



DOI: 10.21005/pif.2016.27.A-01

WEST ODER AS AN AREA OF WATERSIDE ACTIVITIES IN SZCZECIN ODRA ZACHODNIA JAKO PASMO AKTYWNOŚCI NADWODNEJ W SZCZECINIE

Waldemar Marzęcki
prof. dr hab. inż. arch.

West-Pomeranian University of Technology in Szczecin
Faculty of Civil Engineering and Architecture
Department of Urban and Spatial Planning

ABSTRACT

The article discusses the concept of developing parts of waterside along West Oder in Szczecin for water recreation. Existing water infrastructure, including numerous canals located on the river along Kolumba and Tama Pomorzańska Street, favours the development of motorboat sports and sailing. The area can fulfil the recreational and sport function, what can be seen on the example of existing facilities on Grodzka Island and along Małe Dąbie Lake. In the way of the plans however stands the area development plan which endorse current manufacturing and storage functions of the area.

Keywords: West Pomeranian Sailing Trail, marinas, sailing docks, urban planning

STRESZCZENIE

W artykule została omówiona koncepcja wykorzystania części nabrzeża Odry Zachodniej w Szczecinie na cele szeroko rozumianej rekreacji wodnej. Istniejąca infrastruktura wodna, w tym liczne kanały rozlokowane na odcinku rzeki wzdłuż ulicy Kolumba i Tamy Pomorzańskiej sprzyjają rozwojowi sportów motorowodnych i żeglarstwa. Rejon ten może być równie atrakcyjnym miejscem uprawiania tego typu aktywności sportowych i rekreacyjnych, jak istniejące ośrodki wodne na terenie wyspy Grodzkiej oraz wzdłuż jeziora Małe Dąbie. Na przeszkodzie realizacji tej idei stoją jednak zapisy obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które w większości sankcjonują obecny przemysłowo-składowy charakter tego terenu.

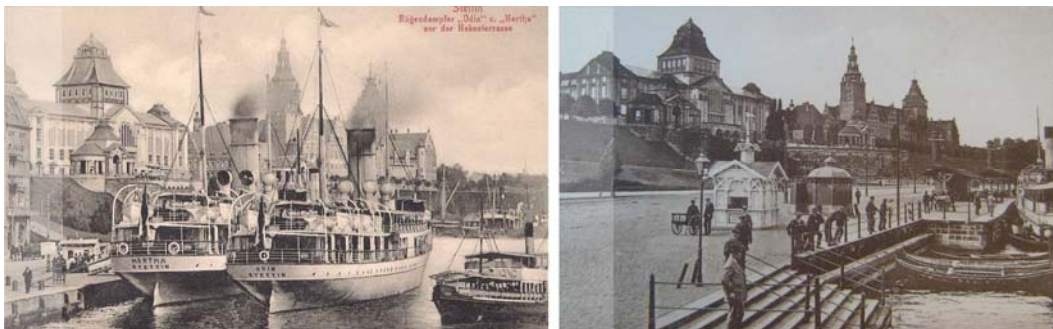
Słowa kluczowe: Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, mariny, porty jachtowe, urbanistyka.

1. INTRODUCTION

There are two major sailing and motorboat activity sites in Szczecin. One is located on Małe Dąbie Lake because of its connection to bigger water basins (Duże Dąbskie Lake, Szczecin Lagoon or Baltic Sea). Sailing and motorboat facilities located there play an important role in engaging in water sports. The second site is located in the city centre. Above all we can include to them: Grodzka Island with newly built sailing docks and renovated West Oder waterside stretching along Piastowski and Chrobry's Boulevards. In the recent years there was a great improvement in utilizing location of Szczecin, of which 24% of area is covered by lakes, canals and Oder River. Despite renovations performed on existing sailing and motorboat facilities it is possible to further develop the infrastructure especially on the waterside areas along Oder river. One of the examples of such terrain is a part of the city along West Oder River in the surrounding of Nadodrzańska and Bydgoska Street at the height of Akademicka Island. Exceptional advantage of this terrain is its location, directly neighbouring urban developments and its connection to Pomorzany area and other parts of the city.

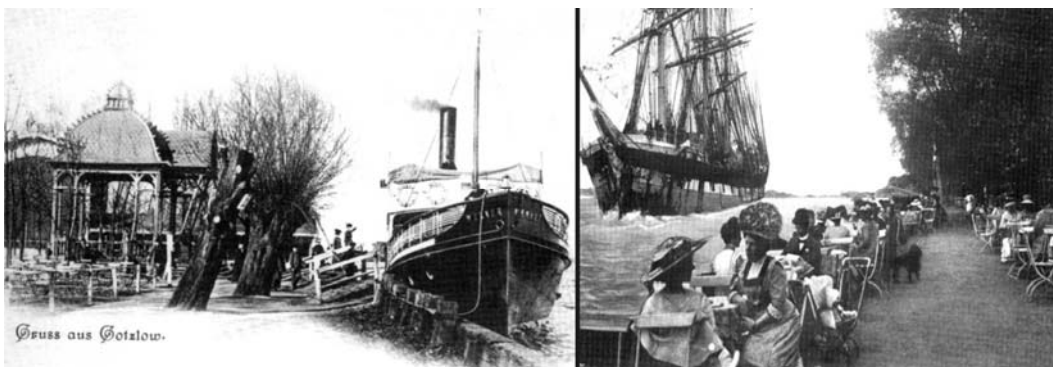
2. WATER TRADITIONS OF PRE-WAR SZCZECIN

Szczecin before the war had greatly developed recreational infrastructure related to utilisation of Oder and Małe Dąbskie Lake. On numerous historical photos it can be seen how citizens of Szczecin eagerly enjoyed activities near water (Fig. 1).



Ryc. 1. Zdjęcia Wałów Chrobrego z 1915r. Źródło: [5]
Fig.1. Photos of Wały Chrobrego from 1915. Source: [5]

Particular role was played by food venues located directly at the riverbanks. Photos below show two examples of restaurants located in the Gołęcin and Goćław areas (Fig. 2).



