

ROZPRAWA DOKTORSKA

**PORT JACHTOWY
JAKO ELEMENT PRZESTRZENI PUBLICZNEJ
MIASTA NADMORSKIEGO**

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY
KATEDRA URBANISTYKI I PLANOWANIA REGIONALNEGO

autorka: mgr inż. arch. Katarzyna Rembarz

promotor: prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens

Gdańsk, 2019

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie

- 1.1 Temat pracy
- 1.2 Uzasadnienie wyboru tematu pracy
- 1.3 Cele pracy
 - 1.3.1 Cel główny
 - 1.3.2 Cele szczegółowe
- 1.4 Tezy pracy
- 1.5 Przyjęte definicje
- 1.6 Zakres pracy
 - 1.6.1 Zakres czasowy
 - 1.6.2 Zakres przestrzenny
 - 1.6.3 Zakres merytoryczny
- 1.7 Przyjęte metody badań
- 1.8 Ocena stanu badań w odniesieniu do przedmiotu pracy
- 1.9 Struktura pracy

2. Zagadnienia podstawowe dla tematu pracy

- 2.1 Zarys rozwoju jachtingu i portów jachtowych na świecie i w Polsce
- 2.2 Struktura i funkcjonowanie portu jachtowego
- 2.3 Specyfika miasta nadmorskiego i jego przestrzeni publicznych
- 2.4 Podsumowanie

3. **Kształtowanie przestrzeni publicznej miast nadmorskich z uwzględnieniem portów jachtowych. Opis procesów przekształceń przestrzeni nadwodnych w miastach portowych pod kątem lokalizacji portów jachtowych**

- 3.1 Transformacja frontów wodnych miast portowych
- 3.2 Adaptacja fortyfikacji i kanałów miejskich
- 3.3 Budowa resortów turystycznych
- 3.4 Podsumowanie

4. Relacje między portem jachtowym a miejską przestrzenią publiczną

- 4.1 Czynniki wpływające na formę przestrzenną i lokalizację portu jachtowego
 - 4.1.1 Porty jachtowe wybudowane na surowym korzeniu
 - 4.1.2 Porty jachtowe wybudowane przy wykorzystaniu i adaptacji istniejącej infrastruktury
 - 4.1.3 Charakterystyka wybrzeży i ośrodków żeglarskich znajdujących się w badanym obszarze
- 4.2 Czynniki wpływające na charakter portu jachtowego i jego relację z przestrzenią publiczną
 - 4.2.1 Czynniki o charakterze trwałym
 - 4.2.2 Czynniki o charakterze zmiennym
 - 4.2.3 Typy relacji przestrzennych
- 4.3 Podsumowanie

5. Analiza wybranych studiów przypadku

- 5.1 Kryteria wyboru portów jachtowych do analizy szczegółowej
- 5.2 Wybór portów jachtowych do analizy wynikający z przyjętych założeń
 - 5.2.1 Porty jachtowe z badanego obszaru z wyjątkiem polskich
 - 5.2.2 Porty jachtowe polskie
- 5.3 Zakres analizy szczegółowej
- 5.4 Analiza szczegółowa wybranych portów jachtowych
 - 5.4.1 Porty jachtowe z badanego obszaru z wyjątkiem polskich
 - 5.4.2 Porty jachtowe polskie
 - 5.4.3 Porównanie portów jachtowych poddanych analizie szczegółowej
- 5.5 Próba diagnozy przyczyn realizacji w Polsce rozwiązań wadliwych i nieprawidłowych
- 5.6 Podsumowanie

6. Określenie na bazie przeprowadzonych analiz cech i potencjału centrotwórczego portu jachtowego sprzyjających kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej

6.1 Cechy portu jachtowego sprzyjające kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej

6.2 Potencjał centrotwórczy portu jachtowego sprzyjający kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej

6.3 Podsumowanie

7. Zakończenie

7.1 Realizacja celów pracy

7.2 Weryfikacja tez pracy

7.3 Wnioski końcowe

7.3.1 Wnioski z badań

7.3.2 Wnioski aplikacyjne

7.3.3 Wnioski do dalszych badań

7.3.4 Podsumowanie

8. Streszczenie

8.1 Streszczenie w języku polskim

8.2 Streszczenie w języku angielskim

9. Bibliografia

10. Spis tabel

11. Spis rycin

12. Spis fotografii



1. WPROWADZENIE

1.1 TEMAT PRACY

Tematyka poruszana w niniejszej pracy dotyczy morskich portów jachtowych usytuowanych w strukturze miasta, ich szczególnych cech i potencjału centrotwórczego oraz roli, jaką mogą pełnić w tworzeniu miejskiej przestrzeni publicznej.

Dotychczasowa, powszechnie stosowana praktyka projektowa¹ polegała zazwyczaj na wydzieleniu portu jachtowego z terenu miasta. Traktowano go podobnie jak parking dla samochodów, czyli jako obszar postoju jachtów z infrastrukturą niezbędną do ich obsługi. Nie zauważano innych aspektów tego przedsięwzięcia. W epoce przemysłowej generalnie optyka ta zaczęła ulegać zmianie. Zrewidowano bowiem zasadniczo poglądy dotyczące postrzegania przestrzeni publicznej (Kochanowska 2005), a w wyniku sukcesywnej transformacji frontów wodnych coraz więcej portów jachtowych zaczęło lokalizować w centralnych obszarach miejskich. W konsekwencji tych przemian port jachtowy coraz częściej staje się aktywnym elementem przestrzeni publicznej i wraz z miastem zaczyna współtworzyć nowy typ struktury urbanistycznej. Te właśnie zmiany i ich dalszy kierunek, a także możliwości wykorzystania potencjału centrotwórczego portu jachtowego w tworzeniu przyjaznych miejskich stref nadwodnych są przedmiotem badań w tej pracy.

1.2 UZASADNIENIE WYBORU TEMATU PRACY²

Tematyka związana z portami jachtowymi jest w Polsce mało rozpoznana, a wynika to przede wszystkim z braku tradycji żeglarskich. Przedstawiony w podrozdziale 2.1 rys historyczny pokazuje złożone uwarunkowania, które miały wpływ na rozwój polskiego jachtingu i związanej z nim infrastruktury. Po transformacji ustrojowej w roku 1989 sytuacja w kraju była podobna do tej z roku 1918 – ciężar finansowania budowy obiektów i działalności organizacji młodzieżowych spoczął na organach administracji, w tym wypadku jednak samorządowej. W początkowych latach tego okresu tematu żeglarstwa i portów jachtowych w ogóle nie podejmowano. Uwaga samorządów skierowana była na inne, pilniejsze problemy dotyczące bieżących potrzeb społeczno-gospodarczych lokalnych wspólnot. Przełom w postrzeganiu tego tematu nastąpił pod koniec lat

¹ Szerzej opisana w rozdziałach 3 i 4.2.3.

² Podejmowany temat jest autorce dobrze znany, łączy bowiem jej wykształcenie architekta z pasją osobistą, jaką jest żeglarstwo. Na doświadczenie żeglarskie autorki składają się rejsy po wodach osłoniętych i morskich, szkolenia żeglarskie, kilkuletnia praca społeczna w zarządzie Akademickiego Klubu Morskiego w Gdańsku-Górkach Zachodnich, a obecnie praca społeczna w Stowarzyszeniu Armatorów Jachtowych i nowe doświadczenia w roli właścicielki jachtu morskiego.

dziewięćdziesiątych XX wieku, kiedy zrealizowano dwie inwestycje: w roku 1997 otwarto przystań³ przy ul. Szafarnia w Gdańsku⁴, a w roku 1998 marinę w Łebie (Fot. 1). Od tego momentu problematyka żeglarska powróciła do sfery zainteresowań administracji samorządowej.



Fot. 1. Ujście rzeki Łeba i port jachtowy.

Źródło: <https://www.portmaps.com/pol/ports/leba-marina-3738/photos> [dostęp: 28.03.2019]

W niniejszej pracy badaniu podlega struktura portu jachtowego oraz jego rola w przestrzeni publicznej. Poniżej omówiono kolejno te dwa zagadnienia pod kątem uzasadnienia wyboru tematu badawczego.

Po wejściu do Unii Europejskiej w Polsce zbudowano szereg nowych obiektów w oparciu o dotacje z programów rozwojowych. Sytuacja poprawiła się niestety tylko pozornie. Pomimo tych inwestycji wciąż nie są zaspokojone potrzeby związane z zapewnieniem wystarczającej ilości miejsc postojowych dla jachtów oraz odpowiednich marin. Ponadto polskie porty jachtowe zdecydowanie ustępują zachodnioeuropejskim pod względem standardu. Niekiedy prezentują także nieciekawe rozwiązania estetyczne i funkcjonalne, a ich wielkość i program często nie uwzględniają rzeczywistej liczby użytkowników i ich potrzeb⁵. W Polsce przy projektowaniu i realizacji infrastruktury żeglarskiej występują problemy na wszystkich etapach prac, począwszy od zupełnie elementarnych spraw dotyczących rozwiązania funkcji i architektury obiektów, a na bardziej złożonych zagadnieniach odnoszących się do lokalizacji, roli w przestrzeni

³ Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

⁴ Budowa tej przystani związana była z obchodami tysiąclecia istnienia Miasta Gdańsk.

⁵ Problemy te są szeroko omawiane w środowisku żeglarskim, a opinie na ten temat prezentowane na portalach internetowych z nim związanych (np. <http://www.kulinski.navsim.pl> czy <https://zeglarski.info>).

miejskiej, programu funkcjonalnego i zasad eksploatacji kończąc. Poniżej przedstawiono kilka przykładów, aby lepiej zobrazować omawiane zjawisko.



Fot. 2. COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Murki betonowe i „wrota” przeciwpowodziowe umocnione workami z piaskiem oddzielające taras restauracji od nabrzeża.
Fot. Katarzyna Rembarz (17.01.2016)

Błędy projektowe wynikające z nieznamomości specyfiki terenu, sposobu jego funkcjonowania oraz nierozpoznania potrzeb obecnych i przyszłych użytkowników prześledzić można na przykładzie realizacji obiektu hotelowo-gastronomiczno-biurowego w Centralnym Ośrodku Sportu Akademickiego ASZ w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Przy jego projektowaniu nie uwzględniono zagrożenia zalewaniem spowodowanego tzw. cofką⁶ – zjawiskiem powszechnie znanym w tym miejscu od lat. W wyniku tego błędu kilka razy w roku istnieje poważne zagrożenie podtopieniem za nisko posadowionego budynku. Aby chronić go przed wodą, od strony basenu jachtowego wybudowano niewysokie murki, które dzieląc teren, skutecznie utrudniają jego użytkowanie (Fot. 2). Ponadto zbyt bliskie usytuowanie względem nabrzeża powoduje, że na tarasie restauracji mieści się mało stolików, a żeglarze nie mają dość miejsca na kei⁷ na rozkładanie i przygotowywanie sprzętu. W sezonie zimowym na placu przed budynkiem stawiane są jachty. Zasłaniają one okna i roztaczający się z nich widok na wodę. Przeszkłone ściany restauracji i jej taras mają ekspozycję wschodnią, a więc dość szybko, nawet latem,

⁶ Wpływanie wody z morza w ujście Wisły Śmiałej i podnoszenie się poziomu wody w jej korycie spowodowane długotrwałym, silnym północnym wiatrem.

⁷ Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

obejmuje je cień, co nie pozwala wykorzystać w pełni walorów nadwodnej lokalizacji. Jednocześnie w zachodniej, dobrze nasłonecznionej części budynku, ulokowano funkcje zaplecza, które nie potrzebują dobrego oświetlenia. Zaprojektowanie obiektu w opisany sposób i zlokalizowanie go w tym konkretnym miejscu na działce nie wynikało z braku innych możliwości lub środków finansowych, lecz z nieznajomości specyfiki miejsca i braku wiedzy na temat sposobu funkcjonowania mariny.



Fot. 3. Sopot – widok na molo i przystań jachtową.
Źródło: <http://fotowojcik.pl/id/WW161510> [dostęp: 25.10.2018]

Innym obiektem, przy projektowaniu którego nie przeanalizowano w wystarczającym stopniu uwarunkowań przyrodniczych i potrzeb żeglarzy jest wybudowana w latach 2010–2011 przystań przy istniejącym molo w Sopocie⁸ (Fot. 3). Jej konstrukcja zaburza naturalne falowanie i przepływ rumowiska, prowadząc do zamulenia akwenu przy plaży, a wystawione na niszczycielskie działanie fal falochrony wymagają częstych remontów. Basen jachtowy przeznaczono dla 103 jednostek, czyli dla około 500 żeglarzy różnej płci. Jednak ze względu na brak miejsca, spowodowany lokalizacją przy molo, nie zaprojektowano wystarczająco dużego zaplecza sanitarnego, co skutkuje ogromnymi porannymi kolejkami do toalet, szczególnie podczas regat. Nie ma ponadto możliwości pozostawienia śmieci, opróżnienia toalety chemicznej ani zatankowania paliwa. Wysokie koszty utrzymania obiektu mają odzwierciedlenie w opłatach za postój. Te wymienione

⁸ Więcej na ten temat w podrozdziale 5.4.2.

uciążliwości bytowe zniechęcają żeglarzy do wizyt w Sopocie. Oprócz tego brak dojazdu i odpowiedniej infrastruktury powoduje duże trudności w eksploatacji stacjonujących tam jednostek. Nie ma zaplecza dla szkółek żeglarskich ani możliwości wypożyczenia jachtu. W efekcie port jachtowy w Sopocie jest wizualną atrakcją dla spacerowiczów, mało atrakcyjną przystanią dla żeglarzy i dużym obciążeniem finansowym dla operatora.

Przykłady błędów projektowych można mnożyć. Świadczą one o pewnym szerszym zjawisku, które ma miejsce w Polsce. Przetargi publiczne dotyczące infrastruktury żeglarskiej i wynikające z nich projekty realizacyjne częstokroć przygotowywane są wadliwie, bez znajomości specyfiki branży i wymagań przyszłych użytkowników, a także realiów konkretnych lokalizacji. Wśród decydentów i projektantów dominują nierealistyczne, stereotypowe wyobrażenia na temat jachtingu, a port jachtowy postrzegany jest przez nich wyłącznie jako miejsce postoju jednostek. Skutkuje to tym, że wybudowane obiekty w wielu przypadkach okazują się niefunkcjonalne, stoją niewykorzystane i wymagają przebudowy w celu dostosowania ich do przeznaczenia, co powoduje, że w efekcie końcowym otrzymujemy strukturę niepełnowartościową. Uwaga decydentów i mediów skoncentrowana jest przy tym przede wszystkim na przeprowadzeniu inwestycji, natomiast mało kto przygląda się dalszemu ich losowi.

Decyzje odnośnie do budowy portów jachtowych leżą w gestii samorządów, w których osób znających tematykę związaną z żeglarstwem jest niewiele lub ich nie ma w ogóle. Brakuje tradycji i dobrych wzorców w dziedzinie jachtingu, z których można by czerpać. Długoletnie zamrożenie inwestycji związanych z infrastrukturą żeglarską spowodowało, że niewielu jest specjalistów mających doświadczenie w projektowaniu tego typu obiektów. Brakuje także polskich pogłębianych fachowych opracowań i poradników, na które nie było dotąd zapotrzebowania. Nieznajomość zagadnienia sprawia, że inwestorzy i projektanci ulegają złudnemu przeświadczeniu o małej złożoności problemu i nie umieją lub nie chcą czerpać z dobrych zagranicznych wzorców, podobnie jak nie widzą takiej potrzeby, by pogłębiać wiedzę w tym zakresie, o czym świadczą realizowane projekty. Portów jachtowych, które mogą być dobrym wzorem, jest wiele choćby w nieodległej Skandynawii, gdzie tradycje żeglarskie kultywuje się powszechnie od wielu pokoleń, a warunki pogodowe są podobne do polskich. Ich oferta jest tam tak duża, że można znaleźć dobre przykłady zarówno małych przystani, jak i dużych marin mieszczących tysiące jachtów (Fot. 4).



Fot. 4. Szwecja – marina w Bullandö.
Fot. Katarzyna Rembarz (04.10.2015)

Podejmowane przez samorzady działania ciągle nie odpowiadają na realne zapotrzebowanie środowiska żeglarskiego. Pomimo wielu inwestycji wciąż niewystarczająca jest liczba miejsc postojowych w całorocznych marinach⁹, a poziom wyposażenia i obsługi w obiektach już istniejących daleki jest od zadawalającego. Samorzutnie powstają liczne nieskoordynowane inicjatywy prywatne w zakresie budowy infrastruktury żeglarskiej, jednak złożoność i wysokie koszty inwestycji sprawiają, że niewiele z nich udaje się sfinalizować. Zjawisko to odśłania brak rozeznania decydentów miejskich w realnych potrzebach oraz brak dobrej polityki przestrzennej i partnerstwa publiczno-prywatnego w tym zakresie.

