



DOI: 10.21005/pif.2016.27.A-01

SPATIAL RELATIONS BETWEEN YACHT PORTS AND URBAN BUILT UP AREAS ON THE EXAMPLE OF THE YACHT PORT IN SZCZECIN AND THE MARINA IN FREJUS, FRANCE

RELACJE PRZESTRZENNE PORTÓW JACHTOWYCH Z ZABUDOWĄ MIEJSKĄ NA PRZYKŁADZIE PORTU JACHTOWEGO W SZCZECINIE I MARINY W FREJUS

Waldemar Marzęcki
prof. dr hab. inż. arch.

West Pomeranian University of Technology, Szczecin
Faculty of Construction and Architecture
Chair of Urban Design and Spatial Planning

ABSTRACT

The paper contains a discussion of the problem regarding the proper placement of sailing ports within urban structures. Construction projects associated with sailing, both amateur and professional alike, are some of the most attractive in terms of function. Surely, structures and infrastructural elements like these are quite popular among both visitors and residents of a city in which they are located. Thus, the quality of both urban and architectural design solutions used in newly built marinas demand special attention. The paper discusses the spatial relations that occur between the urban built environment and the spatial structures of marinas on the example of the marina in Frejus in France and the Yacht Port in Szczecin.

Key words: marinas, urbanism, urban composition, yacht ports.

STRESZCZENIE

W artykule został omówiony problem właściwego lokowania przystani żeglarskich w strukturach miejskich. Inwestycje związane z żeglarstwem, zarówno amatorskim, jak i profesjonalnym, należą do bardzo atrakcyjnych pod względem funkcjonalnym. Z pewnością tego typu obiekty budowlane i infrastrukturalne cieszą się dużym zainteresowaniem zarówno mieszkańców, jak i osób odwiedzających miasta, w których są one zlokalizowane. W związku z tym należy zwrócić szczególną uwagę na jakość rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych nowo realizowanych marin. W artykule relacje przestrzenne zachodzące pomiędzy zabudową miejską a strukturą przestrzenną przystani żeglarskich pokazano na przykładzie mariny Frejus we Francji i Portu Jachtowego w Szczecinie.

Słowa kluczowe: kompozycja urbanistyczna, mariny, porty jachtowe, urbanistyka.

1. INTRODUCTION

One of the more attractive elements of cities located in the vicinity of rivers, lakes, water basins, as well as those by the sea, are marinas. It is difficult to find a person that would not want to take a stroll along a waterfront now and then, marvelling at the motorboats and yachts at anchor there. Without a doubt, marinas are some of the more attractive functional elements of a city, enhancing the image of those that are fortunate enough to lie in the vicinity of sailable water bodies [3]. Thus we can arrive at the simple conclusion that the appropriate design of marinas in terms of their architecture and their attractive placement in terms of urban design is crucial. The paper is going to discuss this problem on the example of two marinas. The first one is located in the town of Frejus on the coast of the French Riviera in France. The second of the marinas in question is the newly built Yacht Port in Szczecin. Both marinas are located within urban structures. Thus, while analysing both spatial layouts, the element that are going to be focused on are the spatial relations that occur between the extant urban built environment and the urban structures of both marinas.

2. ANALYSIS OF THE URBAN LAYOUTS OF THE MARINAS

2.1. The Frejus Marina

It is one of the most pleasant marinas that the author of the paper had the chance to visit. The town of Frejus is located in the Provence-Alpes-Côte d'Azur region of France in the Var department, on the coast of the French Riviera, located at a distance of 37 km from Cannes. The township and borough, sporting 53 thousand inhabitants, is located at the mouth of the Reyran river (Fig. 1).

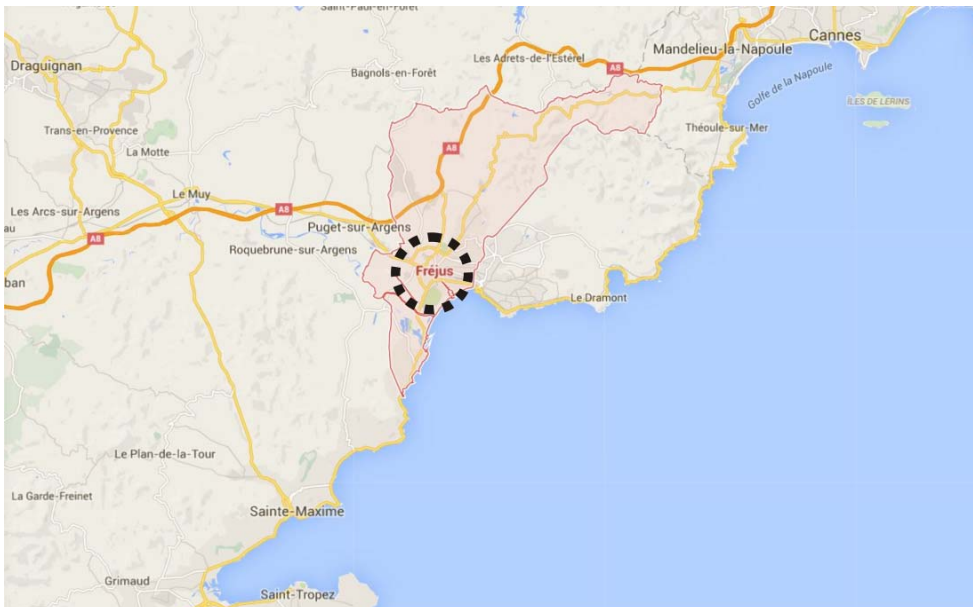


Fig. 1. Location of the town of Frejus in the area of the French Riviera. Source: Google Maps

Ryc. 1. Lokalizacja miasta Frejus na Lazurowym Wybrzeżu. Źródło: Google Maps

The town of Frejus traces its roots to prehistoric times. Relics of Roman times include, among other things, the amphitheatre. During the modern period, especially in the XIX century, the city bloomed thanks to the popularisation of the French Riviera as an area of France that is attractive to tourists. The marina that is the topic of our analyses is located in the Frejus-Plage district [6].

The marina in Frejus is constructed in the shape of a bay that cuts into the coastline. That which is visible from the start is that it blends into the built environment of the city. It is an integral part of the waterfront district of Frejus-Plage. With a placement such as this, it is only natural that the urban environment encircles the marina from all sides (Figs. 2, 3).