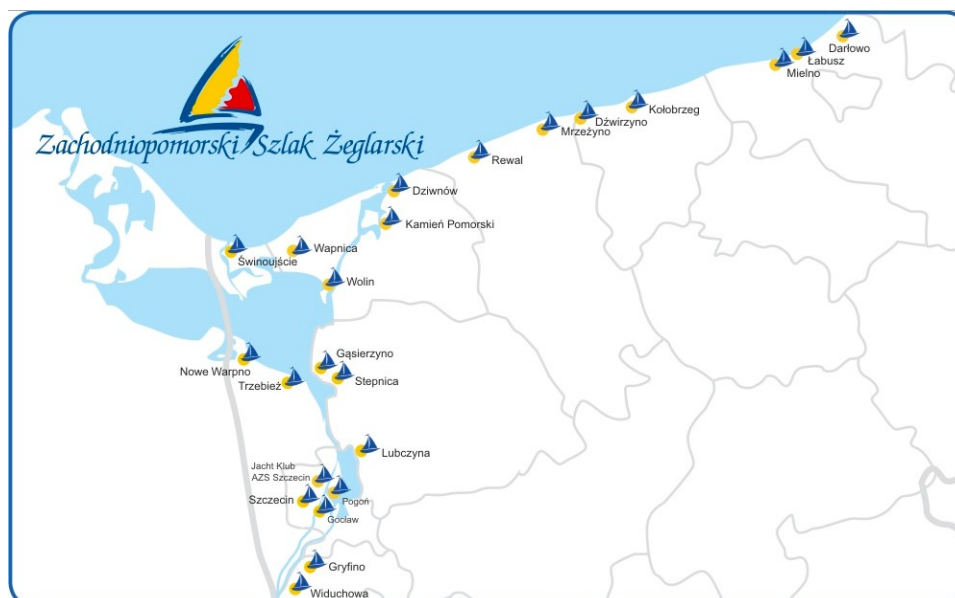
Ryc. 2. Letnia restauracja „Oder” przy nabrzeżu na Gołęcinie oraz restauracja w dzielnicy Goćław (ok. 1912 r.)
Źródło: Zbiory własne
Fig. 2. Seasonal restaurant „Oder” at the riverbank in Gołęcin and restaurant in the Goćław area (around 1912).
Source: Own collection

3. CURRENT SAILING INFRASTRUCTURE

3.1. Location of recreational water facilities in Szczecin

It can be generally stated that the number of recreational water facilities, however in an underwhelming way, steadily increases. We can distinguish following areas based on their location.

The first one, furthest away from Szczecin is located on Małe Dąbskie Lake. The marinas located on the lake shore allow for berthing of both smaller amateur inshore boats as well as bigger maritime ones. Huge high sea yachts swim to Szczecin, because the city has the direct connection to Baltic Sea waters through Duże Dąbie Lake and Szczecin lagoon. Szczecin lies on the West Pomeranian Sailing Trail (Fig. 3). It connects various marinas all over the Dąbie Lake, Szczecin Lagoon, Kamień Pomorski Lagoon and Baltic Sea. West Pomeranian Sailing Trail starts north of Szczecin at marina in Widuchowa and ends its route in maritime Darłowo [2]. It's a one of a kind trail in Europe.



Ryc. 3. Trasa Zachodniopomorskiego szlaku Żeglarskiego. Źródło [2]

Fig. West Pomeranian Sailing Trail. Source: [2]

It is obvious that Szczecin because of its size and developed sailing base plays the central role on the Trail. However newly built marinas in Kamień Pomorski or Dziwnowo with all of their beauty and location can compete with the yacht's marina on Grodzka Island in Szczecin. Second sailing site is Szczecin on its own, with number of smaller marinas along the river bank in different parts of the city such as Pomorzany, Gośćław, Gołęcin or in the centre of the city on Grodzka Island.

Even with visible improvements in utilising the potential of Szczecin's water access, not all of the decision made by the administration are correct in the opinion of author. This includes the location of Yacht Docks. The docks were located on a wrong side of the Grodzka Island. As a result the composition in relation to located on the other bank Wały Chrobrego is distorted. The issue was discussed further in 27th issue of Space and Form [3].

3.2. Concept of linear arrangement of water recreation

Compared to mediocre achievement in implementation of Floating Garden strategy newly developed Chrobry's and Piastowski Boulevards look exceptionally well. It is safe to say that Szczecin slowly starts to turn towards the river. Before Szczecin used to go to sleep

at the dawn. Now during summer days the boulevards are full of life not only during the day but also in the evening and sometimes at night. Boulevards by the river holds various attractions such as open grill, music and dance, racing, maritime festivals or tall ship rally as part of The Tall Ship Races. Brilliantly developed waterfront with its high standard venues and infrastructure has a chance to become new “heart” of the city. Szczecin for decades was deprived of the Old Town. All of the important places have been in an linear arrangements such as Wojska Polskiego Avenue or short Bogusława Passage. It might be possible that this will be Szczecin’s feature, not to concentrate the city centre in one specific place, rather create functional and spatial continuity. In that case proper development of the waterside of Oder can be the solution.

Chrobry’s Boulevard and its extension – Piastowski Boulevard create in a natural way a stretch of recreational venues along West Oder waterside. It seems logical to continue this spatial notion.

Piastowski Boulevard ends at the level of Jaskółcza Island. Further stretches a complex of housing development along Kolumba street. This former industrial area is called Szczecin’s Venice because of the number of facilities situated directly at the waterside. Numerous urban studies and competitions proved the values of composition and functionality of this part of the city. Revitalization of the development with all of its recreational water functions will allow to extend the function of Piastowski Boulevard. Going up the river we reach the waterside of Pomorzany. The author proposes new marinas along the riverbank to further extend the functional continuity of Piastowski Boulevard.