Ponadto przy planowaniu polskich inwestycji w infrastrukturę żeglarską nie uwzględnia się źródeł ich przyszłego finansowania, co sprawia, że nowe obiekty, budowane głównie z jednorazowych dotacji unijnych, na stałe obciążają budżet gminny. Przykładem może być wybudowana w latach 2008–2012 przystań przy ul. Tamka w Gdańsku, gdzie zaprojektowano tylko dwadzieścia stanowisk postojowych na wodzie (wykorzystywanych głównie latem) i żadnych miejsc do zimowego postoju na lądzie. W budynku umieszczono funkcje związane z jej administracją i obsługą, a mała działka nie pozwala na jego rozbudowę. Przy planowaniu tego obiektu nie wzięto w ogóle pod uwagę możliwości kooperacji z sąsiadującym Gdańskim Klubem Morskim LOK (Rembarz 2016a). W sytuacji rynkowej przystań ta nie ma szans na samodzielne utrzymanie, bowiem sezonowe opłaty pobierane za postój jachtów nie są w stanie zrekompensować kosztów jej całorocznej eksploatacji. Ten stan rzeczy świadczy o braku świadomości realnych

⁹ Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

kosztów utrzymania portu jachtowego oraz o postrzeganiu go jako struktury monofunkcyjnej. Projektowanie infrastruktury żeglarskiej z możliwością lokalizowania w niej wielu komplementarnych funkcji daje lepsze możliwości wykorzystania terenu i uzyskania opłacalności inwestycji, a w dalszej perspektywie samofinansowania. Przykładem potwierdzającym tę tezę jest ulegający przeobrażeniu Centralny Ośrodek Sportu Akademickiego AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Zbudowany w latach siedemdziesiątych XX wieku obiekt utrzymywany był z dotacji państwowych. Po zmianach gospodarczych w roku 1989 musiał przejść na własny rozrachunek. Jego sytuacja ekonomiczna przez wiele lat była dramatyczna. Dopiero dotacje unijne umożliwiły około roku 2005 budowę obiektu mieszczącego hotel i zaplecze gastronomiczne, które dały nowe, choć ograniczone do sezonu letniego, możliwości uzyskiwania przychodów. W roku 2016 rozpoczęto budowę ogrzewanej hali sportowej, która rozszerzy ofertę i przedłuży działalność ośrodka na okres zimowy. Wprowadzono też inne drobne usługi, takie jak wypożyczalnia kajaków czy ścianka wspinaczkowa (Fot. 5, 6). Inwestycje te były możliwe, ponieważ ośrodek dysponuje dużym, atrakcyjnie położonym terenem.



Fot. 5. COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Rozszerzenie oferty mariny poprzez wprowadzenie wypożyczalni kajaków i rowerów.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2019)



Fot. 6. COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Rozszerzenie oferty mariny poprzez wybudowanie ścianki wspinaczkowej.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2019)

Nieuświadamiane i niedoceniane jest również znaczenie portów jachtowych w szerszym kontekście, jakim może być ich rola centrotwórcza, w związku z tym nie jest wykorzystywany ich potencjał. W krajach zachodnich infrastruktura żeglarska budowana w centrach miast niejednokrotnie pełni także dodatkowe role – jako element rewitalizacji większego obszaru, lokalna atrakcja lub miejsce ogólnodostępnej rekreacji włączone w otoczenie. Nierzadko towarzyszą jej dodatkowe usługi¹⁰. Natomiast w Polsce port jachtowy zazwyczaj projektowany jest jako element monofunkcyjny i wyizolowany, ewentualnie jako forma krajobrazowa, której wpływ na funkcjonowanie miasta nie jest brany pod uwagę. Można to zaobserwować analizując lokalizacje nowych portów jachtowych w strukturach miejskich i ich programy funkcjonalne, które nie są konstruowane z myślą o szerszym ich oddziaływaniu i powiązaniu z zagospodarowaniem terenów okalających¹¹. Warto przywołać w tym miejscu artykuł W. Marzęckiego (2016), w którym autor, analizując konkurs na port jachtowy w Szczecinie, zwraca uwagę na zaprzepaszczone szanse na dobre powiązanie inwestycji z miastem, co wynikało ze źle przygotowanych warunków konkursu.

¹⁰ Więcej na ten temat w rozdziałach 3, 4 i 5.

¹¹ Kwestia ta zostanie omówiona w podrozdziale 5.5.

Przykładem braku postrzegania nadwodnego terenu przy porcie, jego akwatorium¹² i sąsiadującego centrum jako integralnej przestrzeni miejskiej jest chaotyczne i bezplanowe sezonowe zagospodarowanie w porcie w Helu. Zamiast dążyć do zintegrowania basenu jachtowego z centrum miejscowości i stworzyć atrakcyjną przestrzeń publiczną dzięki wykorzystaniu łączącej je szerokiej promenady, oddzielono je, budując w połowie deptaka obiekt o charakterystycznej okrągłej formie¹³ (Fot. 7).



Fot. 7. Port w Helu. Promenada na falochronie prowadząca do miasta.
Fot. Katarzyna Rembarz (10.08.2015)



Fot. 8. Port w Helu. Po lewej widoczny owalny obiekt otoczony straganami. Po prawej sąsiadujące z nim kontener sanitarny i kontener kas biletowych.
Fot. Katarzyna Rembarz (10.08.2015)

Nietypowy kształt nie tylko stwarza problemy z urządzeniem i wykorzystaniem wnętrza, ale przede wszystkim zdeintegrował otaczającą go przestrzeń. Budynek miał

¹² Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

¹³ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.naszbaltyk.com/wszystkie-kategorie/historia-artykuly/939-gdynia-hel-poczatki-zeglugi.html> [dostęp: 11.03.2018].

pełnić rolę zaplecza sanitarno-socjalnego dla żeglarzy, jednak najemca, nie mogąc utrzymać się z opłat, zaczął wprowadzać nowe funkcje i dostosowywać do nich obiekt, co doprowadziło do jego estetycznego zniszczenia. Po kilku latach toalety przeniesiono do usytuowanego obok kontenera (Fot. 8). Zamiast stać się ikoną portu w Helu, owalna bryła straszy swoim wyglądem, a promenada przypomina slums.

Pomimo tej złożonej sytuacji polskie inwestycje związane z portami jachtowymi nabierają w ostatnich latach rozmachu. Pierwsze skromne realizacje ulegają modernizacjom i rozbudowie dzięki wsparciu środków z kolejnych edycji dotacji unijnych. Procesy, które w Zachodniej Europie swoje apogeum miały kilkanaście lat temu, w Polsce dopiero nabierają tempa. Duże porty wchodzą w fazę reorganizacji i modernizacji w celu dostosowania ich do nowych technologii i typów statków, a w konsekwencji uwalniają niepotrzebne im już tereny. Efektem tych zmian są plany przebudowy nadwodnych obszarów miejskich powiększających się o tereny poportowe (np. Pirs Dalmoru w Gdyni¹⁴). W projektach transformacji frontów wodnych¹⁵ nierzadko przewiduje się miejsca dla jachtów, a nawet domów na wodzie. Rośnie jednak bez przerwy liczba jednostek żaglowych, dla których coraz częściej brak miejsc.

Z powyższych rozważań wynika, że dotychczasowe polskie realizacje związane z budową infrastruktury żeglarskiej obciążone są wieloma błędami i nie wykorzystują jej potencjału centrotwórczego. Pojawienie się portu jachtowego w polskiej przestrzeni miejskiej i relacje, jakie między nimi zachodzą, są zjawiskiem nowym i mało znanym. Jak wspomniano wcześniej, spowodowane jest to między innymi brakiem znajomości problematyki oraz nieznanymi opracowań. Wydaje się, że warto podjąć badania w tym obszarze nie tylko z przesłanek naukowych, lecz także ze względu na aktualność zagadnienia w polskiej rzeczywistości, duże potencjalne możliwości późniejszego wykorzystania wyników tych badań w praktyce oraz jako działania popularyzatorskie.

¹⁴ Więcej na temat przekształceń śródmieścia morskiego Gdyni patrz: M. Karzyński (2018).

¹⁵ Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

1.3 CELE PRACY

1.3.1 Cel główny

Celami głównymi pracy są: określenie relacji między przestrzenią publiczną, a portem jachtowym oraz określenie sposobów wykorzystania potencjału centrotwórczego portu jachtowego w kreowaniu przestrzeni publicznej miast portowych.

1.3.2 Cele szczegółowe

Niezależnie od celu głównego sformułowano poniższe cele pośrednie:

- określenie typologii portów jachtowych w zależności od ich lokalizacji w strukturze frontu wodnego miasta nadmorskiego i pełnionych funkcji,
- określenie cech i potencjału portu jachtowego jako czynnika centrotwórczego,
- charakterystyka polskich morskich portów jachtowych oraz diagnoza przyczyn realizacji wadliwych i nieprawidłowych,
- określenie wniosków badawczych i aplikacyjnych oraz rekomendacji do dalszych badań dotyczących kształtowania portu jachtowego jako elementu centrotwórczego.

1.4 TEZY PRACY

Na potrzeby rozprawy przyjęto następujące tezy:

- potencjał centrotwórczy portu jachtowego umożliwi mu pełnienie aktywnej roli w miejskiej przestrzeni publicznej miasta nadwodnego,
- wielofunkcyjny charakter obiektów portu jachtowego przyczynia się do zwiększenia ich potencjału centrotwórczego,
- struktury portu jachtowego mają charakter centrotwórczy pod warunkiem ich szczególnego ukształtowania, które umożliwiają włączenie w otaczającą przestrzeń i pełnienie dodatkowych funkcji,
- w Polsce przy wyborze lokalizacji i projekcie morskiego portu jachtowego nie są brane pod uwagę możliwości wykorzystania jego potencjału centrotwórczego oraz integracji z sąsiadującą przestrzenią publiczną.

1.5 PRZYJĘTE DEFINICJE

Na potrzeby niniejszej pracy przyjęto poniższe definicje istotnych pojęć:

Akwatorium – „Zamknięty obszar wodny, np. portu wraz z awanportem i basenami, przystani lub zatoki” (Grajewski, Wójcicki 1981:9).

Centrum czarteru jachtów¹⁶ – port jachtowy, w którym cumują przede wszystkim jachty przeznaczone do czarteru. Zadaniem takiego portu jest obsługa firm czarterowych i zmieniających się załóg. Spełnia funkcję przystani, lecz ze względu na dużą ilość klientów ma rozbudowane zaplecze sanitarno-socjalne. Musi dodatkowo posiadać znaczną ilość miejsc parkingowych dla samochodów załóg czarterujących oraz zaplecze gastronomiczne, sklepy żeglarskie i spożywcze (Rembarz 2016b).

Charakter portu jachtowego – specyfika portu jachtowego wynikająca łącznie z jego cech przestrzennych i oferowanych usług.

Front wodny miasta (ang. waterfront) – fragment wybrzeża morskiego, rzeczno lub innego dużego zbiornika wodnego, gdzie struktury miasta lub portu graniczą z wodą.

Keja – „Nabrzeże przystani jachtowej” (Grajewski, Wójcicki 1981:116).

Locja – „Wielotomowe wydawnictwo zawierające opisy oceanów i mórz oraz otaczających je brzegów na całej kuli ziemskiej z punktu widzenia nawigacji” (Grajewski, Wójcicki 1981:145).

Marina jachtowa – port jachtowy, który jest bazą całoroczną dla stacjonujących w nim jachtów (tzw. rezydentów). Zaplecze sanitarno-socjalne dla załóg jest rozbudowane i bardziej komfortowe. Program funkcjonalny jest rozszerzony o zaplecze techniczne związane z remontami jachtów, miejscami zimowania na lądzie i przechowywania sprzętu, slip lub dźwig, a także gastronomię i sale klubowe, sklep żeglarski oraz miejsca parkingowe dla samochodów. Zwiększone są także wymagania dotyczące zaplecza dla stałych pracowników. Często marina jest także miejscem weekendowej lub wakacyjnej rekreacji (Rembarz 2016b).

Przestrzeń publiczna – Jan Gehl tak pisze na jej temat: „Przez wieki przestrzeń miejska była dla mieszkańców miast miejscem spotkań na wielu poziomach (...). Miasto było miejscem spotkań” (Gehl 2014:25). „Historia świata pełna jest podobnych przykładów, które podkreślają rolę przestrzeni miasta jako miejsca spotkań na wielu poziomach – od cichej rozmowy po potężne demonstracje” (Gehl 2014:157). Warta uwagi jest współczesna definicja opracowana przez Piotra Lorensa, ponieważ jej sformułowanie poprzedziła wnikliwa analiza literatury przedmiotu: „Przestrzenią publiczną nazywać więc będziemy ten fragment przestrzeni miejskiej, który – poprzez sposób swojego urządzenia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej – jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego oraz inne potrzeby

¹⁶ Autorskie definicje portów jachtowych podaje również B. Mazurkiewicz (2010: 43 – 44). Są one jednak skoncentrowane na technicznych aspektach infrastruktury. Definicje proponowane przez autorkę ujmują zagadnienie klasyfikacji z innej perspektywy.

społeczne korzystających z niego zbiorowości, pozostając jednocześnie fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych osób. Fizyczna dostępność przestrzeni może być ograniczana czasowo z uwagi na kwestie bezpieczeństwa bądź sposób organizacji jej wykorzystania” (Lorens 2010:10). „Nowa definicja przestrzeni publicznej kładzie natomiast akcent na jej publiczność rozumianą jako możliwość nawiązywania rozmaitych kontaktów interpersonalnych niezależnie od formy władania, kontroli czy organizacji przestrzennej” (Lorens 2010:17). Przywołana definicja opracowana przez Piotra Lorensa opowiada temu, jak przestrzeń publiczna jest rozumiana w niniejszej pracy, a mianowicie jako obszar ludzkich spotkań, ponieważ port ze swej natury jest miejscem, gdzie spotyka się morze z lądem, ludzie morza z ludźmi lądu i następuje pomiędzy nimi wymiana.

Przystań jachtowa – port jachtowy przeznaczony do krótkiego postoju, gdzie jacht płynący w rejsie spędza do kilku dni. Jego podstawowe wyposażenie to pomosty cumownicze oraz minimalne zaplecze sanitarne pozwalające załogom na wzięcie kąpieli, zrobienie i wysuszenie prania, wymycie naczyń kuchennych, pozostawienie śmieci, zatankowanie wody i paliwa, a także pomieszczenia dla stałej obsługi (Rembarz 2016b).

1.6 ZAKRES PRACY

Obszar wyboru opracowań i przypadków do analizy został ograniczony czasowo, przestrzennie i merytorycznie.

1.6.1 Zakres czasowy

Przyjęto odmienny zakres czasowy w zależności od obszaru badań. Dla badań poza Polską przyjęto okres czasu od lat sześćdziesiątych XX wieku (początek transformacji obszarów portowych) do roku 2018. Natomiast dla badań na terenie Polski przyjęto okres czasu od roku 1997 (budowa przystani jachtowej w Gdańsku przy ul. Szafarnia) do roku 2019.

1.6.2 Zakres przestrzenny

Zakres przestrzenny badań poza Polską został ograniczony do miast nadmorskich z rejonu Morza Bałtyckiego¹⁷ i europejskich miast nadmorskich z rejonu Morza Śródziemnego¹⁸. Zawężenie zakresu badań zostało podyktowane podobieństwem urbanistycznym ośrodków nadmorskich tego obszaru oraz podobieństwem problemów związanych z uprawianiem żeglarstwa w tych krajach do warunków polskich, a w związku z tym lepszą możliwością aplikacji wyciągniętych z analizy wniosków. Natomiast w Polsce badaniu

¹⁷ Cieśnina Kattegat jest granicą Morza Bałtyckiego i jest zaliczana do tego morza.

¹⁸ Przyjęto wybrzeża od miasta Tarifa w cieśninie Gibraltar do miasta Sedd el Bahr u wejścia do cieśniny Dardanele.

poddano wszystkie miasta portowe polskiego wybrzeża, w których port jachtowy jest zlokalizowany w przestrzeni publicznej.

1.6.3 Zakres merytoryczny

Badania będą prowadzone z trzech perspektyw:

- urbanistycznej, która będzie obejmować analizę lokalizacji, kontekstu krajobrazowego i relacji z przestrzenią publiczną miasta,
- architektoniczno-urbanistycznej, która związana będzie z analizą rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych,
- społecznej, która będzie analizą przestrzeni publicznej związanej z portem jachtowym jako miejsca spotkań i aktywności ludzi.

1.7 PRZYJĘTE METODY BADAŃ¹⁹

Do poszukiwania i analizy materiałów badawczych zastosowano poniżej wymienione metody:

- analizy i krytyki literatury przedmiotu – analiza dostępnych opracowań badawczych, publikacji naukowych i prasowych, materiałów informacyjnych o innym charakterze, dokumentów o charakterze programowym,
- analizy i krytyki źródeł – analiza dokumentów planistycznych, podkładów geodezyjnych, ikonografii, opracowań kartograficznych,
- analizy informacji dostępnych na stronach internetowych,
- obserwacyjna i obserwacyjno-pomiarowa – samodzielne zbieranie materiału badawczego (wizyty studialne, obserwacje, fotografie, pomiary),
- analizy wybranych przypadków i ich porównania.

1.8 OCENA STANU BADAŃ W ODNIESIENIU DO PRZEDMIOTU PRACY

Poniżej przedstawiono w zarysach stan badań w zakresie dotyczącym bezpośrednio lub pośrednio przedmiotu pracy. Opracowania podzielono na grupy pod względem poruszanego zagadnienia i kolejno omówiono.

Tematyka związana z technicznym aspektem projektowania portów jachtowych nie jest związana z niniejszą pracą, aczkolwiek warto o niej wspomnieć. Jedyną polską pozycją na ten temat opracował B. Mazurkiewicz (2010). Zagadnienia w niej poruszane

¹⁹ Przyjęto wg Pieter J. (1967): *Ogólna metodologia pracy naukowej*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk.

skoncentrowane są na problemach dotyczących wyboru lokalizacji, przygotowania inwestycji oraz na szczegółach technicznych np. konstrukcji nabrzeży, rodzajów urządzeń do wyciągania, transportu i wodowania jachtów itp. Odpowiednio znajdziemy publikacje zagraniczne na ten temat. Bardzo często są to artykuły w czasopismach lub materiały konferencyjne np. D. Carevic, M. Prsic (2005). Amerykańskim poradnikiem, w którym autorzy omawiają nie tylko metody projektowania mariny, ale także sposób prowadzenia tego biznesu, jest opracowanie R. Heron i W. Juju (2012). Dużo informacji znajdziemy także na branżowych stronach internetowych²⁰.

Wiele przydatnych wiadomości dotyczących portów jachtowych zawierają przewodniki żeglarskie, które uzupełniają dane zawarte w oficjalnych locjach²¹ wydawanych przez Urzędy Morskie na całym świecie. Dotyczą one nie tylko zagadnień nawigacyjnych, ale też zawierają szczegółowe opisy portów i ich okolicy, a także informacje historyczne. Najbardziej znane polskie pozycje to opracowania J. Kulińskiego (2002, 2003) lub wspólne J. i M. Kulińskich (2007, 2010) oraz M. Palacza (2018). Zagranicznych wydawnictw tego typu jest wiele. Bardzo znane i popularne to opracowany przez R. i L. Heikell żeglarski przewodnik po wodach greckich *Greek Waters Pilot* (2018) oraz przewodnik żeglarski po Adriatyku opracowany przez K. H. Beständig (2006).