Fig. 2. The location of the Frejus marina within the built environment of the Frejus-Plage waterfront district. Source: Google Earth

Ryc. 2. Lokalizacja mariny Frejus w zabudowie dzielnicy nadmorskiej Frejus-Plage. Źródło: Google Earth



Fig. 3. Views of the interior of the Frejus marina. Source: phot. by the author

Ryc. 3. Widoki z wnętrza mariny Frejus. Źródło: zdjęcia autora

While performing even a cursory analysis of the marina, we can observe that apart from an attractive interior structure, it is also clearly and legibly placed within the space of the town of Frejus. Of particular importance is the distinct compositional connection between the marina and the old town, located at a distance of 1,5 km from the harbour. The satel-

lite image below shows a scheme of the spatial tie-in of the marina with the old town of Frejus (Fig. 4).

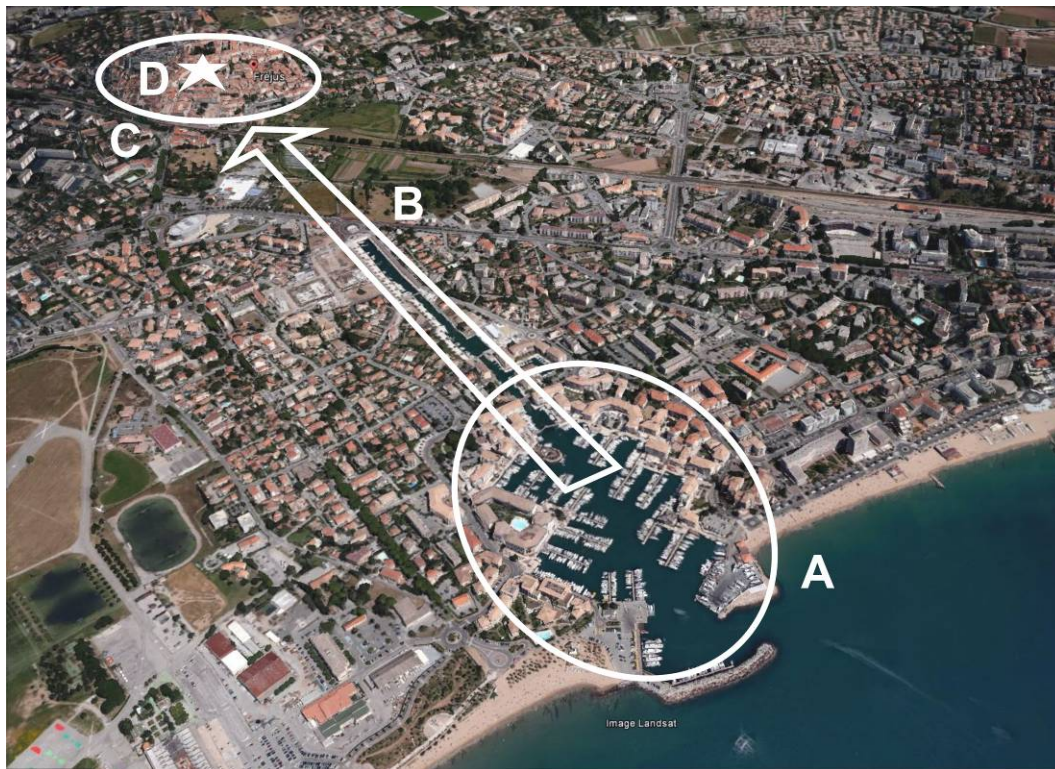


Fig. 4. Scheme of the spatial relations between the marina and the old town district of Frejus: A – the marina, B – view axis delineated from the marina, along the channel, in the direction of the old town, C – the old town district of Frejus, D – the Saint-Leonce de Frejus cathedral. Source: original work, Google Earth

Ryc. 4. Schemat powiązań przestrzennych pomiędzy mariną a dzielnicą staromiejską Frejus: A – marina, B – oś widokowa poprowadzona od mariny wzdłuż kanału w kierunku starego miasta, C – obszar starego miasta Frejus, D – katedra Saint-Leonce de Frejus. Źródło: opracowanie autora, Google Earth

The Frejus marina can be treated as a separate urban structure. The distance that separates the harbour and the old town district of Frejus is so large, that they do not generate any obvious spatial relations. However, the decision to design this water-based layout on an axis is evident of a keen compositional and spatial sensitivity of the designers of the marina in question. This is composed of a couple of elements. First, it is the nearly symmetrical placement of the harbours and jetties for yachts to anchor at on both sides of the bay. The hotel buildings that reach the very wharfs themselves are, despite their quite diverse frontage line, also inclined towards a certain kind of symmetry. The area with the most clearly symmetrical layout is composed of the buildings in the most in-land part of the marina. When this area is concerned, we can speak of a clearly symmetrical urban layout. The analysis of the urban composition of this fragment of the marina needs to be started from the arch of the bridge between both sides of the harbour, as well as the viewing platform located at its top. It is from here that we can marvel at the entire marina, as well as at the old town with the cathedral that dominates over it. The bridge itself, as well as the close-ups of the views of the Frejus old town from the bridge are provided in the collage of images below (Fig. 5). The view from the bridge can also be analysed from the perspective of a satellite image (Fig. 6). The viewing platform on the above-mentioned bridge has been marked with the letter "A" and fulfils a key role as a vantage point. The two "B" letters were used to mark the placement of buildings that form a classical urban gateway, creating a framing for the view of the old town. A view axis has been

drawn directly between the viewing platform ("C") and the tower of the Saint-Leonce de Frejus cathedral, marked on the scheme with the letter "D".



Fig. 5. View of the Frejus old town from the interior of the marina: A – the bridge connecting the opposing quays, B – the bridge with the viewing platform, C, D, E – the successive close-ups of the view of the buildings of the old town, with the tower of the Saint-Leonce de Frejus cathedral towering above them, from the bridge's viewing platform. Source: phot. by the author

Ryc. 5. Widok na stare miasto Frejus z wnętrza mariny: A – most łączący przeciwległe keje, B – most z platformą widokową, C, D, E – kolejne przybliżenia widoku z platformy na moście na zabudowę staromiejską z górującą nad nią wieżą katedry Saint-Leonce dr Frejus. Źródło: zdjęcia autora

When we compare the state of the space between the marina and the old town during the period when the author visited Frejus in 2004 and its current state, the consistency with which the entire urban layout has been established becomes particularly evident. We can observe on the satellite images below that, initially, there was no channel leading from the marina in the direction of the old town (Fig. 7). It was built a couple of years later. It was designed as to feature the urban layout of the marina and the viewing platform on the bridge from the very beginning.