The draft below shows the idea of linear arrangement of functionalities related to West Oder, including existing and proposed functions (Fig. 4).



Ryc. 4. Koncepcja ciągu rekreacji związanej z wykorzystaniem rzeki. A - Port Jachtowy na wyspie Grodzkiej. B - przebieg Bulwaru Chrobrego i Bulwaru Piastowskiego. C - zabudowa przy ul. Kolumba zwana „Szczecińską Wenecją”. D - rejon proponowanych lokalizacji marin żeglarskich i przystani motorowodnych i wioślarskich. Źródło: opracowanie własne.

Fig.4. Conception of the arrangement of recreation along the river. A – Yacht docks on Grodzka Island, B – Chrobry’s and Piastowski Boulevards, C – Developments at Kolumba Street called “Szczecin’s Venice”, D – The area of proposed location of new sailing, motorboat and rowing marinas. Source: Own elaboration.

According to the author it's the perfect place to locate a line of sailing, motor sport and rowing marinas [3]. On this poorly developed industrial area we can find a number of canals which can easily be adapted for water recreation. The area is well connected with the rest of the city. Both Kolumba Street with a tram line and Tama Pomorzańska Street allow for fast connection with other parts of Szczecin. Rather extended net of access roads allows for direct access to particular canals. The public transport map is shown in (Fig. 5).



Ryc. 5. Schemat komunikacji. Linia ciągłą oznaczono przebieg ulic Kolumba i Tama Pomorzańska. Linie przerywane oznaczają dojazdy do basenu i kanałów. Źródło: Google Earth i opracowanie własne.

Fig. 5. Transportation plan. Continuous line marks Kolumba and Tama Pomorzańska Streets. Dashed line marks access routes to canals and basin. Source: Google Earth and own elaboration.

Looking closer on the discussed area it needs to be noticed that it's significantly neglected. Storage and office developments, mostly of low technical and architectural value, preponderate in the area. Only sparse building are worth of notice and protection. An example can be two neighbouring building at Tama Pomorzańska Street (Fig. 6).



Ryc. 6. Przykłady zabudowy przedwojennej zlokalizowanej przy ul. Tama Pomorzańska. Źródło: zdjęcia autora

Fig. 6. Examples of pre-war developments on Tama Pomorzańska Street. Source: own photos

However, majority of the area is build-up with low technical and architectural standard developments. (Fig. 7)



Ryc. 7. Przykład zabudowy przemysłowej ulokowanej wzdłuż przy ul. Tama Pomorzańska. Źródło: zdjęcia autora

Fig. 7. Example of industrial developments along Tama Pomorzańska Street. Source: own photos

First spot that allows for the allocation of marina is the basin located near the intersection of Nadodrzańska and Zapadła Streets. Currently it is used for industrial activities. Tow-boats and barges are berthing there (Fig. 8).



Ryc. 8. Potencjalna lokalizacja pierwszej mariny żeglarskiej w pobliżu ul Zapadłej. Źródło: Google Earth i zdjęcia autora

Fig. 8. Proposed location of the first sailing marina near Zapadła Street. Source: Google Earth and own photos

Three hundred meter up the West Oder another industrial canal has its mouth (Fig. 9). It can be reached from Kokosowa Street. The canal is 25 meters wide. Widening the canal by 10 meters along the whole length or only near berthing stands for boats would allow to place another motorboat or sailing marina.



Ryc. 9. Potencjalna lokalizacja drugiej mariny żeglarskiej w pobliżu ul. Kokosowej. Źródło: Google Earth
 Fig. 9. Proposed location of the second sailing marina near Kokosowa Street. Source: Google Earth

Another 240 m up the river we can enter another canal which after proper adaptation could provide another site for sailing boats (Fig. 10).



Ryc. 10. Potencjalna lokalizacja trzeciej mariny żeglarskiej. Źródło: Google Earth
 Fig. 10. Proposed location of third sailing marina. Source: Google Earth

Discussed area is adjusted for new maritime and motor sport function which is proven by the fact that related activities are performed already since many years. One of the examples is Klub Turystyki Sportów Wodnych "Delfin" (association of water sport tourism) located at Tama Pomorzańska Street 12F. The club is connected to another canal only 130 m further than the previous one. Marina complex with two canals was built in a close neighbourhood of Tama Pomorzańska Street. The area is a berthing place for motorboats as well as sailing boats. The terrain of the marina is enclosed and provides technical facilities as well as lodges (Fig. 11).



Ryc. 11. Istniejący Klub Turystyki Sportów Wodnych „Delfin” zlokalizowany przy ul. Tama Pomorzańska. Źródło: Google Earth i zdjęcia autora

Fig. 11. Existing Klub Turystyki Sportów Wodnych „Delfin” (association of water sport tourism) on the Tama Pomorzańska Street. Source: Google Earth and own photos

Based on the example of „Delfin” marina we can observe how well such a marina works in the middle of the urban structure. Even though the urban developments are visible from the marina, it's located further in the back which is a big advantage. The location is possible because of loose urban development between Tama Pomorzańska and Chmielewskiego Streets. Additionally between those street there are many green spots including allotments between Smoleńska and Szczawiowa Streets.

The area attractiveness regarding the possibility of locating sailing and motorboat facilities is proven by various initiatives implemented by associations and private individuals. One of the example is the activity of Klub Miłośników Odry Zachodniej „Marina” (club of West Oder enthusiasts “Marina”), where member currently are building new marina with lodges. The place is located in the mouth of the same canal as the “Delfin” marina (Fig. 12).