Dostępne są też pozycje historyczne przedstawiające rozwój jachtingu i portów jachtowych. W Polsce do najobszerniejszych tego typu prac należą monografie W. Głowackiego (1983; 1989). Z odpowiednich wydawnictw zagranicznych warto wymienić publikacje D. Phillips-Birt (1974) czy M. Rosenfelda (1958). Interesująca jest praca doktorska M. Dusier (2016), przedstawiająca rozwój portu jachtowego w La Rochelle. Informacje na temat historii konkretnych portów jachtowych są dostępne na dotyczących ich witrynach internetowych. Wykorzystane w pracy adresy zostały zgromadzone w bibliografii oraz są na bieżąco przywołane w tekście.

Opracowań omawiających szczegółowo zagadnienia przestrzenne związane z portami jachtowymi jest niewiele. Są to w zasadzie tylko publikacje w czasopismach i na stronach internetowych. Interesująca polska pozycja poruszająca ten temat to artykuł W. Marzęckiego (2016), w którym autor, omawiając konkurs na projekt portu jachtowego na Wyspie Grodzkiej w Szczecinie, analizuje relacje portu jachtowego z miastem i zwraca uwagę na jego szczególną rolę miastotwórczą. Wartą uwagi pozycją zagraniczną jest tekst

²⁰ Przykłady stron branżowych:

– <https://themarinaspecialist.wordpress.com/> [dostęp: 23.07.2019],

– <https://en.cnmarinas.com/business-services/feasibility-and-design> [dostęp: 24.07.2019].

²¹ Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

D. Erriu i F. Prilone (2016) krytycznie oceniający projekt przestrzeni publicznej wokół Vieux Port w Marsylii. Ponadto pojawiają się publikacje poruszające temat rozwoju jachtingu i marin w ogóle (Hein 2018) lub w odniesieniu do konkretnych krajów (Caviedes 2013). W tej ostatniej autor omawia sytuację rozwoju bazy żeglarskiej w Chile. Ciekawym artykułem przedstawiającym nową tendencję rozwoju współczesnych marin jest relacja R. Gaëlle (2018) z konferencji, która odbyła się w La Rochelle.

Sporo informacji na temat portów jachtowych znajdziemy w pracach analizujących procesy przeobrażeń poportowych obszarów nadwodnych (tzw. waterfrontów), ponieważ bardzo często są one elementem ich programów rewitalizacyjnych. Rzadko jednak porty jachtowe analizowane są szczegółowo jako odrębny element. Tematyką tą zajmuje się wielu autorów i znajdziemy tu najwięcej opracowań. Wśród badaczy polskich piszących o tym zagadnieniu przede wszystkim należy wymienić P. Zarembę (1962), który jako jeden z pierwszych zajął się tym problemem, oraz R. Asta (1999), D. Kochanowską (1998, 2010), M. Kochanowskiego (1998, 2005), P. Lorensa (2013, 2016), K. Krośnicką (2018), D. Załuskiego (1998) oraz I. Burdę (2015, 2018). Z autorów zagranicznych na uwagę zasługują A. Breen i D. Rugby (1994) z The Waterfront Centre w Waszyngtonie, R. Bruttomesso (1993, 1999, 2001) z International Centre Cities on Water w Wenecji oraz D. Fraser (2012), M. S. Garcia Ferrari (2012), O. Giovinazzi (2009), C. Hein (2011, 2013a,b, 2014, 2016a,b), R. Marshall (2001), H. Mayer (1999, 2016), M. Moretti (2009), D. Schubert (2004, 2010, 2011, 2014, 2016, 2017, 2018), H. Smith (2012) i wielu innych. Dostępne są także prace odnoszące się do ekonomicznego aspektu tych procesów, wskazujące na istotną rolę, którą odgrywają porty jachtowe w budżecie przeobrażanych obszarów, np. A. Jacoba (2001). Najwięcej aktualnych informacji znajdziemy na stronach internetowych prowadzonych przez organizacje zajmujące się tematyką frontów wodnych²² oraz na stronach internetowych dotyczących bieżących inwestycji, które trudno wymieniać. Warto także wspomnieć o publikacjach poruszających problematykę odbudowywania tożsamości przekształcanych obszarów poportowych. Kwestie te odnajdziemy w pracach G. Warsewy (2016) oraz C. Hein.

²² Adresy ważniejszych stron internetowych dotyczących tematyki frontów wodnych:

- <http://portusonline.org>,
- <http://retedigital.com>,
- <http://www.aivp.org>,
- <http://www.chaplin.ee>,
- <http://www.citiesonwater.com>,
- <http://www.river-cities.net>,
- <http://waretfrontsnetwork.blogspot.com>,
- <http://www.waretfroncener.org>.

Wiele cennych ogólnych spostrzeżeń i wskazówek mających zastosowanie przez analogię również do projektowania portów jachtowych w przestrzeni publicznej, zawartych jest w opracowaniach koncentrujących się na ogólnych zagadnieniach związanych z funkcjonowaniem i kształtowaniem przestrzeni publicznej. Z polskich autorów warto wymienić prace: A. Franty (2004), S. Gzella (2005), D. Kochanowskiej (1998, 2005, 2010, 2012), M. Kochanowskiego (1998, 2005, 2012), P. Lorensa (2013, 2016), Z. Paszkowskiego (2011), K. Pluty (2014), G. Rembarz (2005, 2018), D. Wantuch-Matly (2016) czy D. Załuskiego (2005). Natomiast wśród autorów zagranicznych na uwagę zasługują: G. L. Castello (2010), M. Carmona (2010), G. Cullen (2011), J. Gehl (2006, 2013, 2014), C. Montgomery (2015), H. Shaftoe (2008), H. Woolley (2006) oraz podręcznik *Project for Public Spaces, Inc.* (2009).

Z tematyką przestrzeni publicznej związane są wydawnictwa poruszające zagadnienie roli wody w przestrzeni publicznej i jej percepcji, które koncentrują się raczej na innych formach występowania wody w mieście niż na specyficznej formie akwatorium portu jachtowego. Należy tu wymienić polskich autorów: A. Januchta-Szostak (2009, 2011, 2019), W. Kosiński (2009), M. Kosmala (2011), E. Kusińska (2009), L. Nyka (2007, 2013) oraz autorów zagranicznych takich, jak D. Boeminghaus (1980), H. Dreisetl (2009), D. Grau (2009), J. Fischer (2008) czy H.F. Ullmann (2008). W opracowaniach tych temat portu jachtowego pojawia się ewentualnie jako element zagadnień związanych z terenami wodnej rekreacji.

Pośrednio z tematyką pracy są związane opracowania planistyczno-urbanistyczne, strategie oraz analizy ekonomiczne, które poruszają zagadnienia procesu rozwoju portów polskiego wybrzeża i wód wewnętrznych związane z aktywizacją gospodarczą i turystyczną tych rejonów. Do prac tego typu zaliczyć można pracę doktorską P. Marcza (2005), opracowanie wykonane przez PLANCO Consulting GmbH, Regionalne Biuro Planowania Gdańsk i Centrum Promocji Sp. z o.o. (1995) (dotyczy ono stworzenia sieci portów jachtowych na bałtyckim wybrzeżu Niemiec i Polski) oraz studium wykonane przez J. Kulińskiego i B. Szwankowską (2005), będące analizą potencjału śródmiejskich akwenów Gdańska pod kątem wykorzystania do różnorodnych form regionalnej turystyki wodnej. Odniesienia do tej tematyki znajdziemy także u K. Krośnickiej (2002) i A. Grzelakowskiego (2002). Osobną grupę stanowią dokumenty miejskie i programy unijne. Przykładem takiego dokumentu jest opracowana w roku 2016 *Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Deltę Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej* wykonana przez Zakład Usług Technicznych Architekt Wanda Grodzka w ramach realizowanego przez Samorząd Województwa dotowanego z UE Pomorskiego

Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014–2020. W dokumentach tego typu znajdują się szczegółowe wytyczne realizacyjne (techniczne i finansowe) dla konkretnych przedsięwzięć. Autorzy wyżej wymienionych typów publikacji zajmują się portem jachtowym jako elementem większej strategii, jednak nie analizują go szczegółowo.

Z przeprowadzonej analizy dostępnej literatury wynika, że niewiele jest opracowań opisujących port jachtowy z perspektywy postawionego tutaj pytania badawczego, czyli analizujących szczególną rolę portu jachtowego w strukturze miasta, wpływ jego lokalizacji na rozwój otaczającego terenu oraz badających możliwości wielofunkcyjnego wykorzystania towarzyszącej mu infrastruktury. W dotychczasowych badaniach port jachtowy postrzegany jest raczej jako element większego projektu lub programu działań. Autorzy nie wnikają w jego strukturę i nie analizują efektów, jakie wywołuje jego lokalizacja. Wynika z tego, że temat roli portu jachtowego w kształtowaniu przestrzeni publicznej miasta oraz jego potencjału centrotwórczego jest mało poznany, a podjęcie badań w tym zakresie jest uzasadnione nie tylko ze względu na poszerzanie wiedzy, ale także z powodu możliwości aplikacyjnych wyników badań, które mogą być wykorzystywane przez decydentów i projektantów.

1.9 STRUKTURA PRACY

Poniżej przedstawiono krótkie omówienie poszczególnych rozdziałów pracy.

Rozdział 1. Wprowadzenie

W rozdziale tym wyjaśniono temat pracy i uzasadniono jego wybór. Określono także jej cele i tezy. Ponadto przedstawiono zakres czasowy, przestrzenny i merytoryczny badań oraz ich metody. Sformułowano także definicje dla specjalnych terminów używanych w tekście. Na koniec przedstawiono stan badań w odniesieniu do przedmiotu pracy i podano jej strukturę.

Rozdział 2. Zagadnienia podstawowe dla tematu pracy

Zadaniem tego rozdziału było wprowadzenie czytelnika w tematykę poruszaną w pracy. Na początku przedstawiono zarys rozwoju jachtingu i portów jachtowych na świecie oraz w Polsce. Następnie opisano pokrótce strukturę i funkcjonowanie portu jachtowego. Na koniec przybliżono specyfikę miasta nadmorskiego i jego przestrzeni publicznych.

Rozdział 3. Kształtowanie przestrzeni publicznej miast nadmorskich z uwzględnieniem portów jachtowych. Opis procesów przekształceń przestrzeni nadwodnych w miastach portowych pod kątem lokalizacji portów jachtowych

W rozdziale tym przeanalizowano procesy, w wyniku których porty jachtowe zaczęły pojawiać się w centrach miast nadmorskich.

Rozdział 4. Relacje między portem jachtowym a miejską przestrzenią publiczną

W rozdziale tym wskazano i scharakteryzowano czynniki wpływające na formę przestrzenną i lokalizację portu jachtowego. Opisano różne typowe lokalizacje, ilustrując je przykładami. Przedstawiono też charakterystykę wybrzeży i stan infrastruktury żeglarskiej w badanym obszarze. Następnie zidentyfikowano czynniki wpływające na charakter portu jachtowego i jego relację z przestrzenią publiczną, wyodrębniając trzy typy relacji.

Rozdział 5. Analiza wybranych studiów przypadku

W rozdziale tym wybrano porty jachtowe do analizy szczegółowej za pomocą uprzednio sformułowanych kryteriów. Określono jej zakres i przeprowadzono w odniesieniu do ośmiu wcześniej wybranych portów jachtowych. Na koniec przeprowadzono ich analizę porównawczą oraz podjęto próbę wskazania przyczyn wdrażania w Polsce projektów zawierających rozwiązania nieprawidłowe.

Rozdział 6. Określenie na bazie przeprowadzonych analiz cech i potencjału centrotwórczego portu jachtowego sprzyjających kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej

W rozdziale tym opisano cechy i potencjał centrotwórczy portu jachtowego sprzyjający kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej oraz zaprezentowano sposoby ich wykorzystania.

Rozdział 7. Wnioski końcowe

Celem tego rozdziału było podsumowanie przeprowadzonych badań. Na początku sprawdzono, czy założone cele zostały zrealizowane. Zweryfikowano także postawione wcześniej tezy badawcze. Na koniec przedstawiono wnioski, które sformułowano po przeprowadzeniu badań oraz zagadnienia rekomendowane do dalszych badań.

Rozdział 8. Streszczenie

W tym rozdziale zamieszczono streszczenie pracy.

2. ZAGADNIENIA PODSTAWOWE DLA TEMATU PRACY

W celu zarysowania tła pracy opracowano poniżej krótki rys historyczny rozwoju jachtingu i portów jachtowych na świecie oraz w Polsce. Następnie przedstawiono ogólną charakterystykę portu jachtowego i jego funkcjonowania. Na koniec opisano specyfikę miasta nadmorskiego.

2.1 ZARYS ROZWOJU JACHTINGU I PORTÓW JACHTOWYCH NA ŚWIECIE I W POLSCE²³

Człowiek wypłynął na morze, aby zdobywać pożywienie i poszerzać swoje terytorium (miejsca do życia), a być może także z ciekawości i pragnienia poszukiwania przygód. Pierwszymi żeglarzami byli więc rybacy, a pierwszymi portami przystanie rybackie. „Obok żeglugi handlowej, pirackiej i wojennej od zarania ludzkości rozwijało się rybołówstwo morskie, które prawdopodobnie w ogóle zapoczątkowało żeglugę morską” (Tubielewicz, Tubielewicz 1973:16). Kontakty z mieszkańcami zamorskich krain zaowocowały wymianą handlową, podbojami, ale także skutkowały koniecznością obrony przed wrogiem. To wszystko stało się bodźcem do budowy statków handlowych i wojennych oraz odpowiednich dla nich portów, które lokowano w miejscach bezpiecznych i dogodnych ze względu na dalsze połączenia lądowe. Najczęściej były to ujścia rzek – naturalnych szlaków handlowych prowadzących w głąb lądu. Już w okresie poprzedzającym naszą erę żegluga i sieć portów były dobrze rozwinięte w basenie Morza Śródziemnego, a także na Bliskim Wschodzie. Porty morskie w Europie Północnej i na Wyspach Brytyjskich zaczęły się pojawiać na początku naszej ery, natomiast pierwsze wzmianki o portach bałtyckich pochodzą z około X wieku. Z upływem czasu miasta portowe rozwijały się i bogaciły. Wzrastało ich znaczenie handlowe i polityczne oraz niezależność, gdyż mogły samodzielnie decydować o swym losie i zawiązywanych koalicjach – związkach morskich.

Przełomowym momentem rozwojowym było odkrycie Ameryki w roku 1492. Nowe wymagania związane z żeglugą oceaniczną dały impuls innowacjom w dziedzinie techniki okrętowej, a kontakty z zamorskimi lądami otworzyły nowe perspektywy handlowe i polityczne. Kolejny przełom przyniósł wiek XIX. Wynalezienie maszyny parowej i zastosowanie stali w konstrukcji statków całkowicie odmieniło transport morski. Żaglowce ustąpiły miejsca parowcom, zmieniły się techniki i tempo przeładunku. Za tymi zmianami musiały podążać porty, które z wolna przeobraziły się w kompleksy portowo-

²³ Przy opracowaniu tego rozdziału korzystano z następujących publikacji: W. Głowacki (1983, 1989); C. Hein (2016b); A. Komorowski (2007); J. Kuliński (2002, 2003); P. Lorens (2013); D. Schubert (2017); A. Tubielewicz, W. Tubielewicz (1973); K. Zawalski (2010).

przemysłowo-składowe zajmujące coraz większe obszary nadbrzeżne w mieście. Kolejne zmiany w technikach transportu morskiego i przeładunku zaowocowały nowymi konstrukcjami statków, dla których dotychczasowe porty przestały być wystarczające. Od lat sześćdziesiątych XX wieku obserwujemy tendencję do ich przenoszenia na nowe tereny poza centrami miast. Proces ten jest nieustanny i trwa do chwili obecnej²⁴. Udział w tych przemianach mają również porty jachtowe. Na ich potrzeby bardzo często jest adaptowana nieużywana już infrastruktura portowa, a jachty zajmują baseny opuszczone przez statki.

Pojęcie jachtu przyjemnościowego, które znamy współcześnie powstało dopiero w XVII wieku w Holandii. „Czynienie czegoś wyłącznie dla przyjemności, rzeczywiście i w pełni dla swojej przyjemności, wymaga odpowiednich warunków: wyzwolenia z nędzy i ... wolnego czasu, i to właśnie zadecydowało o możliwości pojawienia się przed blisko 400 laty załóżków jachtingu” (Głowacki 1983:9). Jachtami nazywano w Holandii niewielkie lekkie, szybkie i zwrotne statki żaglowe, których konstrukcję oparto na bazie łodzi i statków przeznaczonych do rybołówstwa, handlu i walki. Słowo „jacht” pojawiło się w roku 1670 w słowniku angielskim, który objaśniał je jako „holenderski statek spacerowy”. Początek angielskiego jachtingu datowany jest na rok 1660. Zdobył on w Anglii ogromną popularność i szybko stał się popieranym przez monarchię elitarnym sportem narodowym. W Prusach jachting nie zyskał królewskiego zainteresowania. Natomiast w Rosji car Piotr wprowadzał go za pomocą ukazów, co zaowocowało tym, że po śmierci władcy jachting uległ zapomnieniu. Stopniowo nowy sport i styl życia rozpowszechniał się na inne kraje. „Można też sądzić, że w końcu XVII wieku nie było kraju cywilizowanego, w którym nie znano by żeglowania dla przyjemności, chociażby tylko jako naśladownictwa niderlandzkiego stylu życia” (Głowacki 1983:37).

