szczecin, 70-95, 159-160.
2. KOWALENKO, W.; 1950. Piana, Świna i Dziwna jako szlaki osadniczo-komunikacyjne słowiańszczyzny Bałtyckiej VIII- XIII w. Przegląd Zachodni, z.1-4, s. 67.
3. LESIŃSKI, H.; 1973. Z dziejów Wyspy Wolin i Świnoujścia (od XIII do XX w.). [w] Z dziejów ziemi wolińskiej, pod red. T. Białeckiego, 147-170.
4. PISKORSKI, C.; 1985. Świnoujście i okolice, Warszawa.
5. PODLARSKI, J.; 1973. Gospodarka komunalna i mieszkaniowa w powiecie wolińskim w latach 1945-1970, Z dziejów ziemi wolińskiej, pod red. T. Białeckiego, s.196.
6. Praca zbiorowa, red. Bolesław Domański.; 2000. Rewitalizacja, Restrukturyzacja, Rehabilitacja, Odnowa miast, Kraków, s.119.
7. Praca zbiorowa, Technische Universität.; 2005. Projektbericht Marina II. Maszynopis, Berlin, 136-155.

PROJECT OF THE DEVELOPMENT PLAN OF THE NORTH PORT OF ŚWINOUJŚCIE

S u m m a r y

Between 2004 and 2005, as a part of the research project in collaboration with the authorities of the City of Świnoujście, Institut für Landschaftsplanung Institut für Technische Universität in Berlin has drawn up analysis and carried out a number of research and development projects aimed at achieving common and the most exact concept of functional and spatial development plan for North Port. Winner was the concept of land development and infrastructural facilities focused on recreation, including marina services.

Key words: revitalisation, North Port, Świnoujście