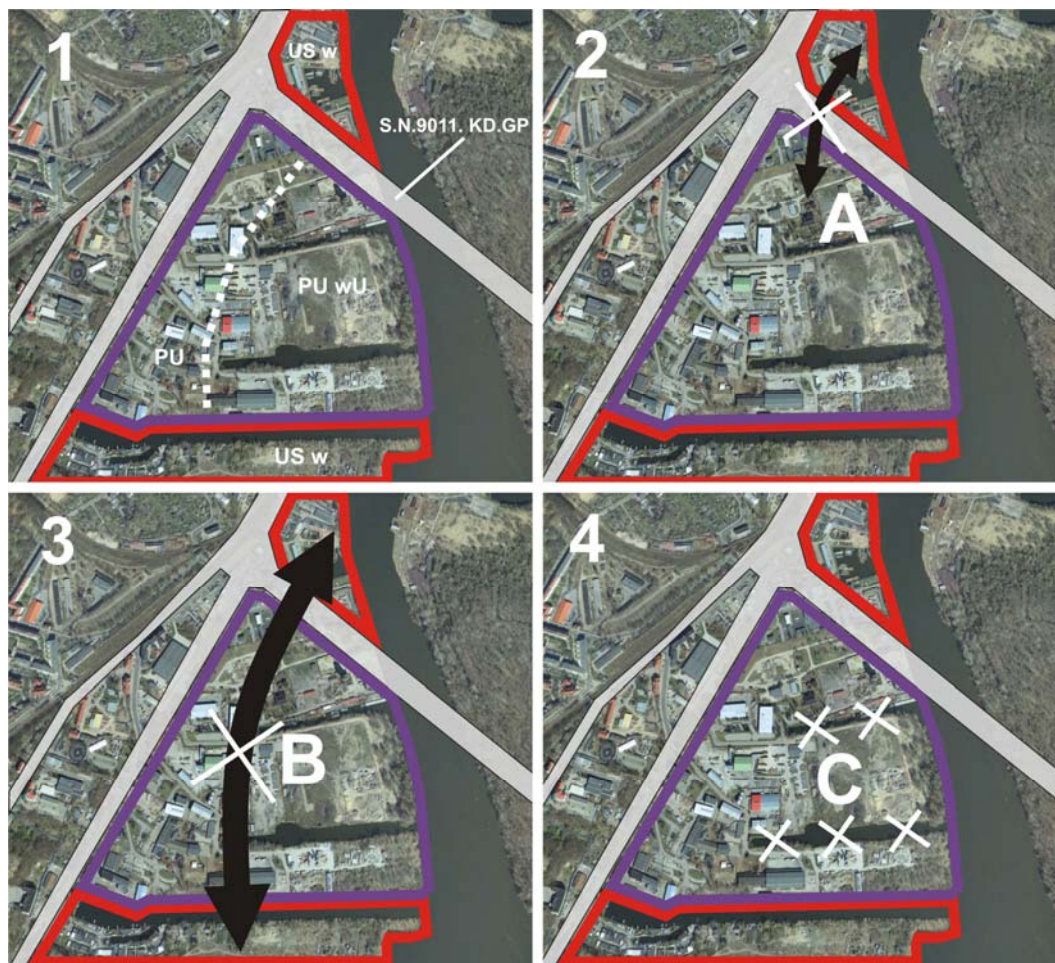


Ryc. 12. Nowo powstająca marina realizowana przez członków Klubu Miłośników Odry Zachodniej „Marina” zlokalizowana u wylotu Kanału prowadzącego do przystani „Delfin”. Źródło: Google Earth i zdjęcie autora

Fig. 12. New marina under construction by members of Klub Miłośników Odry Zachodniej „Marina” (club of West Oder enthusiasts “Marina”) in the mouth of canal leading to “Delfin” marina. Source: Google Earth and own photos

Associated members complained however on administrative difficulties in acquiring necessary permits for the investment. They pointed also that they were not able to buy the parcel. The city only permitted lease of the terrain.

City policy for this area is clearly visible in the area development plan. Discussed area is covered by two plans. The first one was adopted on 29th of June 2009 under title "Międzyodrze – Kępa Parnicka – Wyspa Zielona". The second was adopted on 21st of April 2015 under title "Pomorzany – Nad Odrą" [1]. The draft analysis of the area development plans is visible below (Fig. 13).



Ryc. 13. Analiza miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Pomorzany - Nad Odrą” w Szczecinie oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze - Kępa Parnicka - Wyspa Zielona” w Szczecinie. Źródło: Google Earth i Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin oraz opracowanie autora

Fig. 13. Analysis of area development plan „Pomorzany – Nad Odrą” in Szczecin and area development plan „Międzyodrze – Kępa Parnicka – Wyspa Zielona” in Szczecin. Source: Google Earth and Public Information Bulletin of the Szczecin City and own elaboration

Both developments plans [1] (Fig. 13 part 1) specify that significant road investments are planned in the area. Especially established plan coded S.N.9011. KD.GP draws attention. It establishes area reserves for the expansion of downtown bypass. This decision, however important considering urban transportation, results in severe consequences for the proper functioning of water recreation in the area (Fig. 13 part 2 A). Even though the route will lead on an overpass, it will hinder the possible connection between basin at Zapadła Street and the rest of the area. This record however influences to a lesser extent the recreational functions than the other ones. Provisions of other plans are of fundamental importance. Their analysis showed that there are two major functions. One of them, coded USw, provides for “*sport, recreation and tourism services accessing the water area i.e. water sport facilities, marinas, including sailing, kayak, motorboat, rowing, with addi-*

tional services (i.e. hotels, trade, catering, leisure, culture, education, craft related to tourism and water sports).[1]

The author admits that the regulations fully correspond to his vision of future use of the area. Unfortunately, provisions of area development plan regarding the second functions oppose this idea. Area development plans coded PU and PUw provide for following functions in this particular area:

„PU – manufacture and warehouse with possible services: manufacturing facilities, energy and heat production facilities, water treatment plants, production and storage of natural gas facilities; warehouses and storage areas, including concrete plants, grinding facilities, sanding facilities, silos, cold stores, gas tanks; sorting departments, wholesale trade warehouses, commodity exchange, shipping facilities.

„PUw – handling, manufacturing and storage with access to nautical basins.