Początkowo jachting był domeną królów i arystokracji, a pierwsze jachty nie były jednostkami w dzisiejszym tego słowa rozumieniu. Były to luksusowe statki o długości średnio około 15 m, wyposażone w małe działa i obsługiwane przez zawodową załogę. Ich liczba była niewielka, a miejsce postoju zapewniały istniejące porty lub przystanie w prywatnych posiadłościach. Z biegiem czasu, szczególnie w Anglii, gdzie silna była tradycja klubowa, właściciele jachtów zaczęli się zrzeszać i organizować regaty. W roku 1720 stacjonujący w Irlandii Anglicy utworzyli tam Cork Harbour Water Club, uważany za najstarszy klub jachtowy na świecie (Ryc. 1). Natomiast wcześniej, bo w roku 1674, Jakub książę Yorku powołał do życia Royal Navy Club, uważany za najstarszy klub oficerów

²⁴ Szerzej kwestię tę omówiono w podrozdziale 3.1.

marynarki wojennej. Tworzenie struktur klubowych pociągnęło za sobą budowę przystani żeglarskich oraz rozwój stoczni i warsztatów obsługujących żeglujące jachty i budujących nowe. Niektóre z nich miały także w ofercie usługi zabezpieczania jednostek na zimę. Rozwój jachtingu i powiązanej z nim infrastruktury był oczywiście zależny od światowej koniunktury, a ta sprzyjała w XVIII wieku krajom leżącym nad Atlantykiem i Morzem Północnym.



Ryc. 1. Wiliam van der Hagen „Cork Harbour 1738” – obraz olejny.

Źródło: <http://www.woodward.ie/febo4-art/vanderhagen-bigger.jpg> [dostęp: 11.03.2018]

Wiek XIX przyniósł wiele nowości, a jedną z nich była idea wychowania fizycznego i gimnastyki głoszona przez Szweda P. H. Linga. Stała się ona silnym bodźcem dla właścicieli jachtów, aby je osobiście prowadzić, dlatego stopniowo zniknęły zawodowe załogi. W zdobywającym popularność jachtingu coraz liczniejszą grupę stanowili nowi ludzie, pochodzący spoza elit. Zaczęły powstawać stowarzyszenia o charakterze demokratycznym, zorientowanym bardziej na turystykę i sport niż na tworzenie snobistycznych, zamkniętych grup. W okresie tym rozwinęło się bardzo żeglarstwo w krajach skandynawskich, odżyły także jego zapomniane idee w Rosji. W Królewcu w roku 1855 powstał pierwszy niemiecki jachtklub o nazwie Segelclub Rhe, który zapoczątkował powstanie następnych. W krajach południa Europy jachting nie rozwijał się tak dobrze jak na północy. Wpływ na to miała sytuacja polityczna i być może także klimat z kapryśnymi, słabymi wiatrami, które nie sprzyjają regatom nadającym styl i tempo rozwoju żeglarstwa. Pierwszym jachtklubem na Półwyspie Pirenejskim był Real Associacio Naval założony w roku 1856 w Lizbonie.

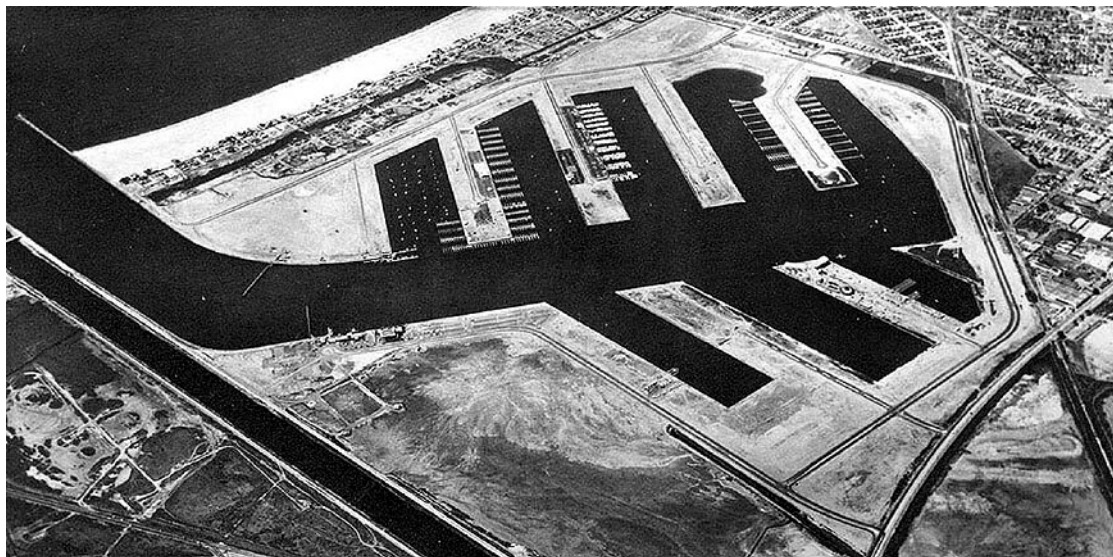
Pod względem ogólnej liczby jachtklubów w końcu XIX wieku ze znaczną przewagą nad resztą świata górowała Europa wraz z basenem śródziemnomorskim, skupiając 76% liczby wszystkich klubów. (...) Jednak inne, nie uwzględnione tu źródła wskazują, że liczba działających w tym czasie w Stanach Zjednoczonych klubów żeglarskich lub pokrewnych wynosiła około 180, tzn. była 20-krotnie wyższa od liczby klubów objętych rejestrem Lloyda Brytyjskiego. Z akwenów europejskich najwięcej jachtklubów skupiało się od samego początku na Wyspach Brytyjskich, na wybrzeżach kanału La Manche, północnej Francji i Morza Północnego. W 1900 roku udział tego akwenu w ogólnej liczbie 133 jachtów europejskich wynosił 56%. W basenie bałtyckim skupiało się w tym czasie 17%, a wokół Morza Śródziemnego i Czarnego 13,5% klubów europejskich. Około 9% przypadało na kluby działające na wewnętrznych wodach śródlądowych, a 4,5% na wybrzeża Portugalii, północnej Hiszpanii zachodniej Francji (Głowacki 1983:152).

Jak wynika z powyższego opisu całkowita wówczas liczba jachtów na świecie mogłaby zmieścić się w jednej z dzisiejszych wielkich marin. Nie było więc potrzeby budowania specjalnych portów jachtowych, a jednostki znajdowały miejsce w istniejących portach handlowych i rybackich, małych przystaniach klubowych i prywatnych, bądź na kotwiczowiskach. „(...) do pierwszej wojny światowej jachting obejmował tylko narody kultury europejskiej, a wśród nich przede wszystkim kraje przodujące ekonomicznie i najbardziej uprzemysłowione. Jachting podążał za przemysłem, za rozwojem wielkich miast, za rozwojem cywilizacji i w tym sensie świadczył również o stopniu jej rozwoju” (Głowacki 1983:164).

W ostatnich latach XIX wieku obserwuje się ogromny rozwój konstrukcji jachtowych. Regaty, które były organizowane na coraz dalszych i trudniejszych trasach, stanowiły dźwignię postępu technicznego. Do obliczeń konstrukcji zaczęto stosować prawa hydrodynamiki. Rozpoczął się także trwający do dziś postęp technologiczny w zakresie materiałów stosowanych do produkcji kadłubów, osprzętu i żagli. Koniec lat pięćdziesiątych XX wieku to początek masowej produkcji jednostek z laminatu. Prostota i dostępność cenowa tej technologii sprawiły, że samodzielna budowa łodzi żaglowej stała się możliwa. Zaczęły pojawiać się także nowe rozwiązania techniczne w dziedzinie wyposażenia i obsługi jachtu. Rozwój elektroniki i informatyki zmienił techniki łączności i nawigacji morskiej. Żeglowanie stało się prostsze oraz bezpieczniejsze. Poszerzał się również zakres uprawiania jachtingu. W roku 1900 na Olimpiadzie w Paryżu żeglarstwo było już dyscypliną olimpijską. Zaobserwowano także jego pozytywny wpływ na kształtowanie ludzkiego charakteru, co rozwinęło nowy kierunek w kształceniu i wychowaniu młodzieży w oparciu o ten sport. Zaczęły powstawać prywatne szkoły żeglarstwa i wreszcie firmy czarterujące jachty.

Opisane powyżej procesy oraz stopniowa zmiana stylu życia w kierunku większego kontaktu z naturą, a także zmiany wymiaru godzin pracy zawodowej, które zwiększyły

ilość czasu wolnego, prowadziły do coraz większej dostępności i popularności jachtingu. Po drugiej wojnie światowej stał się on sportem masowym. „(...) źródła szacowały liczbę osób uprawiających sporty wodne w 1973 roku w Stanach Zjednoczonych na 47,2 mln, w Wielkiej Brytanii na 2,75 mln, w Australii na 2 mln, w RFN na 2 mln, we Francji na 1,9 mln, we Włoszech na 1,6 mln i w państwach skandynawskich na 1,4 mln (...)” (Głowacki 1983:288).



Fot. 9. Marina del Rey w roku 1964.

Źródło: <http://www.marinadelreghistoricalsociety.org/photos-early-aerials/> [dostęp: 17.07.2019]



Fot. 10. Marina del Rey – widok współczesny.

Źródło: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Marina_Del_Rey_Looking_South.jpg [dostęp: 10.03.2018]



Fot. 11. Marina w La Rochelle – widok współczesny.

Źródło: https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_de_plaisance_La_Rochelle#/media/File:Port_de_plaisance_de_La_Rochelle_2014.JPG [dostęp: 10.03.2018]

W związku z tak dużą liczbą nowych jednostek gwałtownie wzrastało zapotrzebowanie na miejsca postojowe. Zaczęto budować komercyjne porty jachtowe zwane marinami. „Pierwsze mariny powstały w Kalifornii, gdzie w Los Angeles zbudowano największą z nich, z miejscami dla 7,5 tys. jachtów, Marina del Rey²⁵. (...) W 1974 roku największa europejska marina znajdowała się w La Rochelle²⁶ we Francji, z miejscami na 2,5 tys. jachtów. (...) Największa marina angielska, ukończona w 1977 roku w Brighton²⁷, zajmowała 510 hektarów i na 311 ha miała miejsca postojowe dla 2,3 tys. jachtów, z głębokościami w porcie do 3,35 m. Parkingi tej mariny mogły pomieścić 4600 samochodów. Wcześniejsze 42 angielskie mariny miały w 1975 roku miejsca postojowe dla

²⁵ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.visitmarinadelrey.com/about-the-marina/history-of-the-marina> [dostęp: 17.07.2019].

²⁶ Więcej na ten temat w publikacji M. Dusier (2016) i na stronie internetowej: <https://www.larochelle.fr/index.php?id=426&type=123> [dostęp: 10.03.2018].

²⁷ Więcej na ten temat na stronach internetowych:
 – http://www.sussex.ac.uk/geography/researchprojects/coastview/Rendels_postcards/brighton-marina.htm [dostęp: 17.07.2019],
 – <https://bjournal.co/23939-2/> [dostęp: 17.07.2019],
 – <http://www.superyachts.com/marinas/brighton-marina-1568/> [dostęp 10.03.2018],
 – <https://www.culture24.org.uk/places-to-go/south-east/brighton-and-hove/tra22073> [dostęp: 17.07.2019].

8,5 tys. jachtów, czyli średnio 200 jachtów w jednej marinie” (Głowacki 1983: 317-318) (Fot. 9, 10, 11, 12).

Wymienione powyżej porty jachtowe powstały na obrzeżach lub peryferiach miast. Było to uwarunkowane względami przyrodniczymi, historycznymi lub istniejącą już infrastrukturą oraz zaplanowaną wielkością portu. Z biegiem czasu wyrosły wokół nich centra turystyczno-handlowo-usługowe, które obecnie funkcjonują wraz z mariną jako wydzielone drogami dojazdowymi autonomiczne obszary.



Fot. 12. Marina w Brighton – widok współczesny.

Źródło: https://marinas.com/view/marina/8qcql7_Brighton_Marina_Brighton_GB_United_Kingdom#&gid=1&pid=5 [dostęp: 10.03.2018]

Przedstawione dane dotyczą lat siedemdziesiątych XX wieku i mówią o początkach jachtingu masowego, który rozwija się nieustannie. Obecnie porty jachtowe są nieodłącznym elementem każdego miasta portowego, a akwen Morza Śródziemnego stał się „Mekką” jachtingu i przemysłu czarterowego. Produkcja różnego typu łodzi i ich wyposażenia oraz usługi związane z obsługą jachtów i żeglarzy stały się znaczącą gałęzią światowej gospodarki.

Na specyfikę polskiego ruchu żeglarskiego znaczny wpływ miały niespotykane w innych krajach uwarunkowania polityczne, które przekładały się na zmienność granic państwowych, a tym samym na długość morskiej linii brzegowej oraz konfigurację wód śródlądowych. Rozbiory Polski w XVIII wieku usunęły ją z mapy Europy właśnie w okresie, gdy w Europie Zachodniej rodził się jachting. W związku z tym pomimo licznych epizodów żeglarskich, w których uczestniczyli Polacy, w okresie zaborów nie powstały żadne znaczące narodowe tradycje w tej dziedzinie. Polskie społeczeństwo było związane z lądem i rolnictwem, a jego kontakty z żeglugą morską czy śródlądową miały charakter

sporadyczny. Dopiero po pierwszej wojnie światowej, gdy odrodzona Polska odzyskała dostęp do morza, zaczęto budować podstawy gospodarki morskiej kraju. Już 1 października 1918 roku powołano w tym celu Stowarzyszenie na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”²⁸, na którego czele stanął Kazimierz Porębski, były kontradmirał carskiej floty. Do jego zadań należało między innymi popularyzowanie idei żeglugi i sportów wodnych wśród szerokich mas społeczeństwa. Z szeregów Stowarzyszenia wywodzili się niemal wszyscy działacze tworzący w późniejszym okresie polską gospodarkę morską, flotę i jachting. Świadomi wielkich zapóźnień Polski względem innych krajów starali się je jak najszybciej odrobić, tworząc również krajowe środowisko żeglarskie. Rodzący się w tamtym czasie polski jachting nie przeszedł więc charakterystycznego dla innych państw początkowego etapu rozwoju, zarezerwowanego dla elit, lecz przybrał od razu charakter demokratyczny i wychowawczy. Choć było to spójne z aktualnymi trendami europejskimi, to przede wszystkim wynikało z konieczności zainteresowania społeczeństwa sprawami morskimi i wychowania morskiego młodzieży w celu przygotowania kadry, która podjęłaby pracę w różnych gałęziach gospodarki morskiej. W ten sposób ukształtował się na długie lata charakterystyczny rys polskiego żeglarstwa, postrzeganego bardziej jako patriotyczne zadanie niż forma rekreacji.

Środowisko żeglarskie wyodrębniło się stopniowo z kręgów wioślarskich, które powstały jeszcze pod zaborami, głównie dzięki działalności polskiego Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego. Tworzyli je także powracający do kraju Polacy wyszkoleni za granicą, z których najwybitniejszym był Mariusz Zaruski. Żeglarze z ogromnym entuzjazmem nadrabiali stracony czas. Powstawały liczne związki, towarzystwa i kluby. Jachting rozwinął się najwcześniej na śródlądziu. Najbardziej znaczącym był działający na jeziorze Charzykowskim Klub Żeglarski Chojnice, którego powstanie zainicjował w roku 1919 Otton Weiland. Natomiast żeglarstwo morskie zapoczątkował w roku 1922 Józef Klejnot-Turski, tworząc w Gdańsku Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski. W roku 1924, w celu przygotowania reprezentacji kraju na zbliżającą się olimpiadę w Paryżu, powołano Polski Związek Żeglarski. Jego działalność rozwinęła się i wkrótce stał się reprezentantem polskiego środowiska żeglarskiego. W ramach prac związku stworzono przepisy regatowe, system szkolenia i stopni żeglarskich, etykietę i terminologię jachtową oraz podręczniki żeglarskie. „W początkach 1924 roku ogólną liczbę miłośników sportu żaglowego w Polsce można było szacować na około 200 amatorów należących do sześciu towarzystw, w których uprawiano żeglarstwo. Liczbą tą nie byli objęci ludzie młodzi, na

²⁸ Przekształcona w roku 1919 w Towarzystwo „Liga Żeglugi Polskiej”, w roku 1924 w „Ligę Morską i Rzeczną”, a w roku 1930 w „Ligę Morską i Kolonialną”.

własną rękę lub w zastępach i drużynach harcerskich pływający pod żaglami po rzekach i jeziorach” (Głowacki 1989:157). W połowie roku 1939 do Polskiego Związku Żeglarskiego należało już czterdzieści klubów, towarzystw i sekcji żeglarskich.

Okres międzywojenny to czas formowania się polskiego środowiska żeglarskiego, kiedy różne jego kręgi zdobywały lub traciły wpływy, a po przewrocie majowym duża rolę zaczęła odgrywać administracja państwowa. Ruch żeglarski rozwijał się w czterech głównych nurtach: klubowym, Ligi Morskiej, harcerskim i akademickim. Dopiero później zaczęli się pojawiać żeglarze nie zrzeszeni. Najszybciej rozwijał się jachting śródlądowy, co było spowodowane łatwiejszym dostępem do wody i sprzętu, mniejszymi wymaganiami względem kwalifikacji oraz niższymi kosztami jego uprawiania. Zasadniczy zwrot nastąpił w roku 1932, gdy prezesem Polskiego Związku Żeglarskiego został Mariusz Zaruski. Postawił on na rozwój żeglarstwa morskiego i włączył do związku kluby akademickie i harcerskie, dotychczas pozostające poza jego strukturą.

Organizacjom żeglarskim doskwierał brak wyposażenia i zaplecza. Najszybciej rosła ilość sprzętu przeznaczonego do pływania śródlądowych, ponieważ w oparciu o pierwsze zawodowe zakłady rozwijało się rodzime budownictwo jachtów mieczowych, a amatorzy samodzielnie budowali proste łódki. Dużo trudniej było zdobyć jednostki morskie, które były droższe i wymagały wykonania w profesjonalnych stoczniach. Z tego powodu większość przedwojennych jachtów morskich zakupiono za granicą. Dopiero w roku 1934 zarejestrowano pierwszą morską stocznice jachtową o nazwie Stocznia Yachtowa w Gdyni (SYG). Wraz z rozwojem rodzimego przemysłu zaczęły powstawać polskie projekty jednostek morskich.