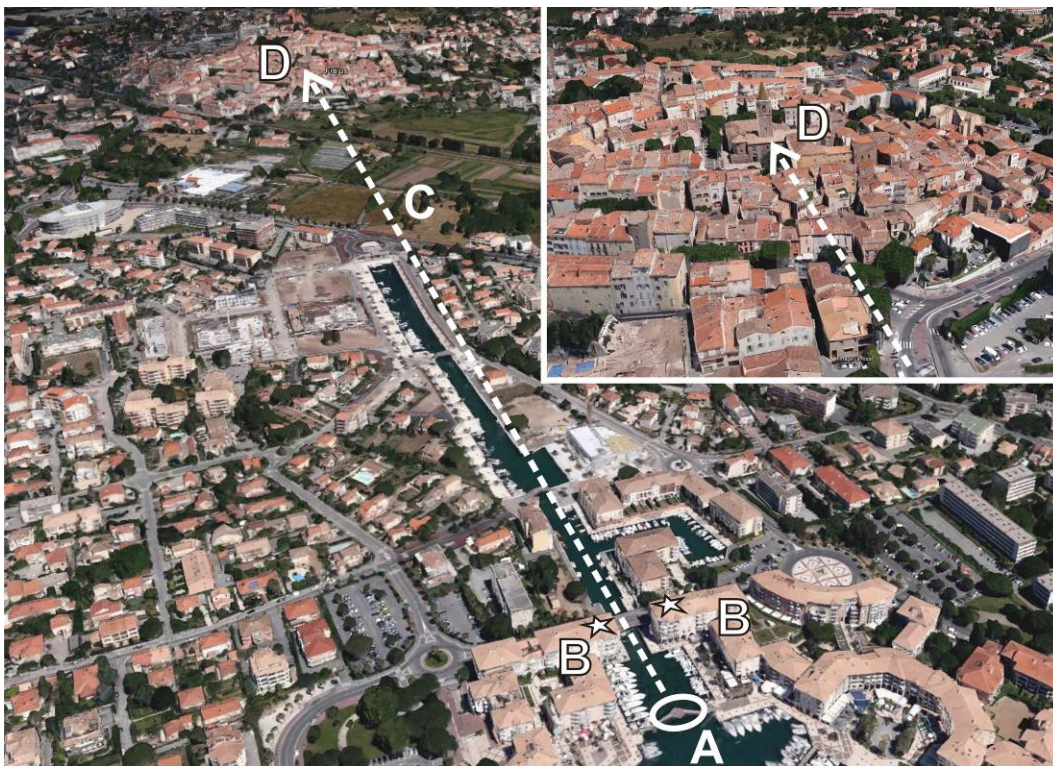


Fig. 6. An urban analysis of the view of the old town of Frejus from the interior of the marina: A – the location of the viewing platform atop the bridge connecting the quays on the opposing sides of the marina, B – the complex of buildings that make up the urban gateway, with architectural accents marked with stars, C – the view axis leading in the direction of the old town, D – the location of the Saint-Leonce de Frejus cathedral. In the upper right corner there is an enlarged fragment of the old town, with the vantage axis and the location of the cathedral. Source: original work, Google Earth

Ryc. 6. Analiza urbanistyczna widoku na stare miasto Frejus z wnętrza mariny: A – usytuowanie platformy widokowej na moście łączącym przeciwległe keje mariny, B – zespół budynków tworzących bramę urbanistyczną z akcentami architektonicznymi oznaczonymi gwiazdkami, C – oś widokowa prowadząca w kierunku starego miasta, D – lokalizacja katedry Saint-Leonce dr Frejus. W górnym prawym rogu powiększenie fragmentu starego miasta z osią widokową i usytuowaniem katedry. Źródło: opracowanie autora, Google Earth

2.2.The Yacht Port in Szczecin

We should consider the fact that it is, in a sense, difficult to compare a marina located in one of the richest and most attractive areas of Europe in terms of tourism with one that is being built in Szczecin – a city that, after decades of neglect in that regard, is only just beginning to return to its excellent pre-war traditions associated with water-based recreation.

Wyspa Grodzka was perhaps one of the most striking examples of the lack of using the natural resources of the landscape. It is located in the very centre of the city, in the direct vicinity of the representative buildings located on the Embankments of Chrobry. To this day it is mostly used as a complex of allotment gardens. A modest, tiny motorboat transports the owners of the allotment gardens, who grow vegetables on an island located in one of the most attractive places in Szczecin. The decision to place a sailing marina on the island was an excellent idea. The part of Wyspa Grodzka near the small island of Bielawa was leveled, removing dense greenery. Thanks to this, the island was provided with an excellent view of the complex of the Embankments of Chrobry, which towers over the Odra river. The view presents itself particularly well not only from Wyspa Grodzka, but also from the entirety of the island of Łasztownia. In such a situation, it was expected that the newly designed marina is going to outstandingly complement the image

of this part of the city, becoming one of the more important elements of the implementation of the concept of the Floating Garden. The Szczecin City Hall organised the "Competition for the development of an architectural and urban conceptual design of a Yacht Port in Szczecin, located on Wyspa Grodzka and near the Starówka Wharf on Łasztownia Island". The results of the competition were made public on the 26 of October 2009. The first prize was awarded to a design by the Pracownia Architektura Podczaszy design atelier from Krakow, while the second prize went to the DEDECO company from Szczecin, with the third being awarded to ATKINS Limited from London [2].

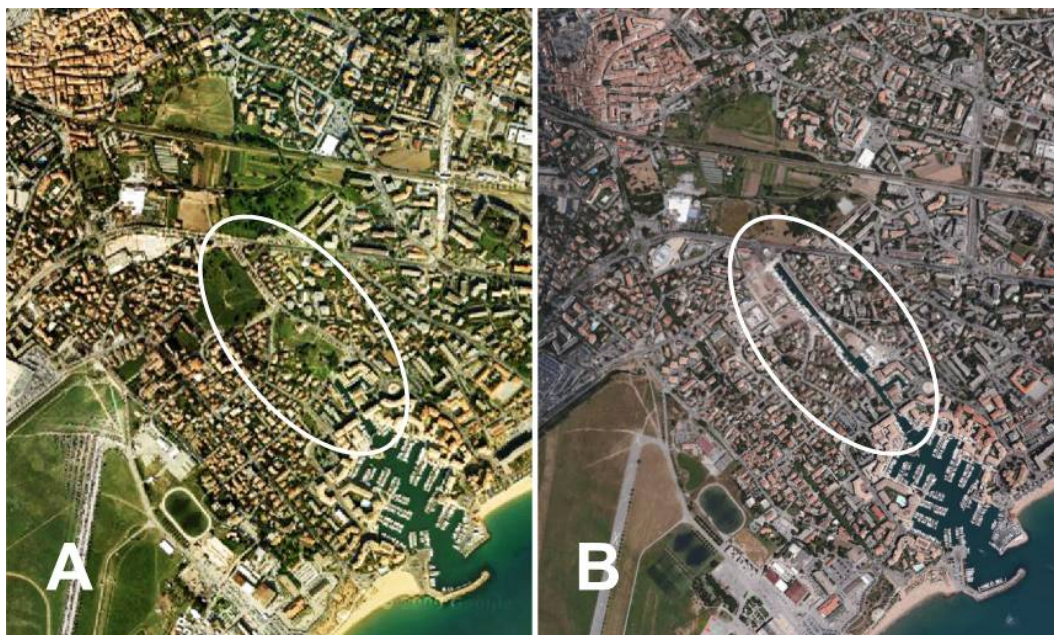


Fig. 7. Satellite image of the Frejus marina: A – the marina in 2004, on which the channel has not been documented yet (the area marked with an ellipse), B – the state of the area in 2014, with the channel leading from the marina in the direction of the old town district of Frejus marked with an ellipse. Source: original work, Google Earth.