In above mentioned plans only two areas were established for recreational purposes. Those areas are connected to a single canal and single basin. Provisions of area development plan will result in total separation of tourism functions (Fig. 13 part 3 B). It will be impossible to create a complex for water sports with a reasonable spacing and lay out between the canals. As a result of provisions of the area development plan majority of the terrain will be intended for manufacturing and storage. Half of existing waterside infrastructure, so two canals, will not be used for recreational purposes (Fig. 13 part 4 C).

The result of both area development plans will be interruption of the continuity of recreational functions along the waterside, from waterside near Wały Chrobrego to terrain opposing Zielona Island.

4. SUMMARY

Szczecin thanks to its exceptional location among many bodies of water has an unique opportunity to increase its economic and tourism significance. It can be achieved among others by broad plans and policies regarding water tourism. One of the most important parts is to create a clear continuity between individual elements of the recreational infrastructure. In the opinion of the author, creating continued course of facilities related to water recreation along West Oder is one of the solutions. Starting from Wały Chrobrego and ending at Zielona Island, the 3,5 km long area would be of a great functional importance to Szczecin. Most of the parts of this solution are already in existence. Chrobry's Boulevard and its extension – Piastowski Boulevard with all of their well-developed infrastructure are 2 km long. The author of this paper proposes to extend it for further 1,5 km and utilize existing developments of the waterside including canals and basins. However, the area development plan for the area stands in the way. Those plans include only partially recreational aspects of the waterside, maintaining the industrial and manufacturing function of existing terrain. It seems unreasonable to give such a valuable area for manufacturing and storage purposes where majority of the trends in the world locates them outside the city. It is not worth to create industrial facilities in this area if it's possible to create a spectacular connection of canals with urban developments (Fig. 14).



Ryc. 14. Widok na zabudowę Pomorzany z kanału Bukowego biegnącego równoległe do ul. Bydgoskiej. Źródło: zdjęcie autora

Fig. 14. View on the developments of Pomorzany from Bukowy Canal parallel to Bydgoska Street. Source: own photos

ODRA ZACHODNIA JAKO PASMO AKTYWNOŚCI NADWODNEJ W SZCZECINIE

1. WSTĘP

W Szczecinie wyróżnić można generalnie dwa główne słupiska aktywności żeglarskiej i motorowodnej. Jednym z nich jest obszar jeziora Małe Dąbie z racji bezpośredniego dostępu do dużych akwenów wodnych (Duże Dąbskie, zalew Szczeciński oraz morze Bałtyckie). Zlokalizowane tam ośrodki żeglarskie i motorowodne odgrywają ważną rolę w uprawianiu sportów wodnych. Drugim obszarem są tereny położone w centrum miasta. Należą do nich przede wszystkim: Wyspa Grodzka z nowo wybudowanym Portem Jach-

towym oraz świeżo zmodernizowane nabrzeże Odry Zachodniej, rozciągające się wzdłuż Bulwaru Piastowskiego i Bulwaru Chrobrego. W ostatnich latach poczyniono postęp w wykorzystaniu niezwyklego położenia Szczecina, którego 24% powierzchni zajmują jeziora, kanały i odnogi rzeki Odry. Jednakże oprócz modernizacji istniejącej bazy żeglarskiej i motorowodnej możliwe jest dalsze jej rozbudowywanie, między innymi w oparciu o tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Odry. Terenem takim jest na przykład fragment miasta rozciągający się wzdłuż Odry Zachodniej w rejonie ul. Nadodrzańskiej i ul. Bydgoskiej na wysokości Wyspy Akademickiej. Niezwykłą zaletą tego terenu jest to, że znajduje się on w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy miejskiej i jest bardzo dobrze skomunikowany z pozostałą częścią dzielnicy Pomorzany oraz resztą miasta.

2. TREDYCJE WODNE PRZEDWOJENNEGO SZCZECINA

Szczecin przedwojenny miał bardzo rozbudowaną infrastrukturę rekreacyjną, związaną z szeroko rozumianym wykorzystaniem rzeki Odry i jeziora Małe Dąbskie. Na licznych historycznych zdjęciach zobaczyć można jak mieszkańcy dawnego Szczecina chętnie korzystali z uroków przebywania nad wodą (ryc. 1).

Szczególną rolę odgrywały w owym czasie liczne obiekty gastronomiczne zlokalizowane bezpośrednio nad rzeką. Na zdjęciach poniżej zobaczyć można dwa przykłady restauracji zlokalizowanych w dzielnicy Gołecin oraz Goćław (ryc. 2).

3. STAN OBECNY INFRASTRUKTURY ŻEGLARSKIEJ

3.1. Rozlokowanie wodnych funkcji rekreacyjnych w Szczecinie.

Generalnie można stwierdzić, że ilość obiektów związanych z rekreacją wodną, choć w niezadowalającym tempie, ale się zwiększa. Ze względu na ich lokalizację, możemy wyodrębnić następujące obszary.

Pierwszy z nich, najdalej położony od centrum Szczecina, znajduje się nad jeziorem Małe Dąbskie. Ciąg przystani żeglarskich rozlokowanych nad brzegiem jeziora jest miejscem cumowania zarówno małych jednostek pływających służących amatorskiej żegludze przybrzeżnej, jak i miejscem postoju dużych jednostek morskich. Duże pełnomorskie jachty przyplývają do Szczecina, ponieważ miasto ma bezpośredni dostęp do otwartych wód morskich Bałtyku poprzez jezioro Duże Dąbskie i Zalew Szczeciński. Przez Szczecin prowadzi również Zachodniopomorski Szlak Żeglarski (ryc. 3). Składa się on z szeregu marin rozlokowanych nad jeziorem Dąbskim, Zalewem Szczecińskim, zalewem Kamieńskim oraz nad morzem Bałtyckim. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski zaczyna swój bieg powyżej Szczecina od przystani żeglarskiej w Widuchowej a kończy się w nadmorskim Darłowie [2]. Jest to jedyny taki szlak żeglarski w Europie.