Początkowo flotę klubów stanowiły w większości jachty prywatne użyczone przez armatorów do wspólnych pływania. W miarę gromadzenia skromnego kapitału pochodzącego ze składek lub darowizn kluby kupowały sprzęt własny. W okresie międzywojennym powstało także kilka prywatnych spółek (maszoperii) stworzonych w celu nabycia i późniejszej eksploatacji droższych jachtów morskich. Pojawiły się także inicjatywy dobrowolnego opodatkowywania się obywateli na ten cel. Ostatecznie kupiono w sumie kilkanaście jednostek morskich, między innymi przeznaczony do szkolenia harcerzy jacht Zawisza Czarna. Pierwszej dotacji na utworzenie narodowej klasy mieczowej państwo udzieliło Polskiemu Związkowi Żeglarskiemu dopiero w roku 1926. Natomiast na początku lat trzydziestych XX wieku rozpoczęło się systematyczne państwowe subwencjonowanie morskiego szkolenia żeglarskiego młodzieży i studentów. W miarę otrzymywania dofinansowania ilość sprzętu klubowego rosła, a zarazem powoli

zmniejszała się liczba jednostek prywatnych, jako zbyt drogie do utrzymania przez indywidualne osoby.



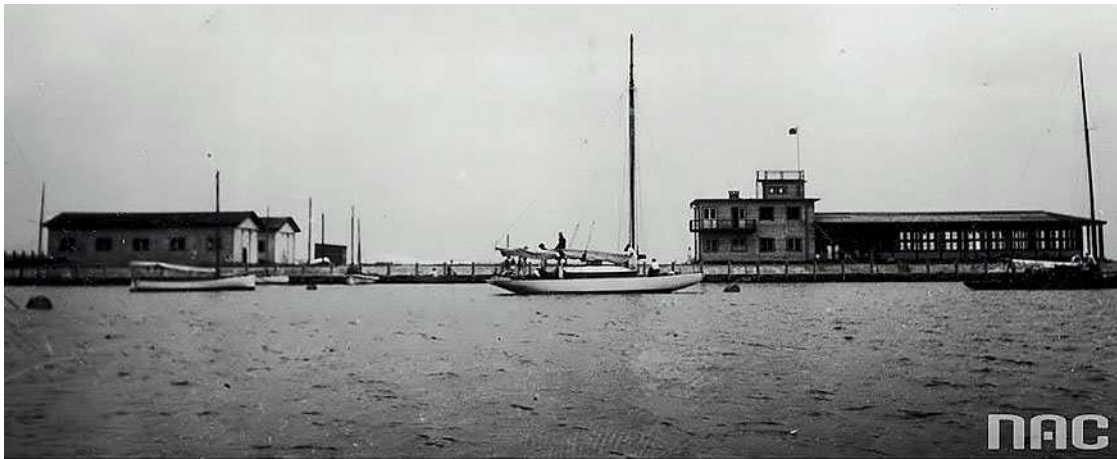
Fot. 13. Port w Helu na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku.

Źródło: <http://www.naszbałtyk.com/wszystkie-kategorie/historia-artykuly/939-gdynia-hel-poczatki-zeglugi.html> [dostęp: 11.03.2018]

Sukcesywnie powstawały pierwsze polskie przystanie i porty przeznaczone dla jachtów żaglowych, które w większości przypadków były bazami szkoleniowymi lokalizowanymi w istniejących portach. Główne morskie przedwojenne ośrodki żeglarskie znajdowały się w Gdańsku, Gdyni, na Helu²⁹ (Fot. 13), w Pucku³⁰ i Jastarni, która uważana jest za kolebkę polskiego żeglarstwa morskiego (Fot. 14, 15). „Idea powołania ośrodka morskiego [w Jastarni – przyp. KR] była propagowana przez czołowych żeglarzy polskich z gen. Mariuszem Zaruskim na czele. Projekt budowy Ośrodka Szkolenia Morskiego, który powstał już w 1927 r. przewidywał zakup jachtów, budowę hangarów, budowę pomieszczeń dla ok. 100 osób oraz niezbędne zaplecze logistyczne. (...) W 1930 r. zorganizowany został obóz żeglarski dla młodzieży harcerskiej, w którym uczestniczyło 85 osób” (Komorowski 2007:100).

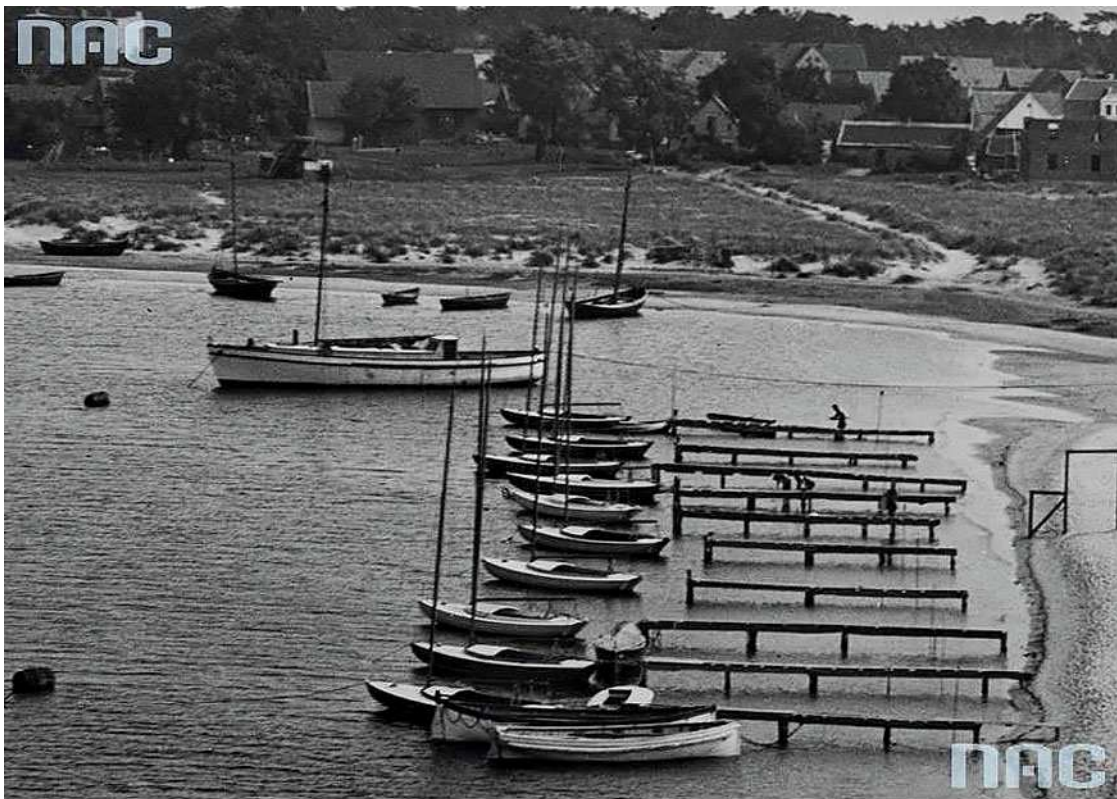
²⁹ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.naszbałtyk.com/wszystkie-kategorie/historia-artykuly/939-gdynia-hel-poczatki-zeglugi.html> [dostęp: 11.03.2018].

³⁰ W roku 1934 powstał tu Harcerski Ośrodek Morski. Informacja pochodzi ze strony internetowej: <https://zeglarski.info/kategorie/muzeum-zeglarstwa-pomorskiego/historia-zeglarstwa-pomorskiego/> [dostęp: 07.06.2019].



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1*5-3481-6

Fot. 14. Ośrodek Szkolenia Morskiego w Jastarni w okresie międzywojennym.
Źródło: <http://augustyna.pl/14/historia/index.php?what=20> [dostęp: 11.03.2018]



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-P-577

Fot. 15. Ośrodek Szkolenia Morskiego w Jastarni w okresie międzywojennym.
Źródło: <http://augustyna.pl/14/historia/index.php?what=16> [dostęp: 11.03.2018]

W Gdańsku polskie żeglarstwo rozwijało się od lipca roku 1922³¹ kiedy to powstał Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski. „Przystanią tymczasową klubu był początkowo Polski Hak, ale w wyniku starań władz klubowych wkrótce pozyskano część baseniku przy Szańcu Mew” (Komorowski 2007:132) (Fot. 16).



Fot. 16. Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski – przystań przy szajcu Mew w Gdańsku.
Źródło: <http://pkm.gda.pl/?q=content/powstanie-pkm-u-i-jego-dzia%C5%82alno%C5%9B%C4%87>
[dostęp: 11.03.2018]

Natomiast w Gdyni w projektach budowy portu dość wcześnie uwzględniano keję dla jachtklubu³², jednak koncepcje jej usytuowania wielokrotnie się zmieniały (Fot. 17). „Pierwsza przystań żeglarska w porcie Gdynia funkcjonowała w latach 1931–1937 przy dzisiejszym nabrzeżu Kutrowym (...). Było to jednak czasowe rozwiązanie, trwała bowiem rozbudowa portu i miejsce to przeznaczono później na inne cele” (Komorowski 2007:17). Ostateczna lokalizacja i kształt do dziś funkcjonującego basenu żeglarskiego (im. Mariusza Zaruskiego) powstały w roku 1938 w wyniku przeprowadzonego dwa lata wcześniej konkursu. „Nagrodzony projekt przewidywał następujące rozwiązania przestrzenne. Środkiem mola biegł szeroki skwer z ulicami po obu stronach. Symetrycznie wzdłuż obu nabrzeży projektowano zabudowę. (...) Przy nabrzeżu południowym, u samej nasady mola miał powstać Żeglarski Ośrodek Morski (Dom Żeglarza Polskiego), a nieco dalej pięć

³¹ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <http://www.pkm.gda.pl/?q=content/historia-klubu> [dostęp: 11.03.2018],
- <https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-u-1-6-polski-klub-morski/> [dostęp: 17.07.2019],
- <https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-u-2-6-dzialalnosc-roznych-klubow-w-gdansk-u-w-latach-1924-1932/> [dostęp: 17.07.2019],
- <https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-u-3-6-powstanie-pkm-u-i-jego-dzialalnosc/> [dostęp: 17.07.2019],
- <https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-u-4-6-turystyka/> [dostęp: 17.07.2019],
- <https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-u-5-6-regaty/> [dostęp: 17.07.2019].

³² Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <http://srodmiesciemorskie.pl/historia-2/#!> [dostęp: 11.03.2018],
- <https://sailbook.pl/artykul/7218-historia-basenu-jachtowego-w-gdyni> [dostęp: 11.03.2018].

budynków klubowych z hangarami dla jachtów” (Sołtysik za Komorowski 2007:26). Budynek Domu Żeglarsza miał stanowić zaplecze głównie dla przybywających do Gdyni jachtów obcych bander oraz pełnić państwowe funkcje reprezentacyjne. Był to pierwszy w Polsce projekt, w którym w przemyślany sposób zajęto się problemem lokalizacji zaplecza żeglarskiego i kwestią włączenia go w przestrzeń publiczną miasta.



Fot. 17. Basen jachtowy w Gdyni około roku 1936.

Źródło: http://fotopolska.eu/Gdynia/b29372,Basen_zeglarski.html?f=417363-foto [dostęp: 11.03.2018]

W okresie międzywojennym w Polsce szkolenie żeglarskie rozwinęło się na dużą skalę i jachting stał się sportem uprawianym masowo. Stworzono niezbędną infrastrukturę, zakupiono i zbudowano jednostki żaglowe. Okrzepły polskie organizacje żeglarskie, które włączyły się w działania organizacji europejskich. Polacy startowali w międzynarodowych regatach i organizowali wyprawy dalekomorskie. Powstały także załóżki przemysłu stocznioowego i polskiej myśli konstrukcyjnej.

Druga wojna światowa oznaczała dla polskiego ruchu żeglarskiego zahamowanie w momencie najbardziej intensywnego rozwoju i zniszczyła dorobek okresu międzywojennego. Obiekty zostały zrujnowane, ocalało niewiele jachtów i zginęło wielu żeglarzy. Po ustaniu działań wojennych żeglarstwo zaczęło odradzać się samorzutnie w ramach reaktywowanej przedwojennej struktury organizacyjnej. Powstawały także nowe organizacje: kluby studenckie przy uczelniach, kluby robotnicze przy zakładach pracy oraz kluby socjalistycznej młodzieży Związku Walki Młodych. „(...) na Wybrzeżu Gdańskim działało siedem organizacji żeglarskich skupiających w sumie 957 członków już pod koniec

1945 roku” (Głowacki 1998:66)³³. Odbudowywano dawne przystanie jachtowe i wznoszono na gruzach nowe. Wydobywano z wody i remontowano zatopione jachty. Wznowił swą działalność ośrodek szkoleniowy w Jastarni oraz harcerska baza w Gdyni. W gdańskiej twierdzy Wisłoujście zlokalizowano przystanie Akademickiego Kręgu Harcerskiego „Wodnik” i Polskiego Klubu Morskiego³⁴ oraz później wydalonego z Jastarni Akademickiego Związku Morskiego (Fot. 18).



Fot. 18. Polski Klub Morski - przystań w Twierdzy Wisłoujście krótko po wojnie.
Źródło: <http://pkm.gda.pl/?q=content/pierwsze-lata-po-wojnie-w-dzia%C5%82alno%C5%9Bci-klubu-1946-50> [dostęp: 11.03.2018]

Zaczęto także zagospodarowywać Ziemie Odzyskane, na których przejmowano i remontowano niemieckie obiekty i jachty. W ramach tych działań w Ustce powstał Centralny Ośrodek Morski (kierowany początkowo przez Ligę Morską³⁵), a w Trzebieży i Giżycku zorganizowano ośrodki szkoleniowe. Obiekty te były niezależnymi przystaniami położonymi z dala od centrów miast.

Ze składek społecznych mieszkańców warszawskiego Żoliborza wyremontowano jeden z niewielu ocalałych w Gdyni jachtów, który nazwano na cześć darczyńców „Darem Żoliborza”. Zaczęły działać stocznie jachtowe w Szczecinie, Gdańsku, Giżycku i Chojnicach.

³³ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-6-6-pierwsze-lata-po-wojnie-w-dzialalnosci-polskiego-klubu-morskiego-1946-50/> [dostęp: 17.07.2019].

³⁴ Reaktywowany Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski.

³⁵ „Liga Morska i Kolonialna” została reaktywowana w roku 1944 pod nazwą „Liga Morska”, a w roku 1952 wchłonięta przez „Ligę Przyjaciół Żołnierza”.

Brak środków własnych w klubach i ogólne zubożenie społeczeństwa sprawiły, że dotacje państwowe stanowiły w zasadzie jedyne źródło finansowania, co wprowadzało zależność organizacji żeglarskich od władzy państwowej. Przyznanie dotacji musiało być uzasadnione interesem państwowym, którym było, podobnie jak w okresie odbudowy państwa polskiego po pierwszej wojnie światowej, szkolenie kadr dla odradzającej się gospodarki morskiej. W związku z tym patronat nad Polskim Związkiem Żeglarskim przejął Ministerstwo Żeglugi.

Początkowy entuzjazm powojennej odbudowy został jednak szybko ostudzony. Już w roku 1946 wprowadzono powszechny obowiązek wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego. Z nakazu politycznego sport uzyskał masowy charakter. W ten sposób działalność sportowa, a z nią żeglarstwo, traciły niezależność i były wchłaniane przez struktury państwowe tworzone na wzór radziecki. Do szkolenia żeglarskiego włączono indoktrynację polityczną. Przedwojenną jedność środowiska zastępowało rozwarstwienie z podziałem na grupy wiekowe i grupy zainteresowań, a działacze społecznych wymieniano na etatowe kadry. W kraju nasilała się kolektywizacja i uspołecznienie, likwidowano przedsiębiorczość prywatną, wzrastała biurokracja i kontrola. Działalność Polskiego Związku Żeglarskiego była coraz bardziej ograniczana. Mimo wszystko w tym tak trudnym okresie prowadził on intensywne prace w zakresie przygotowywania przepisów, regulaminów stopni i instrukcji szkoleniowych, wydawania certyfikatów, rejestracji jachtów i popularyzacji żeglarstwa. W roku 1949 zlikwidowano przedwojenny Akademicki Związek Morski i Akademicki Związek Sportowy tworząc z nich nową socjalistyczną organizację pod nazwą Akademickie Zrzeszenie Sportowe. Wkrótce potem zlikwidowano też Związek Harcerstwa Polskiego włączając go do Związku Młodzieży Polskiej. W roku 1949 ustawą o organizacji kultury fizycznej i sportu³⁶ zniesiono dotychczasową strukturę klubów sportowych (w tym żeglarskich) i zastąpiono ją nową, tworzoną na wzór radziecki, przy tzw. zrzeszeniach związanych z poszczególnymi gałęziami gospodarki i przez te zrzeszenia obowiązkowo finansowaną. Nowe organizacje przejęły majątek likwidowanych podmiotów. W roku 1951 przekształcono Polski Związek Żeglarski w Sekcję Żeglarską Głównego Komitetu Kultury Fizycznej. Stopniowo narastały utrudnienia w żeglowaniu po morzu, aż do wprowadzenia w roku 1951 całkowitego zakazu. Przekazanie w roku 1952 ośrodka w Jastarni Lidze Przyjaciół Żołnierza zmieniło jego charakter, z morskiego ośrodka żeglarskiego stał się ośrodkiem szkolenia kadr dla Marynarki Wojennej. Posunięcie to rozwiało nadzieje na morskie otwarcie kraju,

³⁶ Dz. U. nr 65 poz. 525 z roku 1949.

żeglarstwo morskie zamierało. W latach 1950–1955 nie odbył się ani jeden rejs po wodach morskich.

W latach 1950–1956 (okres tzw. zimnej wojny) nastąpiło całkowite odcięcie się Polski od kontaktów z zagranicą i wstrzymanie pływania morskich. Władze zainteresowane były tylko sportem wyczynowym. Działania, których celem było umasowienie sportu, doprowadziły w efekcie do tego, że większość społeczeństwa nie miała do niego łatwego dostępu³⁷. W tej sytuacji rozwijała się przede wszystkim działalność regatowa, choć jej poziom wciąż bardzo odbiegał od standardów zachodnich. Natomiast żeglarstwo turystyczne, które było poza kręgiem zainteresowania władz, znalazło swoje miejsce w kołach przyzakładowych oraz sekcjach Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Zezwalano jednak tylko na pływania śródlądowe. Na przekór wszystkiemu rozwijała się także amatorska budowa łodzi żaglowych, mimo że utrudniały ją problemy z zaopatrzeniem spowodowane socjalistyczną gospodarką centralnie planowaną. Uprawianie sportu było także sposobem na uniknięcie angażowania się politycznego oraz formą uzyskiwania korzyści materialnych w formie pieniędzy z dotacji państwowych. W okresie tym nie powstały żadne nowe przystanie żeglarskie.