Ryc. 7. Zdjęcie satelitarne mariny Frejus: A – stan z 2004 r., na którym jeszcze nie udokumentowano kanału (obszar zaznaczony elipsą), B – stan z 2014 r., z zaznaczonym elipsą kanałem biegnącym od mariny w kierunku starego miasta Frejus. Źródło: opracowanie autora, Google Earth.

The jury of the competition, evaluating the winning design, underscored that *the design is an interesting form of separating the port aquatorium. The composition of the placement of jetties and the proposed manner of the anchoring of yachts provides an individualised, unique character to the space of the future Szczecin Yacht Port, referencing the natural shape of the coast of Wyspa Grodzka. The work's quality lies in the fact that it provides a unique atmosphere of a cameral port, and an interesting solution of the manner of anchoring on the Odra river. The yacht port was designed in a manner that is functional to its users, but also creates a pleasant climate for the visiting residents of the city, as well as for tourists [6].*

Unfortunately, the resolution of the competition for the design of the Szczecin Yacht Port as well as its partial construction have very clearly pointed out the fact that the establishment of proper relations between the new construction project and the riverside built environment of Szczecin is practically nonexistent. Perhaps there is nothing strange in the fact that the design that was selected to be built did not address the clearly attractive urban context of this place, as even the competition rules had not mentioned this important relation of views. The aforementioned competition rules make no mention of the name of the Embankments of Chrobry at all. Only paragraph 4, point 1 contains a state-

ment that the aim of the competition is: *To obtain an urban and architectural conceptual design of the Szczecin Yacht Port that takes into account the context of the surrounding area [2].*

In addition, the document titled *Answers to the questions asked by the competition's participants* contains only two questions (25 and 26) that feature the problem of the Embankments of Chrobry, but only in relation to the place where yachts can be anchored [1].



Fig. 8. A comparison of the digital visualisations of the design of the Szczecin Yacht Port design by Pracownia Architektoniczna Podczaszy from Krakow. The buildings of Szczecin located on the left bank were marked by arrows. Source: [8]

Ryc. 8. Zestawienie wizualizacji komputerowych projektu Postu Jachtowego w Szczecinie opracowanych przez Pracownię Architektoniczną Podczaszy z Krakowa. Na wizualizacjach zaznaczono strzałkami zabudowę lewo-brzeżnego Szczecina. Źródło: [8]

By analysing the visualisations of the conceptual design that has been selected for construction on the basis of winning the competition, we need to state the fact that the buildings of the Embankments of Chrobry were heavily marginalised. There are no urban and landscape analyses whatsoever regarding the relationship between the newly designed marina with the structures on the other side of the Odra river. We can get the impression that the authors of the design focused their attention completely on the vision of the marina. Out of the visualisations accessible to the author, only three of them contain fragments of Szczecin's buildings located on the left bank, along with those on the Embankments of Chrobry. These buildings play the part of a not-too-important background (Fig. 8).



Fig. 9. View from the drawbridge from Łasztownia island in the direction of the marina on Wyspa Grodzka. Source: phot. by the author

Ryc. 9. Widok z mostu zwodzonego prowadzącego z wyspy Łasztownia w kierunku przystani na Wyspie Grodzkiej Źródło: zdjęcia autora

When designing any building complex, a particularly important part is the entrance area. In this case, we are dealing with a deeply unattractive manner of entering the marina. We can enter it from the island of Łasztownia, above the channel of the Duńcyca river, using a newly designed and built drawbridge (Fig. 9).



Fig. 10. The right arrow points to the direction of the view axis from the bridge above the channel of the Duńcyca river. The left arrow suggests the appropriate orientation of the bridge with a view of the building of the National Museum – the central structure of the complex of the Embankments of Chrobry. Source: original work and photograph by the author

Ryc. 10. Prawa strzałka ukazuje kierunek osi widokowej z mostu nad kanałem Duńcyca. Lewa strzałka sugeruje właściwy kierunek usytuowania mostu z widokiem na budynek Muzeum Narodowego – centralny obiekt kompleksu Wałów Chrobrego. Źródło: zdjęcie i opracowanie autor

Unfortunately, the bridge has its view axis pointed at an unimportant residential building complex. It seems obvious, however, that when crossing the Duńcyca river we should direct our gaze to the Embankments of Chrobry and the structures of the marina at the very front. In reality, the bridge serves only as a means of safely getting to Wyspa Grodzka. We can clearly see the spatial relations that have been discussed from a bird's eye view (Fig. 10). The arrows drawn on the photograph clearly point out the completely inappropriate orientation of the crossing over the channel.

Thus, an immensely attractive element of the landscape, with a strong visual relation with the most attractive buildings of this part of Szczecin, has been ignored as a part of the entrance to the complex of the Yacht Port. We can see just how attractive this compositional tie-in could have been when walking through a newly built pavilion (Fig. 11).

Unfortunately, we need to accept that this effect was unintentional and was not deliberately implemented by the designers. This can be demonstrated when looking at the arrangement of the site between the pavilions of the marina and the Odra river and the Embankments of Chrobry that tower above them that has been proposed by the authors of the design (Fig. 12).