Oczywiście Szczecin z racji swojej wielkości i najbardziej rozbudowanej bazy żeglarskiej pełni na tym szlaku najważniejszą rolę. Niemniej nowozbudowane mariny w Kamieniu Pomorskim czy w Dziwnowie mogą swą urodą i położeniem konkurować z portem jachtowym zlokalizowanym na wyspie Grodzkiej w Szczecinie. Drugim obszarem aktywności żeglarskiej jest samo miasto Szczecin, na terenie którego rozlokowanych jest szereg niewielkich marin wzdłuż rzeki w dzielnicach takich jak: Pomorzany, Goćław, Gołecin oraz w samym centrum miasta na Wyspie Grodzkiej.

Mimo zauważalnego postępu w przywracaniu rekreacyjnego wykorzystania potencjału wodnego Szczecina nie wszystkie decyzje podejmowane w mieście są, zdaniem autora, trafne. Należy do między innymi lokalizacja Portu Jachtowego. Port ten został ulokowany po niewłaściwej stronie wyspy Grodzkiej. Skutkiem czego nie uzyskano właściwej relacji kompozycyjnej z znajdującymi się na przeciwległym brzegu Odry Wałami Chrobrego. Szerzej ten problem został omówiony w 27 wydaniu czasopisma Przestrzeń i Forma [3].

3.2. Koncepcja liniowego układu rekreacji wodnej

Na tle dość skromnych osiągnięć na polu wdrażania strategii Floating Garden wyjątkowo okazałe prezentuje się nowo zagospodarowany Bulwar Chrobrego i Bulwar Piastowski. Śmiało można powiedzieć, że Szczecin zwraca się ponownie ku swojej rzece. Dawniej Szczecin o zmierzchu zamierał. Obecnie w letnie dni bulwar tętni życiem nie tylko w dzień ale również wieczorem i czasem nawet w nocy. Bulwar nad Odrą jest miejscem przeróżnych atrakcji w stylu grillowania miejskiego, muzyką i tańcami, regatami, festynami morskimi czy zlotami największych żaglowców w ramach The Tall Ship Races. Świetnie zagospodarowane nabrzeże z infrastrukturą i usługami na wysokim poziomie sprawia, że bulwary mają szansę stać się nowym „sercem miasta”. Szczecin pozbawiany przez dziesięciolecia starówki koncentrował swoje ważne miejsca na układach liniowych takich jak aleja Wojska Polskiego oraz króciutki pasaż Bogusława. Być może to będzie taka specyfika Szczecina, że centrum nie będzie koncentrowało się w jakimś określonym punkcie miasta lecz będzie raczej ciągiem funkcjonalno-przestrzennym. W tym wypadku odpowiednio zagospodarowane nabrzeże Odry może być tą przestrzenią.

Bulwar Chrobrego oraz jego przedłużenie - Bulwar Piastowski w naturalny sposób wytyczył pasmowy charakter funkcji rekreacyjnych ulokowanych wzdłuż brzegu Odry Zachodniej. Logicznym wydaje się kontynuowanie tej myśli przestrzennej.

Bulwar Piastowski kończy się na wysokości Wyspy Jaskółczej. Później rozciąga się kompleks zabudowy miejskiej ulokowanej wzdłuż ul. Kolumba. Ta w większości poprzemysłowa zabudowa zwana jest Szczecińską Wenecją z powodu szeregu obiektów wzniesionych bezpośrednio na brzegu rzeki. Liczne studia urbanistyczne i konkursy ukazują niezwykle walory kompozycyjne i funkcjonalne tego fragmentu miasta. Poddanie tej zabudowy zabiegom rewaloryzacyjnym z uwzględnieniem również funkcji związanych z rekreacją wodną wpisze ją w ideę przedłużenia funkcjonalnego bulwaru Piastowskiego. Przemieszczając się dalej w górę rzeki dotrzemy do nadwodnych obszarów dzielnicy Pomorzany. Autor artykułu proponuje ulokowanie na tym terenie kolejnych przystani żeglarskich, również jako kontynuacji funkcjonalnej bulwaru Piastowskiego.

Schemat ilustruje ideę pasmowego układu funkcji powiązanych z Odrą Zachodnią i uwzględniający funkcje już istniejące oraz proponowane (ryc. 4).

Zdaniem autora jest to idealne miejsce dla ulokowania szeregu marin żeglarskich oraz przystani wioślarskich i motorowodnych [3]. Na słabo zainwestowanym terenie o charakterze przemysłowym znajdziemy szereg wąskich kanałów, które bez większego trudu można zaadaptować na cele rekreacji wodnej. Obszar ten jest bardzo dobrze skomunikowany z resztą miasta. Zarówno ulica Kolumba z istniejącą linią tramwajową, jak i ulica Tama Pomorzańska zapewniają szybkie połączenia z pozostałą częścią Szczecina. Dość gęsta sieć dróg dojazdowych umożliwia bezpośredni dostęp do poszczególnych kanałów. Schemat komunikacji kołowej ukazuje (ryc. 5)

Przyglądając się bliżej omawianemu terenowi stwierdzić trzeba, że jest on mocno zaniedbany. Przeważa zabudowa magazynowa i biurowa o najczęściej niskiej wartości technicznej i architektonicznej. Jedyne nieliczne obiekty przedwojenne godne są uwagi i ochrony. Przykładem mogą być dwa sąsiadujące obok siebie obiekty zlokalizowane przy ul. Tama Pomorzańska (ryc. 6).

Na większości terenu przeważa jednak zabudowa o bardzo niskim standardzie estetycznym (ryc. 7).

Pierwszym miejscem, w którym można rozważyć ulokowanie mariny żeglarskiej jest basen znajdujący się w rozwidleniu ulic Nadodrzańskiej i Zapadłej. Jest on obecnie wykorzystywanym dla prowadzenia działalności przemysłowej. W miejscu tym cumują holowniki, pchacze i barki (ryc. 8).