Po śmierci Józefa Stalina w roku 1953 zaistniały przesłanki do wielu zmian. Przełom, który rozpoczął się w Polsce w roku 1956, zastał w żeglarstwie chaos w przepisach, instrukcjach i systemach szkolenia, zdewastowane jachty i przystanie morskie z obiektami przystosowanymi do pełnienia innych funkcji. Odsuwanie od pracy w organizacjach żeglarskich doświadczonych działaczy społecznych i zastępowanie ich niedoświadczonymi etatowcami doprowadziło do zniszczenia dorobku żeglarskiego kilku pierwszych lat powojennych. Dekrety państwowe przyjęte w czasie odwilży październikowej umożliwiły powrót do samorządności ruchu sportowego. W drugiej połowie roku 1956 władze podjęły decyzje określające zasady pływania morskich, reaktywowano Związek Harcerstwa Polskiego i Polski Związek Żeglarski. Przez kraj przeszła fala powrotów do dawnych struktur i nazw, a także następowało usamodzielnianie się klubów i kół przyzakładowych. Jednak nie była to samodzielność finansowa. W dalszym ciągu podstawą działalności były subwencje państwowe, a w związku z tym utrzymywała się zależność od władz. Formy organizacyjne, które ukształtowały się po roku 1956, przetrwały w zasadzie niezmienione do lat osiemdziesiątych XX wieku.

Przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku przyniósł hojne dotacje, z których finansowano budowę obiektów i zakup sprzętu. Zmieniła się jednak optyka

³⁷ Wynikało to z braku ogólnie dostępnych obiektów sportowych i zajęć przeznaczonych dla amatorskiego uprawiania sportu.

polityczna. Priorytetem nie było już szkolenie kadr, które miałyby znaleźć zatrudnienie w gospodarce morskiej. Promowano żeglarstwo, aby pokazać Europie Zachodniej, że obóz socjalistyczny stać na luksusowy sport, jakim był jachting. Polscy żeglarze zaistnieli na arenie międzynarodowej i odnosili sukcesy, nawet w żegludze oceanicznej. Utrwalił się wprowadzony w latach pięćdziesiątych XX wieku podział na regatowców i żeglarzy turystów. Tylko że było to już oczywiste, ponieważ postęp technologiczny i wymagania kondycyjne wymusiły specjalizację. Żeglarstwo morskie w dalszym ciągu podlegało jednak wielu restrykcjom. Aż do roku 1989 obowiązywały wydawane przez urzędy wojewódzkie indywidualne klauzule (pozwolenia) na pływania morskie, a w załodze udającej się w rejs zwykle znajdował się donosiciel.



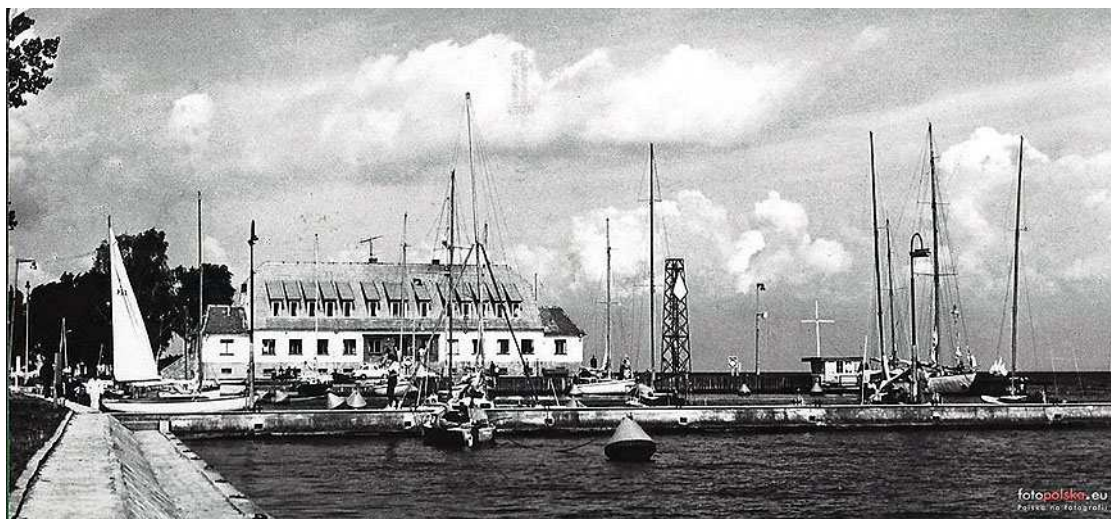
Fot. 19. Jachtklub Stoczni Gdańskiej w Gdańsku-Górkach Zachodnich (ośrodek powstał w latach 1968–1970, zdjęcie wykonane w roku 2002).

Autor nieznany, fotografia udostępniona przez Jachtklub Stoczni Gdańskiej.

W okresie tym powstało lub zostało rozbudowanych wiele obiektów klubowych m.in. w Gdyni, Gdańsku-Górkach Zachodnich (Fot. 19), Gdańsku-Stogach czy Świnoujściu, oraz szkoleniowych, z których najważniejszymi były Centralny Ośrodek Żeglarstwa w Trzebieży³⁸ (Fot. 20), Harcerski Ośrodek Morski w Pucku i Centrum Wychowania Morskiego Związku Harcerstwa Polskiego w Gdyni. Zasłużony ośrodek w Jastarni nigdy nie doczekał się poważnej inwestycji.

³⁸ Po przemianach gospodarczych w roku 1989 ośrodek upadł. W roku 2016 podjęto starania o jego reaktywację, które doprowadziły do otwarcia w dniu 11.05.2019 Mariny Trzebież. Ma ona prowadzić także działalność szkoleniową. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://zeglarski.info/artykuly/ogolnopolskie-otwarcie-sezonu-zeglarskiego-w-trzebiezy/> [dostęp: 17.07.2019].

Oprócz Centrum Wychowania Morskiego Związku Harcerstwa Polskiego w Gdyni, który swoją siedzibę miał w położonym w centrum miasta przedwojennym basenie jachtowym, ośrodki żeglarskie zlokalizowane były na obrzeżach miast lub poza nimi, w miejscach, w których istniała już zdalna do wykorzystania infrastruktura lub panowały dogodne warunki przyrodnicze.



Fot. 20. Centralny Ośrodek Żeglarstwa w Trzebieży (zdjęcie wykonane w latach 1967–1969).
Źródło: http://fotopolska.eu/Trzebiez/b101096,Centralny_Osrodek_Zeglarstwa.html?f=955535-foto
[dostęp: 11.03.2018]

W latach osiemdziesiątych XX wieku stosunek władz do sportu bardzo się zmienił i stał się on praktycznie sprawą prywatną każdego obywatela. Miało to bezpośredni związek z pogarszającą się sytuacją gospodarczą kraju. Coraz skromniejsze dotacje państwowe zostały ostatecznie wstrzymane, co przekładało się na coraz mniejszą zależność klubów od władzy. Polski Związek Żeglarski z wolna tracił swoje znaczenie, nie był już organizacją jednoczącą i reprezentującą kluby, lecz raczej niepotrzebną zbiurokratyzowaną centralą. Liczba jachtów prywatnych powoli, lecz systematycznie rosła i choć były one małe i o niskim standardzie, to jednak tworzyło się stosunkowo spore środowisko armatorów prywatnych.

Rok 1989, w którym rozpoczęły się w Polsce przemiany polityczne i gospodarcze, zastał na przystaniach zdekapitalizowane obiekty i sprzęt, a wprowadzenie gospodarki rynkowej było zbyt trudnym wyzwaniem dla klubów żeglarskich, które ani kadrowo, ani finansowo nie były w stanie mu sprostać³⁹. W następnych latach nastąpiła zasadnicza liberalizacja struktur organizacyjnych i restrukturyzacja własności. Kluby żeglarskie podupadły, stały się związkami armatorów lub zmieniły się w porty komercyjne. Wśród

³⁹ W okresie 1989–1995 autorka była zaangażowana w prace zarządu Akademickiego Klubu Morskiego AZS w Gdańsku, a opisywane okoliczności i przemiany obserwowała i doświadczała osobiście.

polskich jednostek zaczęły przeważać jachty prywatne, przy czym bardzo zmalała liczba aktywnych żeglarzy. W latach wcześniejszych wiele osób zapisywało się do klubów tylko po to, by dostać paszport i podczas rejsu wyjechać za granicę, a nawet uciec w ten sposób z kraju. Na przystaniach pozostali więc już tylko autentyczni miłośnicy żagli oraz harcerze. Sytuacja ta była bardzo niekorzystna ze społecznego punktu widzenia, ponieważ dramatycznie zmniejszył się dostęp do żeglarstwa dla osób, które nie posiadały własnych jachtów. Jednak w wyniku przemian gospodarczych powstały nowe możliwości dla odradzającej się przedsiębiorczości. Zaczęły pojawiać się prywatne szkoły żeglarstwa oraz firmy czarterowe, początkowo w większości bazujące na sprzęcie odkupionym od likwidujących się klubów i na ich infrastrukturze. Równocześnie, mimo wielu trudności związanych z transformacją gospodarczą, społeczeństwo stopniowo bogaciło się i wiele osób stać już było na zakup lub budowę własnego jachtu. Zaczęto sprowadzać jednostki z krajów skandynawskich, gdzie rynek jachtów używanych jest ogromny, a ich ceny są przystępne dla Polaków. W roku 1991 utworzono ogólnopolskie Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych. Obostrzenia związane z pływalniami morskimi zostały zlikwidowane. Modyfikacji i liberalizacji uległ też system stopni żeglarskich.

Liczba armatorów prywatnych i ich jachtów powiększa się nieustannie. Tym samym wzrasta zapotrzebowanie na miejsca postojowe i presja na powiększanie i modernizację starych oraz budowę nowych portów jachtowych. Sytuacja materialna klubów nie pozwala im jednak na finansowanie nowych obiektów i potrzebne są fundusze z zewnątrz. Inwestycje w infrastrukturę portów żeglarskich, które powstały po roku 1989, były dotowane ze środków Unii Europejskiej. Ich liczba jest dość duża. W większości są to małe pomosty cumownicze z podstawowym zapleczem sanitarnym lub wręcz bez niego, budowane w istniejących lokalizacjach, często jako rozszerzenie oferty portu rybackiego lub towarzyszące mostom czy śluzom. Powstały także większe obiekty. Do najważniejszych należą zlokalizowane w centrum miasta przystanie w Gdańsku na Szafarni i w Sopocie przy moło oraz mariny w Szczecinie na wyspie Grodzkiej i w Kamieniu Pomorskim, a także położone poza centrum mariny w Łebie, Kołobrzegu i Świnoujściu oraz przystań w Dziwnowie. W dalszym ciągu infrastruktura żeglarska ulega modernizacji i rozbudowie, korzystając z nowego rozdania dotacji do roku 2020. Pojawiają się też prywatne inicjatywy dotyczące inwestycji o skali większej niż dotychczas (np. budowa przystani i zespołu hoteli nad jeziorem Dąbie⁴⁰).

⁴⁰ Więcej na ten temat na stronie internetowej:

https://wszczecinie.pl/aktualnosci,nowa_marina_w_dabiu_juz_otwarta_obok_ma_powstac_5_gwiazdkowy_hotel_ze_spa_i_energia_geotermalna_foto,id-31876.html [dostęp: 17.07.2019].

Podsumowując, można stwierdzić, że rozwój jachtingu i portów jachtowych przebiegał podobnie na całym świecie, aż do drugiej wojny światowej. Powojenny podział Europy spowodował, że w państwach należących do bloku wschodniego, w tym w Polsce, proces ten został spowolniony lub wręcz zahamowany. Znaczne zniszczenia wojenne, okres stalinizmu oraz wprowadzenie gospodarki socjalistycznej w tych krajach miały zasadniczy wpływ na rozwój gospodarczy i poziom życia mieszkańców, a tym samym na warunki rozwoju żeglarstwa. Natomiast w krajach Zachodnich jachting rozwijał się dalej bez przeszkód i w sposób naturalny przeszedł wszystkie fazy, które ukształtowały jego dzisiejszą postać. W roku 1939 Polska miała silne środowisko żeglarskie i zręby infrastruktury. Wojna i utworzenie państwa socjalistycznego przerwały ciągłość rozwoju. Wielokrotna reorganizacja struktur i wymiana kadr doprowadziły do zniszczenia dorobku i zerwania z wątlými tradycjami przedwojennymi. Żeglarstwo, które rozwinęło się po roku 1945 musiało upaść także dlatego, że oparte było na negacji własności prywatnej i mechanizmów ekonomicznych. Dopiero po roku 1989, gdy na skutek przemian politycznych wprowadzono gospodarkę rynkową, sytuacja zaczęła się zmieniać i rozpoczęto inwestycje w tej dziedzinie. Potrzeba jednak jeszcze wielu lat, aby wyrównać braki w rozwoju infrastruktury żeglarskiej i liczebności floty.

2.2 STRUKTURA I FUNKCJONOWANIE PORTU JACHTOWEGO

Port jachtowy to złożona i kosztowna inwestycja. Jego budowa wymaga trudnych prac hydrotechnicznych, a zaplecze lądowe składa się z wielu współdziałających ze sobą elementów, których zadaniem jest zaspokojenie wymagań różnorodnych użytkowników. Podjęcie inicjatywy budowy portu jachtowego wymaga więc wielostronnego przygotowania i zapewnienia mu źródeł dochodu już na etapie projektowania. Jest to także inwestycja o dużym wpływie na otaczające środowisko i jego funkcjonowanie.

Wybór właściwej lokalizacji jest decyzją o podstawowym znaczeniu. Najbardziej dogodnie są miejsca, które wymagają niskich nakładów na budowę i stwarzają bezpieczne warunki dla postoju jachtów. Wskazane jest więc wykorzystywanie naturalnych portów lub adaptowanie istniejącej infrastruktury. Bardzo istotnym kryterium wyboru lokalizacji powinny być także dobre powiązania komunikacyjne. Projekt portu jachtowego musi ponadto uwzględniać lokalne warunki przyrodnicze, takie jak: falowanie, głębokości, zmiana poziomu wody, kierunki wiatrów oraz wymagania przyszłych użytkowników, ze szczególnym uwzględnieniem wielkości jednostek, które będzie obsługiwać, aby jak najlepiej odpowiedzieć na oczekiwania żeglarzy, a tym samym zapewnić bezpieczne

miejsce postoju jachtom, wygodę klientom oraz trwałość i długi cykl użytkowania obiektów. Istotne jest także przeanalizowanie jego wpływu na środowisko naturalne.

Port jachtowy ma bardzo duże wymagania względem zaplecza lądowego i infrastruktury hydrotechnicznej. Skala obiektów na lądzie jest zróżnicowana w zależności od jego charakteru i rozmiaru. W porcie jachtowym typu przystań minimalne zaplecze stanowią sanitariaty dla załóg, pomieszczenie dla bosmana, punkt tankowania wody oraz pojemniki na śmieci, czasem także mała stacja paliw. Coraz częściej do podstawowych standardów wyposażenia zalicza się także zbiornik na opróżnianie jachtowych toalet chemicznych. Na wodzie natomiast jest jeden lub kilka pomostów pływających z miejscami dla jachtów. Wraz ze wzrostem wielkości program funkcjonalny portu ulega rozbudowie. W porcie jachtowym typu marina, gdzie jachty mają swoją całoroczną bazę, zaplecze sanitarne dla załóg jest bardziej komfortowe i wyposażone w pralnię oraz kuchnię z jadalnią i świetlicą. Jeśli port jest siedzibą jachtklubu mogą znaleźć się w nim sale klubowe przeznaczone tylko dla jego członków. Również zaplecze sanitarno-socjalne dla personelu jest większe, ponieważ wzrasta zatrudnienie. Pojawia się także rozbudowana infrastruktura związana z remontami i obsługą jachtów oraz przechowywaniem sprzętu, czyli hangary, warsztaty, magazynki i żaglownia, a także slip i dźwig jezdny lub stacjonarny. W większych marinach znajdziemy jeszcze ogólnodostępną gastronomię oraz sklepy żeglarskie i spożywcze. Liczba stanowisk dla jachtów na wodzie może sięgać w nich nawet kilku tysięcy. Niebagatelnym problemem staje się więc zapewnienie na terenie portu jachtowego odpowiedniej liczby miejsc dla zimowania jednostek oraz postoju samochodów. Zazwyczaj ten sam plac wykorzystuje się zamiennie, czyli zimą dla jachtów, a latem jako parking. Jest to dość trudny problem projektowy szczególnie wtedy, gdy port jachtowy znajduje się w centrum miasta. Dlatego najczęściej lokalizuje się tam tylko przystanie, rezygnując z trudniejszych, lecz możliwych do realizacji rozwiązań marin⁴¹. Wynika to przede wszystkim z oszczędzania cennego terenu oraz z braku świadomości tego jakie możliwości dodatkowego wykorzystania dają obiekty zaplecza żeglarskiego. Sytuacja taka staje się bardzo uciążliwa dla właścicieli, którzy zmuszeni są do szukania odpowiednich miejsc dla swych jachtów położonych z dala od ich domów.

Inny charakter mają centra czarteru⁴² jachtów, ponieważ są to porty przeznaczone dla bardzo dużej liczby jednostek żaglowych, lecz pozbawione zaplecza remontowego. Firmy czarterowe na ogół eksploatują jachty tylko przez kilka sezonów, a potem pozbywają się

⁴¹ Są przykłady dobrych rozwiązań tego problemu, a zaliczyć do nich można np. porty jachtowe w Barcelonie i Palma de Mallorca.