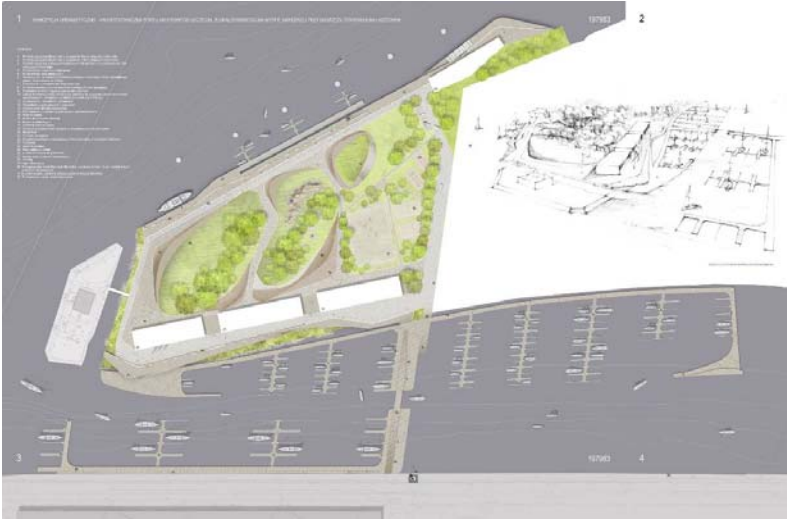


Fig. 12. The site plan of the Szczecin Yacht Port proposed by the Pracownia Architektoniczna Podczaszy design atelier from Krakow. Source: [8]

Ryc. 12. Zagospodarowanie terenu Portu Jachtowego w Szczecinie zaproponowane przez Pracownię Architektoniczną Podczaszy z Krakowa. Źródło: [8]



Fig. 11. A walkway through the pavilion of the Szczecin Yacht Port with a view of the Building of the Office of the Voivodship, which is a part of the complex located on the Embankments of Chrobry. Source: phot. by the author

Ryc. 11. Przejście przez pawilon Portu Jachtowego w Szczecinie z widokiem na budynek Urzędu Wojewódzkiego wchodzącego w skład kompleksu Wałów Chrobrego. Źródło: zdjęcia autora

The view from the walkway of the pavilion in the direction of the Office of the Voivodship is going to be blocked in the future by the park greenery featured in the design. In general, we can get the impression that the manner of the design of the park resembles that of a courtyard within a residential complex rather than of an important urban public complex. When analysing the design, we can see that the walkways are directed to the right and that none of them have been designed in a manner that features the buildings of the Embankments of Chrobry as the focal point of their views. Both the bridge and the walkways seem to be pointed at a part of the residential buildings located to the right of the building of the Office of the Voivodship (Fig. 13).



Fig. 13. Analysis of the view axes of the walkways featured by the site plan of the Szczecin Yacht Port. The analysis was performed by layering the design on top an aerial photograph of this fragment of the city. Source: original work and photograph by the author, [8]

Ryc. 13. Analiza osi widokowych alei spacerowych w zagospodarowaniu Portu Jachtowego w Szczecinie. Analiza została dokonana przez nałożenie projektu na zdjęcie z lotu ptaka tego fragmentu miasta. Źródło: zdjęcie i opracowanie autora, [8]

Perhaps the only element of the future site of the Yacht Port on Wyspa Grodzka, which, according to the author, is going to meet the requirements of proper placement within the urban surroundings of Szczecin, is the amphitheatre. It has been oriented in such a way that the spectators, in all probability, are going to be able to see the complex located on the Embankments of Chrobry above the roof of the stage (Fig. 14).

When looking at the design propositions of the design teams that were awarded the second and third place, we can see the difference in terms of the urban design concepts that both of the awarded teams implemented in relation to the winning team. Both of these designs acknowledge the existence of the complex of buildings atop the Embankments of Chrobry. The design by ATKINS Limited from London features a part of the marina complex located directly opposite the Embankments of Chrobry, instead of being placed on the other side of the island with its back turned towards the Embankments, further separated by trees, like in the winning design (Fig. 15). In the design by the DEDECO company, the relation between the marina and the entire urban layout of this part of Szczecin, including the greenery of the park of Stefan Żeromski, which reaches the building of the National Museum with its wedge, has even been underscored (Fig. 16). Perhaps with no intention of going against the just verdict of the jury of the competition,

it needs to be mentioned that from the point of view of the creation of urban design thought, this manner of tying the new construction project with the urban structure of Szczecin is by all means more appropriate [7].



Fig. 14. Analysis of the view axis of the newly designed amphitheatre oriented towards the building of the National Museum. The analysis was performed by layering the design on top an aerial photograph of this fragment of the city. Source: original work and photograph by the author, [8]

Ryc. 14. Analiza osi widokowej projektowanego amfiteatru skierowanej na budynek Muzeum Narodowego. Analiza została dokonana przez nałożenie projektu na zdjęcie z lotu ptaka tego fragmentu miasta. Źródło: zdjęcie i opracowanie autora, [8]

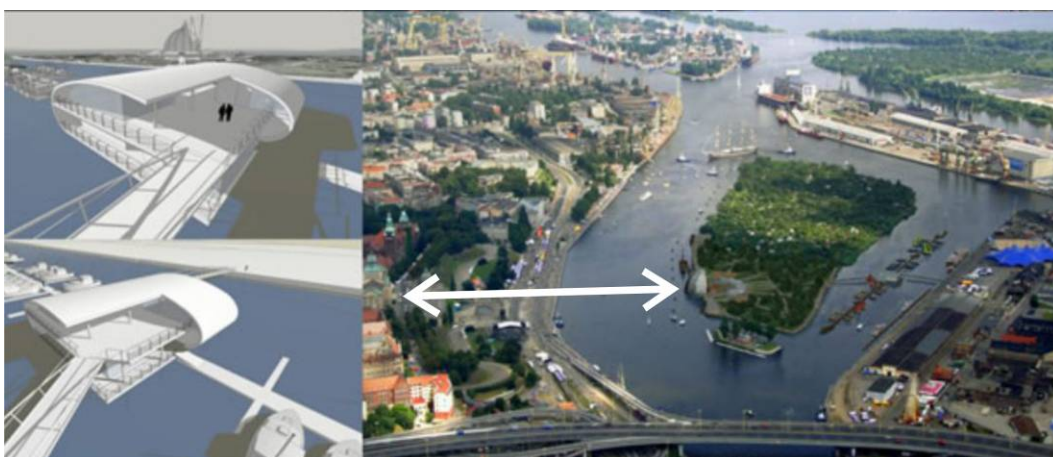


Fig. 15. A fragment of one of the competition sheets by the ATKINS Limited design team from London, with the white arrow showing the direct visual relationship between the designed Yacht Port and the complex of buildings atop the Embankments of Chrobry. Source: original work, [7]

Ryc. 15. Fragment jednej z plansz konkursowych zespołu ATKINS Limited z Londynu z pokazaną białą strzałką bezpośrednią relacją wzrokową pomiędzy projektowanym Portem Jachtowym a kompleksem budynków Wałów Chrobrego. Źródło: opracowanie autora, [7]