Trzysta metrów dalej w górę Odry Zachodniej ma swoje ujście do rzeki kanał, który również jest obecnie wykorzystywany przemysłowo (ryc. 9). Dojechać do niego można ul.

Kokosową. Kanał ten ma 25 metrów szerokości. Gdyby poszerzyć go o 10 metrów na całej długości lub tylko w miejscu cumowania jednostek pływających to nadawałby się na lokalizację kolejnej mariny żeglarskiej lub przystani motorowodnej.

Żeglując dalej w górę rzeki po 240 metrach wpłyniemy do następnego kanału, który również po odpowiednich zabiegach adaptacyjnych mógłby dać schronienie kolejnym jednostkom pływającym (ryc. 10).

O tym, że na omawianym terenie możliwe jest lokowanie funkcji żeglarskich i motorowodnych świadczy fakt, że taka działalność prowadzona tu jest tu już od lat. Jednym z takich przykładów jest Klub Turystyki Sportów Wodnych „Delfin” zlokalizowany pod adresem Tama Pomorzańska 12F. Wpływa się do niego kolejnym kanałem oddalonym zaledwie o 130 metrów od wspomnianego ostatnio. W niewielkiej odległości od ul. Tama Pomorzańska powstał dwukanałowy kompleks przystani wodnej. Cumują tam zarówno łodzie motorowe jak i żagłówki. Teren przystani jest zamknięty i stanowi jeden kompleks z odpowiednim zapleczem technicznym oraz towarzyszącymi mu domkami letniskowymi. (ryc. 11).

Na przykładzie przystani „Delfin” można zaobserwować jak dobrze funkcjonuje taka marina ulokowana w środku struktury miejskiej. Korzystny dla tej lokalizacji jest również fakt, że choć z terenu przystani widać zabudowę miejską to jednak jest ona nieco oddalona. Dzieje się tak z powodu dość luźnej zabudowy pomiędzy ulicami Tama Pomorzańska i Zygmunta Chmielewskiego. Dodatkowo pomiędzy tymi ulicami znajduje się dużo zieleni łącznie z ogródkami działkowymi zlokalizowanymi pomiędzy ul. Smoleńską i Szczawiową.

Atrakcyjność tego terenu pod względem lokowania funkcji żeglarskiej i motorowodnej dowodzą przeróżne inicjatywy osób prywatnych oraz stowarzyszeń. Przykładem może być działalność członków Klubu Miłośników Odry Zachodniej „Marina”, którzy aktualnie wznoszą nową marinę wraz z towarzyszącymi jej domkami letniskowymi u wylotu Kanału prowadzącego do przystani „Delfin” (ryc. 12).

Członkowie stowarzyszenia narzekali jednak na bardzo duże trudności urzędnicze z jakimi się spotkali przed uzyskaniem stosownych pozwoleń umożliwiających realizację tego przedsięwzięcia. Żalili się też, że nie udało im się kupić tego terenu na własność. Miało zgodzić się jedynie na dzierżawę działki.

Jeśli mowa o polityce miasta dotyczącej tego terenu to najlepiej można to prześledzić analizując miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Omawiany teren obejmują dwa takie plany. Jeden z nich został uchwalony 29 czerwca 2009 roku pod nazwą „Międzyodrze - Kępa Parnicka - Wyspa Zielona”. Drugi plan uchwalono 21 kwietnia 2015 roku pod nazwą „Pomorzański - Nad Odrą” [1]. Poniżej została przeprowadzona szkicowa analiza ustaleń planu (ryc. 13).

Z ustaleń obu planów [1] wynika (ryc. 13 cz.1), że na tym terenie planuje się dość znaczące inwestycje drogowe. Na szczególną uwagę zasługuje ustalenie planu oznaczone symbolem S.N.9011. KD.GP. Zapis ten wyznacza rezerwę terenu pod budowę przedłużenia planowanej obwodnicy śródmiejskiej. Decyzja ta, choć ważna z punktu widzenia usprawnienia komunikacji miejskiej, pociąga za sobą dość istotne konsekwencje dla prawidłowego funkcjonowania ewentualnego obszaru aktywności rekreacji związanej z rzeką (ryc. 13 cz.2 ozn. A). Trasa ta będzie prowadzona między innymi na estakadzie z powodu przekraczania w tym miejscu rzeki. Niemniej w jakimś stopniu utrudni to powiązania funkcjonalne pomiędzy basenem ulokowanym przy ul. Zapadłej a resztą terenu. To ustalenie planu jest mniej znaczące dla ewentualnej funkcji rekreacyjnych niż kolejne zapisy. Fundamentalne znaczenie mają inne ustalenia obu planów miejscowych. Z analizy zapisów wynika, że generalnie przewidywane są dwie funkcje. Jedną z nich jest ustalenie o symbolu USw. W wydzieleniach oznaczonych tym symbolem przewiduje się „*usługi sportu, rekreacji i turystyki wykorzystujące dostęp do akwenów żeglownych, np. ośrodki sportów wodnych, mariny, przystanie jachtowe, kajakowe, wioślarskie, motorowodne z dopuszczeniem usług towarzyszących funkcji podstawowej (np. hotelarstwo, handel,*

gastronomia, rozrywka, kultura, działalność edukacyjna, usługi rzemieślnicze związane z turystyką i sportami wodnymi)” [1].