⁴² Patrz: definicje, podrozdział 1.5.



ich i kupują nowe. Remonty są dla nich nieopłacalne. W porcie czarterowym istotne jest stworzenie warunków dla szybkiej wymiany licznych załóg. Najważniejszymi elementami infrastruktury lądowej są więc duże sanitariaty, jachtowa stacja paliw, parkingi dla samochodów pozostawianych na jeden do dwóch tygodni oraz sklepy żeglarskie i markety spożywcze, gdzie można kupić zaopatrzenie na kilka dni. Potrzebne są także restauracje i bary, w których zazwyczaj załogi stołują się przed wypłynięciem i po oddaniu jachtu. Znajdą się tu także biura agencji czarterowych. Pracownicy obsługujący jachty pojawiają się na krótko, w momencie, gdy jednostka wychodzi lub powraca. Z takiego charakteru pracy wypływa więc małe zapotrzebowanie na zaplecze socjalne.

Marina jachtowa jest ośrodkiem okresowych ożywionych kontaktów społecznych – towarzyskich i zawodowych. Prace związane z przygotowaniem łodzi do sezonu letniego i zimowego angażują poza właścicielem wiele innych osób. Są to znajomi i rodziny pomagające w pracach, rzemieślnicy różnych specjalności, operatorzy dźwigów itp. Nieustannie odbywa się transport elementów wyposażenia, zaopatrzenia czy materiałów remontowych. W sezonie letnim pojawiają się załogi wypadów weekendowych i rejsów. Regaty i treningi sekcji żeglarskich generują wzmożony ruch ludzi i sprzętu, podobnie jak różnego typu uroczystości i spotkania organizowane na terenie mariny (np. otwarcie sezonu żeglarskiego). Port jachtowy to przede wszystkim miejsce integracji środowiska żeglarskiego, lecz może także być centrum aktywności sportowej i kulturalnej o większym zasięgu. Nie można zapomnieć także o spacerowiczach nie związanych z żeglarstwem, dla których przechadzki wzdłuż nabrzeży, oglądanie jachtów, a także posiłek w restauracji jest formą relaksu, szczególnie w weekendy.

Port jachtowy generuje nowe sieci powiązań o zasięgu lokalnym i ponad lokalnym, których jakość zależy z jednej strony od znajdujących się w nim funkcji i potrzeb użytkowników z drugiej strony. Do jego sprawnego funkcjonowania wymagane jest więc dobre połączenie z systemem dróg i komunikacją zbiorową.

Bez względu na wielkość, nie można pominąć roli portu jachtowego jako miejsca zatrudnienia oraz ośrodka stymulującego lokalną przedsiębiorczość.

Wysokie koszty budowy portu jachtowego, a następnie utrzymania wymagają zapewnienia mu stabilnego źródła dochodu. Opłaty pobierane za cumowanie jachtów w sezonie letnim nie są w stanie pokryć wszystkich wydatków. Dlatego też najbardziej opłacalne jest stworzenie całorocznej bazy (zapewniającej rezydentom stałe miejsce postoju latem na wodzie, a zimą na lądzie) oraz rozszerzenie działalności o dodatkowe funkcje, działające przez cały rok (Rembarz 2016b). Infrastruktura wielofunkcyjna to tańsza budowa, samowystarczalność i ochrona środowiska, a także podniesienie

atrakcyjności danego miejsca. Możliwości dodatkowego wykorzystania infrastruktury portu jachtowego są dość duże. Najłatwiej jest wprowadzić funkcje rekreacyjne, które w naturalny sposób dopełniają aktywności żeglarskie, np. kajaki, tenis, ścianki wspinaczkowe, siłownie na wolnym powietrzu, miejsca piknikowe. Na bardziej intensywne wykorzystanie pozwalają także budynki, zazwyczaj rozległe i parterowe. Do zagospodarowania pozostają spore połacie płaskich dachów, na których można lokalizować dodatkowe kondygnacje, a w nich np. sale do uprawiania sportu w okresie zimowym, sauny, fitness, biura itp. (Rembarz 2016b).

Podsumowując należy podkreślić, że projektowanie portu jachtowego jest procesem złożonym i wymaga rozwiązania całego wachlarza problemów właściwych dużej inwestycji związanych najpierw z budową, a potem z jej eksploatacją i oddziaływaniem.

2.3 SPECYFIKA MIASTA NADMORSKIEGO I JEGO PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

Miasto nadmorskie posiada typowe elementy wspólne dla wszystkich struktur miejskich, jak układ komunikacyjny, węzły transportowe, kwartały zabudowy, dzielnice przemysłowe, ulice, place i zieleń miejską oraz centra handlowe. Znajdziemy w nim jednak wiele aktywności i detali, które stanowią o jego odmienności. Forma miasta nadmorskiego jest zdeterminowana lokalizacją, na której wybór wpływa wiele czynników związanych z warunkami przyrodniczymi i geograficznymi. W przypadku miasta portowego najważniejsze z nich to układ linii brzegowej, bliskość ujścia rzeki, usytuowanie w strategicznym punkcie obronnym lub handlowym. W przypadku ośrodka niezwiązanego z portem może to być położenie dobre dla uprawiania rekreacji nadwodnej lub bogactwa naturalne, jak wody lecznicze, bursztyn itp. (Zaremba 1962).

Na kształt miasta portowego największy wpływ ma współegzystujący z nim port, który niejednokrotnie stanowi główną przyczynę jego powstania. Przykładem ośrodka zawdzięczającego swoje istnienie i rozwój budowie portu jest Gdynia, która prawdopodobnie pozostałaby wioską rybacką z letniskiem, gdyby nie zapadła decyzja o jego budowie⁴³. „Dalekosiężne oddziaływanie portów powoduje, że są one silnym czynnikiem miastotwórczym. Bezcelowe byłoby doszukiwanie się historycznych analogii, czy osiedle nadmorskie jest utworem starszym aniżeli jego port. Jest rzeczą niewątpliwą, że zespół port-miasto powstawał jednocześnie, a czynnikiem decydującym o jego dynamice rozwojowej był przede wszystkim port” (Zaremba 1962:20). To potrzeby i rozwój portu kształtują miasto, wpływają na jego układ komunikacyjny i urbanistykę, decydują o kierunkach jego rozwoju. Rozrastający się port skutecznie oddziela miasto od

⁴³ Więcej na ten temat patrz: M. Kitowski (1997), M. Sołtysik (1993).

wody. Z kolei zmiana technologii i przeniesienie go w inne miejsce może odwrócić tę tendencję i przywrócić mu kontakt z wodą. Procesy te obserwujemy obecnie w wielu uprzemysłowionych ośrodkach⁴⁴. „Układ i kompozycja miasta portowego są sprecyzowane przez potrzeby gospodarcze, których urzeczywistnienie zależy od stopnia technicznego wyposażenia portu i miasta portowego. Teren i klimat nadmorski są w tworzeniu urbanistycznym czynnikami względnie stałymi, natomiast technika żegluga i portowa oraz inne procesy technologiczne są zmienne i przez to wywierają bezpośredni czynny wpływ na układ urbanistyczny miasta portowego” (Zaremba 1962:54).



Fot. 21. Barcelona. Jacht wpływa do Dàrsena Nacional przez otwarte przesłono w Rambla de Mar. Przechodnie czekają na zamknięcie mostu i oglądają swoisty spektakl z udziałem jachtu.
Fot. Katarzyna Rembarz (10.02.2015)

Ważnym czynnikiem wpływającym na jakość i styl życia w mieście nadmorskim jest lokalny klimat, charakteryzujący się łagodnością i niestabilnością ze względu na bliskość dużego zbiornika wodnego. Ciepło oddawane i akumulowane przez wodę łagodzi mroźne zimy i ochładza letnie upały. Bryza dobowa oraz częste wiatry wywołane zmiennymi układami barycznymi wpływają na przewietrzanie ulic. Warunki te poprawiają komfort życia oraz zachęcają do przebywania na przeważnie położonych nad wodą wspólnych placach i deptakach, które oferują szereg niespotykanych gdzie indziej atrakcji i wrażeń zmysłowych. Sąsiedztwo obszarów zabudowanych oraz otwartych akwenów i przestrzeni na nabrzeżach pozwala na obserwację zjawiska zestawienia odmiennych skal. „To gwałtowne porównanie skali – drobnej i finezyjnej hierarchii architektonicznej z bezmiarem natury – może wywołać najwznioślejsze doznania estetyczne” (Ast 1999:70). Nadwodna lokalizacja umożliwia obserwację widoków z tzw. pasm granicznych. Należą do

⁴⁴ Więcej na ten temat w podrozdziale 3.1.

nich sylweta miasta od strony morza, także widoki i panoramy oglądane z nabrzeży, kanałów, bulwarów itp. – podziwiane z perspektywy pieszego bądź z pokładu jednostki pływającej. Charakterystyczne dla miast portowych są mosty oraz tzw. punkty węzłowe, czyli miejsca, w których stykają się struktury o różnych funkcjach, gdzie następuje wymiana między lądem, a wodą, jak choćby port czy śluza. Szczególny charakter miejsca stwarzają obiekty związane z żeglugą: znaki nawigacyjne, latarnie morskie, budowle hydrotechniczne oraz statki i jachty (Ast 1999) (Fot. 21).

Poszczególne porty lub ich skupienia wytwarzają swój własny specyficzny styl oraz swoisty układ urbanistyczny, opierający się na długowiekowym doświadczeniu. Układ ulic na pozór nie różnił się od rynkowego układu średniowiecznego planu miasta, ale ich zakończeniem było nabrzeże portowe, ich kierunek był prostopadły do kanału, a ciche place przytykały do wodnych powierzchni portu. Nabrzeża łączyły się z zabudową, były przez nią podkreślane i istotnie zdobione. Spichrze i magazyny były projektowane z równą starannością jak i budynki mieszkalne; symbolem średniowiecznego Gdańska był żuraw portowy, a nie zamek feudalny (Zaremba 1962:43-44).

Opisane powyżej cechy nadwodnej przestrzeni związanej z miastem portowym, jak również niespotykane gdzie indziej aktywności tworzą jej niepowtarzalną wyrazistą tożsamość. Kształtowała się ona przez wieki i do dzisiaj skutecznie opiera się wszechobecnej uniformizacji. „Mówiąc o tożsamości miejsca odnosimy się do zbioru cech dotyczących zarówno jego form przestrzennych, jak i przejawów życia z nim związanych. Oczywiście, mamy na myśli cechy, które stanowią o jego identyczności, czyli o wyznacznikach jego niepowtarzalności” (Zuziak 2008:60).

W okresie, gdy porty osiągnęły stopień rozwoju drugiej generacji⁴⁵ zostały wydzielone z obszaru miasta. Dzielnice marynarskie, które powstawały wokół nich były omijane, ponieważ postrzegano je jako brudne i niebezpieczne. W ten sposób duża część aktywności portowych zniknęła z codziennego życia mieszkańców miasta. Obecnie, dzięki zmianie świadomości, dostrzega się w tych niedocenianych obiektach i działalności wartościowe dziedzictwo morskiej historii miasta, tworzące *genius loci* tych obszarów, który trzeba chronić i zachować, zapewniając nowe zastosowania dla starych struktur (Schubert 2004, 2017). „Początkowo koniec funkcjonowania starych obiektów widziano jako okazję do ich rozbiórki i pozyskania w ten sposób wolnych terenów budowlanych. Rychło doceniono jednak ich kulturową wartość. (...) Szczególną rolę w tym zjawisku odgrywają pustoszejące porty. Te przestrzenie oferują zawsze atrakcyjne sąsiedztwo wody, oryginalne formy poportowych budowli i walor wyrazistej tożsamości. Tak było zawsze. Porty były naturalnymi »miejscami magicznymi«” (Kochanowska, Kochanowski

⁴⁵ Więcej na ten temat w podrozdziale 3.1.

2012:35). W procesie przekształceń frontów wodnych należy więc zwrócić szczególną uwagę na aspekt utraty dotychczasowej tożsamości związanej z działalnością portu i wytworzoną wokół niego lokalną kulturą. Podczas rewitalizacji pojawia się zatem zagadnienie budowania nowej tożsamości miejsc uwolnionych od przemysłu. Umiejętne zaadaptowanie do nowych funkcji infrastruktury poportowej, wprowadzanie w przestrzeni publicznej elementów marynistycznych, kultywowanie dawnych tradycji związanych z morzem oraz tworzenie nowych rytuałów, np. związanych z pojawianiem się w porcie dużych statków wycieczkowych, wpływa na wzmocnienie tej szczególnej atmosfery tych miejsc (Warsewa 2016). „Wyrazista tożsamość przestaje być immanentną cechą miasta, staje się wartością, o którą należy zabiegać, starać się ją budować. W obliczu wielostronnej uniformizacji nie rezygnujemy z tożsamości, ale przeciwnie – doceniamy jej urok jako wartości zagrożonej. (...) Próbujemy zindywidualizować nasze miasta” (Kochanowska, Kochanowski 2012:117).

Porty jachtowe mogą w związku z tym spełnić ważną rolę i być elementem budującym nową tożsamość. Kontynuują bowiem w innej formie dawną funkcję portową, a jednocześnie dzięki swojemu kolorytowi i atrakcyjności nadają obszarom nowy, niepowtarzalny walor. Umiejętne włączanie do ich programu innych, pokrewnych funkcji towarzyszących wzmacnia ten efekt na zasadzie synergii.



Fot. 22. Kopenhaga – jeden z miejskich kanałów.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

Najważniejszym jednak elementem przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego są tafle wodne, pojawiające się w nieskończonej liczbie odmian od szerokich otwarć

perspektywicznych, przez sieć kanałów, po zamknięte akwatoria (Fot. 22, 23). Zależna od warunków atmosferycznych zmienność powierzchni wody wywołuje ciągle nowe wrażenia optyczne i emocjonalne. Wszystko to sprawia, że przestrzeń nadwodna nigdy nie jest taka sama, a więc przebywanie w niej jest nieustannie atrakcyjne (Ast 1999). Niezwykle trafnie specyfikę miasta nadmorskiego związaną ze stałą obecnością wody opisuje Cullen: „Miasta nadmorskie powinny żyć morzem w tym sensie, że jego obecność powinna być wszędzie wyczuwalna.(...) Morze jest *raison d'être* miasta nadmorskiego, które zawsze będzie się różniło od miasta śródlądowego (...). Miasto nadmorskie zawsze stoi na krawędzi głębiny, na wprost niezmiennego, lecz tajemniczego horyzontu” (Cullen 2011: 189-190).



Fot. 23. Chorwacja – Hvar.
Fot. Katarzyna Rembarz (2006)

Podsumowując, trzeba stwierdzić, że atrakcyjność miasta nadmorskiego wynika właśnie ze zmienności wrażeń, jakie zapewnia dzięki wodzie. Wyrazista tożsamość i niepowtarzalny charakter jego przestrzeni nadwodnych, szczególnie związanych z dawnymi obszarami portowymi, stają się magnesem przyciągającym ludzi i inspirującym ich działania. Kochanowska tak pisze na ten temat: „Styk wody i lądu w jego różnych formach zdaje się być jednym z katalizatorów (...) procesów powstawania obszarów kulturowych (...)” (Kochanowska 1998:48) i „Są to więc obszary znaczące, niosące istotne treści kulturowe i intensywnie oddziaływujące na świadomość ich użytkowników, budujące tożsamość miasta, kreujące niepowtarzalną, a więc tym cenniejszą atmosferę, stanowiącą zarazem czynnik wspomagający miasto w konkurencji z innymi ośrodkami” (Kochanowska 1998:54).

2.4 PODSUMOWANIE

Początki jachtingu sięgają wieku XVII. Od tego czasu nastąpił niebywały wprost rozwój tej sfery ludzkiej aktywności. Ze sportu zarezerwowanego dla arystokracji żeglarstwo przeobraziło się w popularną formę rekreacji oraz dyscyplinę sportową. Przyczynił się do tego ogromny postęp techniczny w dziedzinie konstrukcji łodzi żaglowych. Odpowiedzią na niesłabnącą popularność jachtingu jest rozwój infrastruktury portów jachtowych. Przybierają one różne formy począwszy od małych przystani, a na marinach przeznaczonych dla setek jachtów kończąc. W wyniku coraz powszechniej realizowanych transformacji miejskich frontów wodnych porty jachtowe zaczęły pojawiać się w centrach miast portowych, gdzie doskonale wpisują się w ich atmosferę, przyczyniając się do wzmocnienia tożsamości obszarów rewitalizowanych. Należy dążyć do włączania portów jachtowych w przestrzeń publiczną i do lepszego wykorzystania ich infrastruktury dzięki rozwiązaniom wielofunkcyjnym.

3. KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST NADMORSKICH Z UWZGLĘDNIENIEM PORTÓW JACHTOWYCH. OPIS PROCESÓW PRZEKSZTAŁCENÍ PRZESTRZENI NADWODNYCH W MIASTACH PORTOWYCH POD KĄTEM LOKALIZACJI PORTÓW JACHTOWYCH.

Przemiany ekonomiczne i technologiczne ostatnich dekad wywarły wielki wpływ na gospodarkę i transformację struktur miast nadmorskich, a także na styl życia ich mieszkańców. Z kolei wzrost popularności turystyki jachtowej wywołał zapotrzebowanie na budowę infrastruktury żeglarskiej w atrakcyjnych lokalizacjach. W wyniku tych zjawisk porty jachtowe zaczęły powstawać w centralnych rejonach miast nadmorskich, bardzo często sąsiadując z przestrzeniami publicznymi. Bliskie położenie tych dwóch obszarów prowadzi do ich wzajemnego oddziaływania, które może być świadomie kreowane i wzmacniane dzięki odpowiednim rozwiązaniom przestrzennym.

Poniżej przedstawiono najważniejsze procesy prowadzące do pojawiania się portów jachtowych w centrach miast. Zebrano je w trzech grupach, w zależności od typu sytuacji problemowej: transformacja frontów wodnych miast portowych, adaptacja fortyfikacji i kanałów miejskich oraz budowa resortów turystycznych.