Fig. 16. A fragment of one of the competition sheets by the DEDECO design team from London, with the white ellipse showing an urban design analysis of the relationship between the designed Yacht Port and the complex of buildings atop the Embankments of Chrobry, along with a fragment of the greenery complex of the park of Stefan Żeromski. Source: original work, [7]

Ryc. 16. Fragment jednej z plansz konkursowych spółki DEDECO z pokazaną białą elipsą analizą urbanistyczną obszaru pomiędzy projektowanym Portem Jachtowym a kompleksem budynków Wałów Chrobrego oraz fragmentem założenia zielonego parku Stefana Żeromskiego. Źródło: opracowanie autora, [7]

3. CONCLUSION

Each city strives to be attractive in multiple ways. One of the more important ones seems to be the creation of unique structures or urban complexes. Szczecin is famous for its star-shaped squares. It started to be acknowledged internationally thanks to its new philharmonics building. Entire trips from both other parts of the country and from abroad visit the city to see this building. In this sense, it already fulfils its role of enriching and bringing fame to the image of the city. It is bewildering that the construction of the Szczecin Yacht Port was met with such a minimalist approach. The crews of the yachts themselves are bound to be satisfied by the quality of the port amenities, but it is difficult to imagine that the sailing community and the masses of tourists are going to deliberately want to see for themselves another architectural and urban icon of Szczecin. Because surely it is not going to become one. It is unfortunate, because the location of the marina on Wyspa Grodzka is excellent. It is only unfortunate that the construction project is being carried out without a clear idea that facilitates the creation of the city and its culture. I am of the opinion that the cause of this does not lie with the difference in the affluence between Szczecin, which has 370 thousand inhabitants, and Frejus, which has 53 thousand. The problem seems to lie in the still too limited awareness regarding the culturally stimulating role of urban design, and especially regarding the cultural continuity between new construction projects and the extant spatial qualities of Szczecin.

RELACJE PRZESTRZENNE PORTÓW JACHTOWYCH Z ZABUDOWĄ MIEJSKĄ NA PRZYKŁADZIE PORTU JACHTOWEGO W SZCZECINIE I MARINY W FREJUS

1. WSTĘP

Jedną z bardziej atrakcyjnych funkcji miast leżących nad rzekami, jeziorami, zalewami lub morzami są mariny. Trudno znaleźć osobę, która nie chciałaby od czasu do czasu spacerować się nabrzeżem, podziwiając zacumowane do niego łodzie motorowe lub jachty. Nie ulega wątpliwości, że przystanie żeglarskie są jednymi z atrakcyjniejszych elementów funkcjonalnych i wizerunkowych miast, które mają szczęście leżeć nad nadającymi się do żeglugi akwenami [3]. Stąd prosty wniosek, że bardzo istotne jest odpowiednie zaprojektowanie marin pod względem architektonicznym oraz ich atrakcyjne usytuowanie pod względem urbanistycznym. W artykule przedstawione będzie to zagadnienie na przykładzie dwóch marin. Jedną z nich jest marina zlokalizowana w miasteczku Frejus na Lazurowym Wybrzeżu we Francji. Drugą z omawianych marin będzie nowo budowany Port Jachtowy w Szczecinie. Obie mariny są usytuowane w strukturach miejskich. W związku z tym przy analizowaniu obu założeń przestrzennych największa uwaga będzie zwrócona na relacje przestrzenne zachodzące pomiędzy istniejącą zabudową miejską a strukturą urbanistyczną obu marin.

2. ANALIZA ZAŁOŻEŃ URBANISTYCZNYCH MARIN

2.1. Marina Frejus

Jest to jedna z ładniejszych marin, jakie udało się autorowi artykułu odwiedzić. Miasteczko Frejus leży w regionie Prowansja-Alpy, w departamencie Var na Lazurowym Wybrzeżu, w odległości 37 km od Cannes. Miasto i gmina, liczące 53 tys. mieszkańców, są położone u ujścia rzeki Reyran (ryc. 1).

Swym rodowodem miasto Frejus sięga czasów prehistorycznych. Z czasów rzymskich zachował się między innymi amfiteatr. W czasach nowożytnych rozkwit miasta nastąpił w XIX wieku wraz z spopularyzowaniem Lazurowego Wybrzeża jako atrakcyjnego turystycznie rejonu Francji. Marina, będąca przedmiotem analiz, mieści się w dzielnicy Frejus-Plage [6].

Marina w mieście Frejus zbudowana jest na kształt zatoki wcinającej się w ląd. To, co należy zauważyć na samym początku, to wtopienie jej w zabudowę miejską. Marina stanowi integralną część dzielnicy nadmorskiej Frejus-Plage. W takim usytuowaniu jest rzeczą naturalną, że zabudowa miejska dochodzi ze wszystkich stron do nabrzeża mariny (ryc. 2, 3).

Analizując choćby pobieżnie marinę, można zauważyć, że oprócz bardzo atrakcyjnej struktury wewnętrznej, posiada również czytelne umiejscowienie w przestrzeni miasta Frejus. Szczególnie istotne jest wyraźne powiązanie kompozycyjne mariny z zabudową staromiejską położoną w odległości 1,5 km od przystani. Na zdjęciu satelitarnym pokazany jest schemat powiązania przestrzennego mariny z starym miastem we Frejus (ryc. 4).

Marinę Frejus można by potraktować jako niezależną strukturę urbanistyczną. Dystans dzielący przystań żeglarską od starego miasta Frejus jest tak duży, że nie tworzą one tak oczywistych powiązań przestrzennych. Jednakże zdecydowanie się na osiowe założenie tej inwestycji wodnej świadczy o dużej wrażliwości kompozycyjnej i przestrzennej projektantów omawianej mariny. Składa się na to kilka elementów. Po pierwsze niemalże symetryczne rozłożenie nabrzeży oraz trapów do cumowania jachtów po obu stronach zatoki. Rozplanowanie obiektów pensjonatowych dochodzących do samych nabrzeży też, mimo swej dość zróżnicowanej linii zabudowy, dąży do pewnego rodzaju symetrii. Obszarem

posiadającym już wyraźnie symetryczne rozplanowanie jest zabudowa ulokowana najgłębiej w przestrzeni mariny. Od tego miejsca można mówić już o bardzo jednoznacznie symetrycznym założeniu urbanistycznym. Analizę kompozycji urbanistycznej tego fragmentu mariny należy rozpocząć od łuku mostu rozpiętego pomiędzy oboma brzegami przystani oraz platformy widokowej usytuowanej na jej szczycie. To z niej można podziwiać zarówno całą marinę, jak i stare miasto z dominującą nad nim katedrą. Sam most oraz kolejne przybliżenia widoku z mostu na stare miasto Frejus ukazuje zestawienie zdjęć (ryc. 5). Widok z mostu można również przeanalizować z perspektywy zdjęcia satelitarnego (ryc. 6). Literą „A” oznaczona została platforma widokowa na wspomnianym wcześniej moście, która pełni kluczową rolę jako punkt widokowy. Dwoma literami „B” oznaczono rozmieszczenie budynków stanowiących wręcz klasyczną bramę urbanistyczną, tworzącą ramy dla widoku na stare miasto. Z platformy widokowej została poprowadzona oś widokowa („C”) skierowaną dokładnie na wieżę katedry Saint-Leonce dr Frejus, oznaczoną na schemacie literą „D”.