Przyznać trzeba, że zapisy te w pełni odpowiadają wizji autora artykułu dotyczącego przyszłego wykorzystania tego terenu. Niestety ustalenia planu miejscowego dotyczące drugiej funkcji stoją w zupełnej sprzeczności z prezentowaną powyżej ideą. Plan miejscowy pod symbolami PU i PUw przewiduje ulokowanie w w/w wydzieleniach następujące funkcje:

„PU - funkcja produkcyjno - składowa z dopuszczeniem usług: obiekty związane z prowadzeniem działalności wytwórczej, obiekty związane z wytwarzaniem energii elektrycznej i ciepła, uzdatnianiem wody, wytwarzaniem i przechowywaniem gazu; obiekty składów i magazynów, między innymi betoniarni, kruszarni, piaskowni, elewatorów, chłodni, cystern; obiekty sortowni towarów; obiekty składów i magazynów handlu hurtowego; giełdy towarowe; bazy transportowo - spedycyjne,

PUw - funkcja przeładunkowa i produkcyjno - składowa z dostępem do akwenów żeglownych”

W w/w planach wyznaczono jedynie dwa obszary przeznaczone pod funkcje rekreacyjne. Zostały one powiązane z jednym basenem i jednym kanałem. Zapisy planu miejscowych w konsekwencji spowodują zupełne rozbitcie funkcji turystycznych (ryc. 13 cz.3 ozn. B.) Nie będzie możliwe stworzenie jednolitego kompleksu sportów wodnych z możliwym racjonalnym zagospodarowaniem terenów pomiędzy istniejącymi kanałami. W konsekwencji zapisów zawartych w w/w planach miejscowych większość terenu zostanie przeznaczona na funkcje produkcyjno-składowe. Połowa z istniejącej infrastruktury rzecznej, czyli dwa kanały nie będą mogły być wykorzystywane dla celów rekreacyjnych (ryc. 13 cz.4 ozn. C).

Konsekwencją ustaleń obu planów będzie przerwanie ciągłości funkcji rekreacyjnych rozciągających się od nabrzeża przy Wałach Chrobrego do terenów naprzeciw wyspy Zielonej.

4. PODSUMOWANIE

Szczecin dzięki swojemu wyjątkowemu położeniu wśród rozlicznych akwenów wodnych ma niepowtarzalną okazję aby wzmocnić swoją pozycję ekonomiczną i atrakcyjność turystyczną. Stać się to może między innymi dzięki szeroko zakrojonym planom oraz strategiom uwzględniającym aspekt turystyki wodnej. Jednym z ważniejszych elementów tej polityki przestrzennej jest stworzenie przejrzystych powiązań pomiędzy poszczególnymi elementami infrastruktury rekreacyjnej. Jednym z takich pomysłów, zdaniem autora, może być stworzenie nieprzerwanego ciągu funkcji związanych z rekreacją wodną wzdłuż Odry Zachodniej. Ciąg ten zaczynający się na wysokości Wałów Chrobrego i kończący na wysokości wyspy Zielonej liczyłby przeszło 3,5 kilometra i stanowiłby bardzo ważny element funkcjonalny Szczecina. Większość tego założenia już istnieje. Bulwar Chrobrego oraz jego przedłużenie - Bulwar Piastowski ze swoim bardzo dobrym zagospodarowaniem liczy obecnie 2 kilometry. Autor artykułu proponuje jego przedłużenie o dalsze 1,5 kilometra i wykorzystanie naturalnego zagospodarowania terenów nadodrzańskich w postaci istniejących kanałów i basenu. Na przeszkodzie tym planom stoją jednak zapisy planów miejscowych obejmujących ten obszar. Uwzględniają one jedynie częściowo aspekty rekreacji związanej z wodą sankcjonując w większości obecny przemysłowo-składowy charakter omawianych terenów nadrzecznych. Wydaje się niesłusznym przeznaczanie tak cennych terenów miejskich na cele przemysłowo-składowe, podczas gdy na świecie bardzo widoczna jest tendencja wyprowadzania tego typu funkcji ze ścisłej zabudowy miejskiej. Szczególnie szkoda tracić te tereny dla funkcji przemysłowej, gdy można zobaczyć tak atrakcyjne widokowo powiązania znajdujących się tam kanałów wodnych z zabudową miejską (ryc.14)

BIBLIOGRAPHY

- [1] Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin, http://bip.um.szczecin.pl/chapter_11399.asp, access 20.12.2016.
- Uchwała nr vii/100/15 Rady Miasta Szczecin z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Pomorzany - Nad Odrą” w Szczecinie Szczecin, dnia 20 maja 2015 r. Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Poz. 2048
- Uchwała nr XXXVI/889/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 29 czerwca 2009 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze - Kępa Parnicka - Wyspa Zielona” w Szczecinie. Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Nr 63 Poz. 1707
- [2] Marins.pl Portal Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. <http://zalewszczecinski.net/nowa-mapka-zachodniopomorskiego-szlaku-zezlarskiego>, access 14.11.2016.
- [3] Marzęcki W. *RELACJE PRZESTRZENNE PORTÓW JACHTOWYCH Z ZABUDOWĄ MIEJSKĄ NA PRZYKŁADZIE PORTU JACHTOWEGO W SZCZECINIE I MARINY W FREJUS*, Czasopismo Przestrzeń i Forma NR 27/20016, Szczecin, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, 2016, e-ISSN 2391-7725 ISSN 1895-3247 DOI: 10.21005/pif.2016.27.A-01
- [4] Mazurkiewicz B., *Porty jachtowe i mariny Projektowanie*, wyd. 2 rozszerzone, Gdańsk, wydawca FPPOiGM 2010, ISBN 978-83-60584-21-7.
- [5] Polska, woj. zachodniopomorskie <http://szczecin.fotopolska.eu/142396,foto.html>. Dostęp access 9.11.2016

O AUTORZE

Profesor Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego na Wydziale Budownictwa i Architektury. Pracownik naukowo-dydaktyczny w Instytucie Architektury i Planowania Przestrzennego. Uczy studentów projektowania urbanistycznego zespołów mieszkaniowych oraz fotografii. Zajmuje się badaniami ciągłości kulturowej obszarów miejskich będących przedmiotem współczesnych działań inwestycyjnych.

e-mail: marzecki@post.pl

AUTHOR'S NOTE

A Professor of the West-Pomeranian University of Technology on the Faculty of Construction and Architecture. An academic staff member of the Institute of Architecture and Spatial Design. He is a teacher of the urban design of residential complexes and photography. He engages in the scientific study of the cultural continuity of urban areas that are the focus of modern construction projects.

e-mail address: marzecki@post.pl