Konsekwencja, z jaką tworzono całe założenie urbanistyczne, szczególnie widoczna jest, gdy porównamy stan przestrzeni pomiędzy mariną i starym miastem z czasu wizyty autora artykułu w roku 2004 a stanem obecnym. Na zdjęciach satelitarnych widać, że w początkowym okresie nie było kanału prowadzącego od mariny w stronę starego miasta (ryc. 7). Został on zrealizowany kilka lat później. Był on projektowany od samego początku wraz z układem urbanistycznym mariny i platformą widokową na moście.

2.2. Port Jachtowy w Szczecinie

Trzeba brać pod uwagę fakt, że w pewnym sensie trudno jest porównać marinę leżącą w jednym z najbogatszych i najbardziej atrakcyjnych turystycznie rejonów Europy z mariną, powstającą w Szczecinie – mieście, które po dziesięcioleciach zaniedbań na tym obszarze dopiero teraz zaczyna nawiązywać do swoich świetnych przedwojennych tradycji związanych z rekreacją wodną.

Wyspa Grodzka była w Szczecinie chyba jednym z najbardziej jaskrawych przykładów braku wykorzystania naturalnych zasobów krajobrazowych. Jest ona położona w samym centrum miasta, w bezpośrednim sąsiedztwie reprezentacyjnej zabudowy Wałów Chrobrego. Do dzisiaj na przeważającym obszarze pełni ona funkcję ogrodów działkowych. Skromna motoróweczka przewozi działkowiczów uprawiających na wyspie warzywa w jednym z najatrakcyjniejszych fragmentów Szczecina. Podjęcie decyzji o lokalizacji na wyspie mariny żeglarskiej było pomysłem niezwykle trafnym. Część Wyspy Grodzkiej przylegającą do niewielkiej wysepki Bielawa splantowano, usuwając bujny drzewostan. Dzięki temu ukazał się przepiękny widok na górujący nad Odrą kompleks Wałów Chrobrego. Widok ten szczególnie atrakcyjnie prezentuje się nie tylko z Wyspy Grodzkiej, ale również z całej Łasztowni. W tej sytuacji można było się spodziewać, że nowo powstająca marina będzie wspaniale dopełniała wizerunek tej części miasta, stając się jednym z ważniejszych elementów realizacji idei Floating Garden. Urząd Miasta Szczecin ogłosił „Konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej Portu Jachtowego Szczecin zlokalizowanego na Wyspie Grodzkiej i przy Nabrzeżu Starówka na Łasztowni”. Ogłoszenie wyniku konkursu nastąpiło 26.10.2009 roku. Pierwsze miejsce w konkursie zdobył projekt Pracowni Architektury Podczaszy z Krakowa, drugie – szczecińska spółka DEDECO, a trzecie – ATKINS Limited z Londynu [5].

Sąd konkursowy, oceniając zwycięski projekt, podkreślił, iż *praca odznacza się ciekawą formą wydzielenia akwatorium portowego. Kompozycja usytuowania pomostów i zaproponowany sposób cumowania jachtów nadaje indywidualizowany, niepowtarzalny charakter miejsca przyszłego Portu Jachtowego Szczecin, nawiązującego do naturalnych kształtów brzegów Wyspy Grodzkiej. Walorem pracy jest zapewnienie unikalnej atmosfery kameralnego portu oraz ciekawe rozwiązanie sposobu cumowania na Odrze. Port jachtowy zaprojektowano w sposób funkcjonalny dla użytkowników, ale także stwarzający miłe klimaty dla odwiedzających go mieszkańców miasta i turystów* [6].

Niestety, rozstrzygnięcie konkursu na Port Jachtowy w Szczecinie, jak i jego częściowa realizacja bardzo dobitnie wskazują na fakt, że budowanie właściwych relacji pomiędzy nową inwestycją a zabudową nadrzeczną Szczecina praktycznie nie istnieje. Trudno może się dziwić, że praca wybrana do realizacji nie uwzględniła jakże atrakcyjnego kontekstu urbanistycznego tego miejsca, gdyż w samym regulaminie konkursu nie podkreślono tej jakże istotnej relacji widokowej. We wspomnianym regulaminie konkursowym nazwy Wałów Chrobrego nie wymienia się w ogóle. Jedyne w paragrafie 4, w punkcie 1 stwierdzono, że celem konkursu jest: *Uzyskanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej Portu Jachtowego Szczecin z uwzględnieniem powiązania z obszarem otaczającym* [2].

Również w tekście zatytułowanym *Odpowiedzi na pytania zadane przez uczestników konkursu* jedynie w dwóch pytaniach (25 i 26) pojawia się kwestia związana z Wałami Chrobrego, lecz jedynie w odniesieniu do miejsca cumowania jachtów [1].

Analizując wizualizacje projektu konkursowego wyłonionego do realizacji, trzeba stwierdzić, że zabudowa Wałów Chrobrego potraktowana jest bardzo marginalnie. Brak jest jakichkolwiek analiz urbanistycznych i krajobrazowych dotyczących relacji projektowanej mariny z zabudową znajdującą się po drugiej stronie Odry. Odnosi się wrażenie, że autorzy projektu skupili swoją uwagę wyłącznie na wizji mariny. Z dostępnych autorowi wizualizacji jedynie trzy zawierają fragmenty zabudowy lewobrzeżnego Szczecina wraz z Wałami Chrobrego. Zabudowa ta pełni jedynie rolę niezbyt istotnego tła (ryc. 8).

Przy tworzeniu jakichkolwiek kompleksów zabudowy rzeczą niezwykle istotną są partie wejściowe. W tym wypadku dodatkowo mamy do czynienia z niezwykle atrakcyjnym sposobem wejścia w obszar mariny. Przedostajemy się na nią, przechodząc z wyspy Łasztownia ponad kanałem Duńczycy nowo zaprojektowanym i wzniesionym zwodzonym mostem (ryc. 9).

Niestety, most ten ma swoją oś widokową skierowaną na mało znaczącą nadbrzeżną zabudowę mieszkaniową. Wydaje się jednak bezdyskusyjne, że przekraczając Duńczycę, powinniśmy nasz wzrok kierować na Wały Chrobrego i ulokowane na pierwszym planie obiekty mariny. W rzeczywistości most służy jedynie bezpiecznej przeprawie na Wyspę Grodzką. Bardzo wyraźnie widać opisywane relacje przestrzenne z lotu ptaka (ryc.10). Narysowane na zdjęciu strzałki wyraźnie wskazują na zupełnie niewłaściwe ukierunkowanie przeprawy przez kanał.

Tym to sposobem został pominięty niezwykle atrakcyjny krajobrazowo element wejścia do kompleksu Portu Jachtowego z silnym powiązaniem wzrokowym z najatrakcyjniejszą zabudową tego fragmentu Szczecina. Jak atrakcyjne może być to powiązanie kompozycyjne, możemy się przekonać, przechodząc przez nowo wzniesiony pawilon (ryc. 11).

Niestety, trzeba przyjąć, że efekt ten jest przypadkowy i niezamierzony przez projektantów. Świadczyć o tym może zaproponowany przez nich sposób zagospodarowania terenu pomiędzy pawilonami mariny i rzeką Odram oraz górującymi nad nimi Wałami Chrobrego (ryc. 12).

Widok w przejściu przez pawilon na Urząd Wojewódzki zostanie w przyszłości zasłonięty przez zieleń projektowanego założenia parkowego. Generalnie można odnieść wrażenie, że sposób zaprojektowania parku przypomina raczej podwórko w zabudowie wielorodzinnej niż ważne miejskie założenie urbanistyczne. Analizując projekt, można zauważyć, że aleje spacerowe skierowane są na prawo i żadna z nich nie jest tak ukształtowana, aby zamknąć jej widoku stanowiły obiekty Wałów Chrobrego. Zarówno most, jak i ścieżki spacerowe wydają się eksponować fragment zabudowy mieszkaniowej ulokowanej na prawo od budynku Urzędu Wojewódzkiego (ryc.13).

Może jedynym elementem przyszłego zagospodarowania Portu Jachtowego na Wyspie Grodzkiej, który zdaniem autora będzie spełniał warunki właściwego usytuowania w otoczeniu miejskim Szczecina, będzie amfiteatr. Został on tak ukierunkowany, że najpraw-

dopodobniej widzowie podczas występów będą mogli oglądać kompleks Wałów Chrobrego ponad zadaszeniem sceny (ryc.14).

Spoglądając na propozycje projektowe zespołów, które zajęły drugie i trzecie miejsce, widać odmienną jakość założeń urbanistycznych, którymi kierowały się oba wyróżnione zespoły w stosunku do zespołu zwycięskiego. W obu pracach wyraźnie dostrzeżono obecność kompleksu budynków na Wałach Chrobrego. W pracy ATKINS Limited z Londynu całość założenia mariny została umieszczona naprzeciw Wałów Chrobrego, a nie jak w pracy zwycięskiej po drugiej stronie wyspy, tyłem do Wałów Chrobrego i jeszcze dodatkowo rozdzielonych drzewami (ryc.15). W pracy spółki DEDECO nawet uwypuklono powiązanie mariny z całym założeniem urbanistycznym tego rejonu Szczecina, łącznie z kompleksem zieleni parku Stefana Żeromskiego dochodzącego klinem do budynku Muzeum Narodowego (ryc.16). Nie podważając być może słusznej decyzji sądu konkursowego, należy stwierdzić, że z punktu widzenia kreowania myśli urbanistycznej taki sposób powiązania nowej inwestycji ze strukturą miejską Szczecina wydaje się ze wszech miar właściwszy [7].

3. PODSUMOWANIE

Każde miasto zabiega o swoją atrakcyjność na wiele sposobów. Jednym z ważniejszych wydaje się kreowanie unikalnych obiektów budowlanych czy założeń urbanistycznych. Szczecin słynie swoimi placami gwiazdzistymi. Zaczął być wyraźnie rozpoznawalny na arenie międzynarodowej za sprawą nowej filharmonii. Całe wycieczki z kraju i z zagranicy przyjeżdżają, aby obiekt ten zobaczyć. W tym sensie spełnił swoją rolę wzbogacania i rozstawiania wizerunku miasta. Dziwi więc tak wręcz minimalistyczne podejście do budowy Portu Jachtowego w Szczecinie. Zapewne załogi jachtów będą usatysfakcjonowane jakością zaplecza, ale trudno będzie sobie wyobrazić, aby świat żeglarski i tłumy turystów chciałyby specjalnie na własne oczy zobaczyć kolejną architektoniczno-urbanistyczną ikonę Szczecina. Bo na pewno marina nią nie będzie. Szkoda, bo jej lokalizacja na Wyspie Grodzkiej jest wyśmienita. Należy tylko żałować, że inwestycja ta jest realizowana bez wyraźnej idei miasto- i kulturotwórczej. Myślę, że nie jest to nawet spowodowane różnym poziomem zamożności blisko 370-tysięcznego Szczecina oraz 53-tysięcznego miasta Frejus. Problem leży chyba w zbyt małej świadomości dotyczącej kulturotwórczej roli urbanistyki, a szczególnie ciągłości kulturowej nowych inwestycji w odniesieniu do zastanych walorów przestrzennych Szczecina.

BIBLIOGRAPHY

- [1] Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin, http://bip.um.szczecin.pl/chapter_50478.asp, access 21.05.2016.
- [2] Biuletyn Informacji Publicznej Żagle, http://www.zagle.com.pl/morze/morze-porty/port-jachtowy-w-szczecinie-konkurs-rozstrzygniety,29_8406.html, access 21.05.2016.
- [3] Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin, http://bip.um.szczecin.pl/chapter_50478.asp Regulamin konkursu z załącznikami, access 21.05.2016.
- [4] Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin, http://bip.um.szczecin.pl/chapter_50478.asp odpowiedzi na pytania uczestników, access 21.05.2016.
- [5] Fréjus Francja, Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże, <http://www.a41.pl/frejus.html>, access 15.06.2016.
- [6] Mazurkiewicz B., *Porty jachtowe i mariny Projektowanie*, wyd. 2 rozszerzone, Gdańsk, wydawca FPPOiGM 2010, ISBN 978-83-60584-21-7.
- [7] Port Jachtowy w Szczecinie- konkurs rozstrzygnięty, <http://www.szczecin.eu/de/node/8351>, access 30.07.2016.
- [8] Pracownia Architektoniczna Podczaszy, http://www.sztuka-architektury.pl/index.php?ID_PAGE=22019&npg=10, access 30.07.2016.

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.

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.

Kontakt | Contact: marzecki@post.pl