3.1 TRANSFORMACJA FRONTÓW WODNYCH MIAST PORTOWYCH

Zastępowanie dawnych użytkowników portu przez żeglarzy, to zjawisko obserwowane coraz częściej w starych portach rybackich w mniejszych miejscowościach. Jego przyczyną jest przede wszystkim spadek zatrudnienia w rybołówstwie związany z ograniczaniem połowów i malejącą opłacalnością wykonywania tego zawodu. Jednocześnie intensywny rozwój turystyki, także żeglarskiej, otwiera nowy rynek pracy. Rybackie osady niejednokrotnie zmieniają się w malownicze letniska, a ich porty przekształcają się z rybackich w jachtowe lub łączą w sobie obie funkcje (Fot. 24). Proces ten nie wiąże się z dużymi inwestycjami, ani z widocznym przeobrażeniem nabrzeży. Zazwyczaj realizowane są drobne modernizacje związane z ich dostosowaniem do wymagań jednostek żaglowych. Nie ma on również większego wpływu na relację portu z miastem.



Fot. 24. Dragør – port rybacki zdominowany przez żeglarzy.

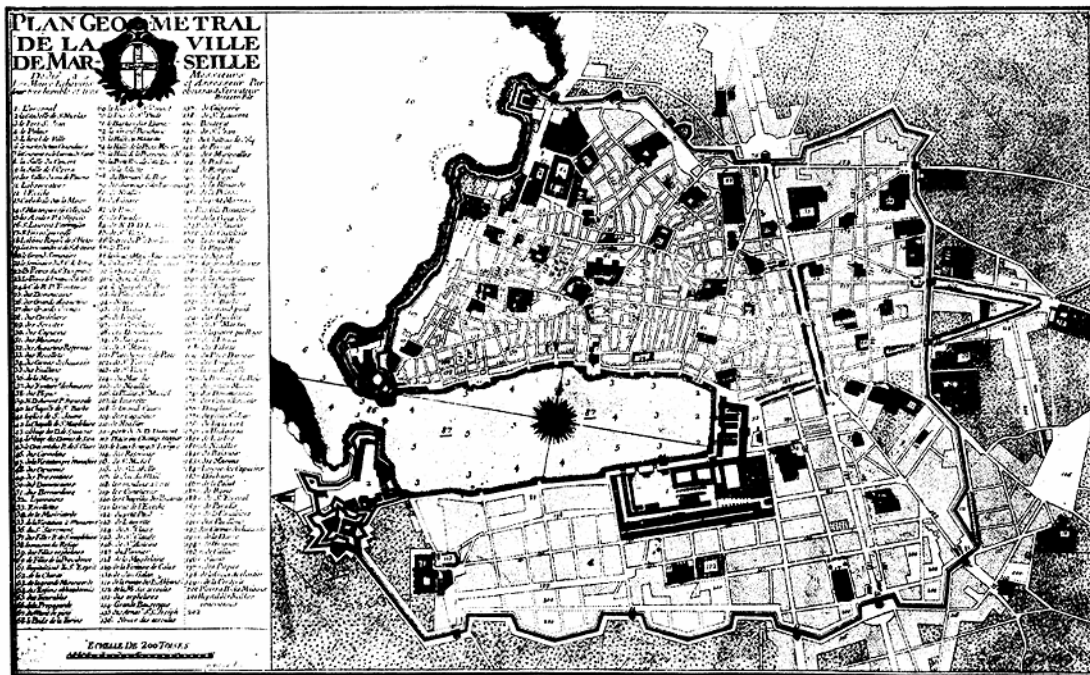
Źródło:https://marinas.com/view/marina/4qclx4_Drag%C3%B8r_Havn_Drag%C3%B8r_Denmark#&gid=1&pid=2 [dostęp: 23.10.2018]

Podobna sytuacja, lecz na większą skalę, zachodzi wtedy, gdy parametry głównego portu miejskiego przestają być wystarczające i zostaje on przeniesiony w bardziej odpowiednią lokalizację⁴⁶. Wówczas jego miejsce może zająć port jachtowy. Akwatoria te znajdują się zazwyczaj w bardzo atrakcyjnej turystycznie najstarszej zabytkowej części miasta (np. Nicei, Bastii). W tym przypadku zakres nowych inwestycji dotyczy przede wszystkim wyposażenia basenu portowego i małej architektury nabrzeży. Jednak nawet te niewielkie zmiany mogą przyczynić się do znacznej poprawy kontaktu między portem jachtowym a otaczającą go przestrzenią.

Szczególnym przykładem ilustrującym tego typu przemiany jest Vieux Port w Marsylii, który z głównego portu miejskiego przekształcił się w ogromną przystań jachtową. Stary port (Ryc. 2) pełnił swoją rolę od czasów założenia miasta (około roku 600 p.n.e.) do połowy wieku XIX, kiedy to wzrosły wymagania dotyczące przeładunku i składowania towarów oraz zwiększyły się rozmiary statków. Wówczas jego możliwości zaczęły się wyczerpywać. Przede wszystkim niewystarczająca okazała się głębokość basenu portowego, który stał się zbyt płytki dla parowców. Od roku 1840 odpowiednią nowoczesną infrastrukturę budowano już w nieodległym La Joliette i sukcesywnie

⁴⁶ Szczegółowy opis tego procesu znajduje się w dalszej części rozdziału.

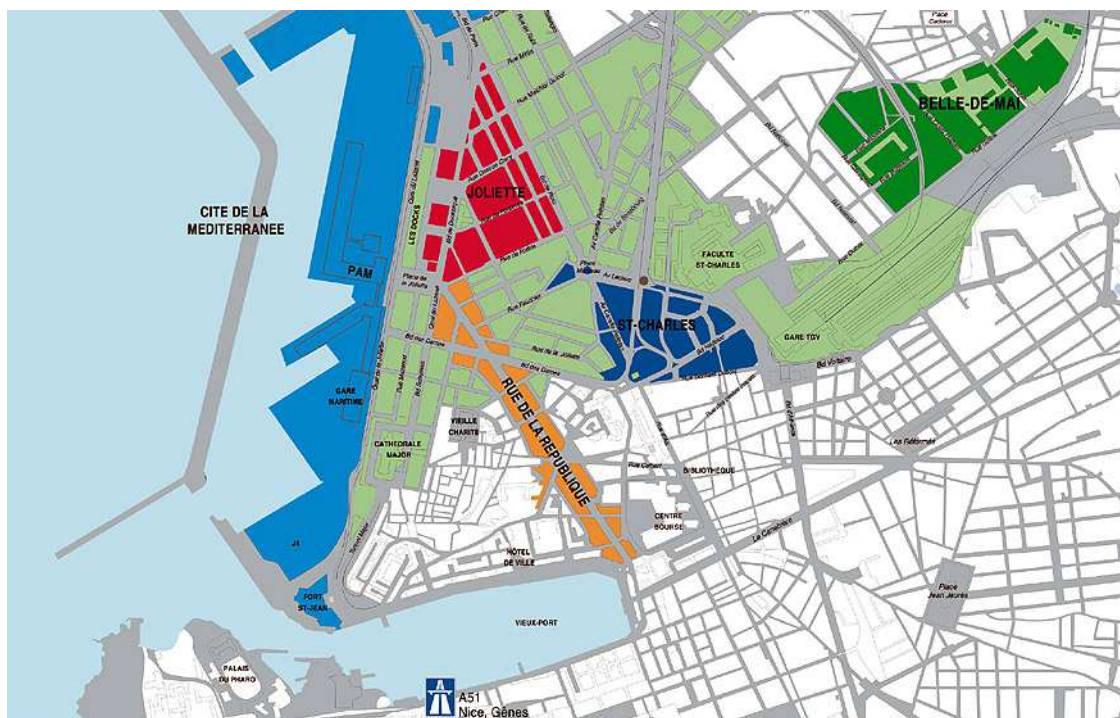
przenoszono tam kolejne funkcje portowe. W rezultacie powstał tam nowy główny port morski Marsylii, który funkcjonuje do dnia dzisiejszego (Ryc. 3).



PLAN DE MARSEILLE EN 1720
Collection J.-B. Sarrailh

Ryc. 2. Plan Marsylii z roku 1720.

Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_de_marseille_1720.PNG#/media/File:Plan_de_marseille_1720.PNG [dostęp: 07.03.2019]



Ryc. 3. Fragment obecnego planu Marsylii. U dołu widoczny jest Vieux Port. Kolorem ciemnoniebieskim oznaczono współczesny port, a kolorem czerwonym dzielnicę La Joliette.

Źródło: <https://journals.openedition.org/cdlm/docannexe/image/5239/img-2.jpg> [dostęp: 26.06.2019]

Stary port stopniowo tracił swoje znaczenie, a w czasie drugiej wojny światowej został całkowicie zniszczony. Po powojennej odbudowie odzyskał swój pierwotny kształt i służy obecnie przede wszystkim jachtom oraz jako terminal dla lokalnych statków wycieczkowych (Fot. 25). Znajduje się w nim także mały targ rybny. W roku 2013, w związku z pełnieniem przez Marsylię roli Europejskiej Stolicy Kultury, uporządkowano przestrzeń otaczającą port, przekształcając ją w strefę pieszą. W roku 2020 planowana jest dalsza transformacja tego obszaru i utworzenie parków publicznych⁴⁷.



Fot. 25. Marsylia – Vieux Port – dawny port marsylski zajęty przez jachty.
Źródło: <https://www.cruisemapper.com/ports/marseille-port-68> [dostęp: 24.10.2018]

Budowę portu jachtowego, która następuje w wyniku wyżej opisanych procesów trudno uznać za działanie świadome, którego celem jest wykorzystywanie jego potencjału centrotwórczego w kreowaniu miejskiej przestrzeni publicznej. Dlatego też w tej grupie realizacji znajdujemy bardzo dużo przykładów nieciekawych, w których nie wykorzystano atutów lokalizacji. O działaniu świadomym można mówić dopiero w kontekście planowej

⁴⁷ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <https://dossiersinventaire.maregionsud.fr/gertrude-diffusion/dossier/les-amenagements-portuaires-du-grand-port-maritime-de-marseille/57a13a78-2cab-4371-a073-b24d99ac399c> [dostęp: 18.07.2019],
- <https://fresques.ina.fr/reperes-mediterraneens/parcours/0007/le-port-de-marseille.html> [dostęp: 18.07.2019],
- <https://www.marseilletourisme.fr/en/places-see/heritage-culture/neighborhoods/old-port/> [dostęp: 18.07.2019].

przebudowy frontów wodnych, kiedy to port jachtowy jest integralnym elementem koncepcji ich nowego zagospodarowania. Projekty takie powstają w dużych miastach portowych, w których prowadzona jest intensywna transformacja nieużytkowanych już portów lub stoczni. Poniżej przedstawiono przyczyny i przebieg ewolucji prowadzącej do transformacji frontów wodnych w tych ośrodkach.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Tab. 1. Ewolucja relacji pomiędzy miastem, a portem. Opracowanie B. Hoyle i D. Schubert.
Źródło: Schubert D. (2010): Shifts from ships to chips: Waterfront (Re-) Development in North America – Projects, Experience and Tasks. [W:] Karaman A. (red.): *Rethinking the Urban Waterfronts: Redefining the Sirkeci Train Station Area, Istanbul*. Dept. of City and Regional Planning, Mimar Fine Arts University, Istambuł, s.54.

Przemiany struktur portowo-miejskich⁴⁸ mają swoje źródło w rozwoju technologii transportu morskiego, przeładunku, składowania i związanego z nimi transportu lądowego. Do niedawna rozróżniano trzy główne fazy przemian, którym przypisywane są odpowiednio porty różnych generacji. Pierwsza generacja to okres od ich powstania do czasu przemian w XIX wieku, kiedy port i miasto były ściśle ze sobą powiązane jako jeden spójny organizm. Generacja druga (początek XIX wieku do połowy XX wieku) to kompleksy portowo-przemysłowe o rozbudowanej strukturze dostosowanej do nowych typów statków⁴⁹ oraz do metod przeładunku i magazynowania, które stały się niezależnymi od miasta organizmami, jednak w dalszym ciągu terytorialnie z nim związanymi. Ostatnia, trzecia generacja to wyspecjalizowane porty-bazy przeładunkowe powiązane z centrami dystrybucyjnymi i przemysłem, spełniające wysokie wymagania pod

⁴⁸ Przy opracowaniu opisu procesu przemian struktur portowo-miejskich korzystano z następujących publikacji: Giovinazzi, Moretti (2009); Hein (2014, 2016a, 2016b); Hein, Hillmann (2013b); Lorens (2013); Schubert (2004, 2010, 2017); Załuski (1998).

Więcej informacji na ten temat na stronach internetowych:

– <https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports> [dostęp: 06.12.2018],

– https://www.youtube.com/watch?time_continue=22&v=NSJPMC1ZYw4 [dostęp: 06.12.2018],

– <https://www.youtube.com/watch?v=2K2TFTu5WWU> [dostęp: 06.12.2018].

⁴⁹ Impulsem do zmian było wynalezienie maszyny parowej.



względem głębokości wód i infrastruktury. Tworzą one odrębne organizmy oddzielone całkowicie od miast, a lokalizowane są w tzw. regionach portowych (Kochanowski za Lorens 2013:18). Obecnie mówi się już o czwartej, piątej i szóstej generacji portów. Kontynuują one rozwój zaawansowanych technologicznie ośrodków trzeciej generacji i obierają specjalizacje w skali globalnej. Ewolucję tych zależności pokazuje tabela 1.

Opisane powyżej przemiany technologiczne miały i mają istotny wpływ na zagospodarowanie frontów wodnych, które są miejscem styku miasta i portu. Przy portach pierwszej generacji front wodny dostępny jest zarówno dla mieszkańców miasta jak i użytkowników portu, a nabrzeża są urządzone w sposób umożliwiający koegzystencję różnych funkcji. Sytuacja zaczyna się zmieniać wraz z rozwojem portu i uzyskaniem przez niego statusu drugiej generacji. W tym wypadku port separuje miasto od wody w coraz większym stopniu, na swoje potrzeby zajmując kolejne rejony, aż w końcu staje się niezależnym organizmem wydzielonym administracyjnie i fizycznie z jego obszaru. Pojawiają się ogrodzenia i kontrolowane bramy wjazdowe. Struktura portu z systemem wewnętrznych dróg i transportu zaczyna przypominać odrębne miasto. Oprócz infrastruktury nadwodnej, związanej bezpośrednio z obsługą statków, na pirsach budowane są torowiska, dźwigi, magazyny, chłodnie, silosy, a nawet zakłady przetwórcze (np. rzeźne, młyny) lub produkcyjne (jak fabryka samochodów Ford w Kopenhadze Sluseholmen). W ich pobliżu powstają budynki administracji portowej. Natomiast biura przedsiębiorstw przenoszone są do centrum z uwagi na bliskość banków i innych instytucji ułatwiających prowadzenie transakcji handlowych. Wokół portu rozwijają działalność wszelkiego typu usługi towarzyszące, związane z obsługą robotników portowych i marynarzy (np. puby, sklepy, domy marynarza, łaźnie, domy publiczne, kościoły, osiedla mieszkalne), tworząc dzielnice o specyficznym klimacie.

Kolejna zmiana w obrębie frontu wodnego następuje wówczas, gdy port wchodzi w trzecią fazę rozwoju i zostaje przeniesiony w inną lokalizację, ponieważ dotychczasowa nie jest już w stanie sprostać parametrom nowoczesnych statków⁵⁰ (wielkość i zanurzenie) oraz wymaganiom związanym z przeładunkiem i składowaniem towarów. Przewozy kontenerowe, statki typu ro-ro czy tankowce przewożące paliwa wymagają dużych terenów i głębokości, specjalistycznych dźwigów i terminali, odpowiednich zbiorników, a nawet rafinerii oraz dogodnego połączenia z transportem lądowym (autostrady, koleje). Nie są już potrzebne magazyny ani przedsiębiorstwa przetwórcze lokowane bezpośrednio w porcie. Automatyzacja czynności związanych z przeładunkiem

⁵⁰ Więcej na ten temat patrz: A. Grzelakowski, K. Krośnicka (2014), K. Krośnicka (2016).

powoduje skrócenie jego czasu z kilku dni do kilkunastu godzin. Skutkuje to mniejszym zapotrzebowaniem na ilość terminali oraz spadkiem zatrudnienia i zmianą jego struktury, co z kolei generuje inne niż dotychczas potrzeby w zakresie obsługi pracowników i kontaktu z miastem. Restrukturyzacja portu wpływa na działalność położonych w jego sąsiedztwie usług i kooperujących przedsiębiorstw, które są likwidowane lub muszą znaleźć nowy profil działalności. Z kolei przechodzenie portu trzeciej generacji w kolejne fazy rozwojowe nie ma już większego wpływu na front wodny miasta portowego, ponieważ procesy te zachodzą na terenach od niego oddalonych, na które przeniósł się port, przechodząc do fazy trzeciej.

Innym równoległym zjawiskiem, które skutkuje opuszczaniem terenów miejskich przez port, był upadek niektórych europejskich i północnoamerykańskich portów i stoczni. Nastąpiło to w wyniku kilku kolejnych kryzysów naftowych oraz wskutek wzrostu znaczenia ośrodków w innych częściach świata, co spowodowało relokację centrów przeładunku i produkcji stoczniowej (globalizacja), a także koncentrację przeładunków w wybranych portach.



Fot. 26. Genua – Porto Antico.
Fot. Katarzyna Rembarz (31.01.2018)

W wyniku opisanych przekształceń rejony nadwodne stopniowo uwalniane są od funkcji portowych i przywracane miastom. Od lat osiemdziesiątych XX wieku nieustannie rośnie świadomość ich wartości nie tylko jako potencjalnych terenów inwestycyjnych, ale przede wszystkim jako obszarów dających możliwość podjęcia działań na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców. „Koniec XX wieku zaznaczył się bardzo silnymi dążeniami do uzdrowienia sytuacji miast pod względem środowiskowym. (...) Równocześnie silnie akcentuje się konieczność ponownego wykorzystania, rewitalizacji, dawnych terenów

miejskich, obecnie zdegradowanych (*Commission of the European Communities* 1990, s.40 i dalej). W tej kategorii mieszczą się także waterfronty, stanowią one istotny element nowych modeli zintegrowanego zarządzania całą strefą brzegową (...)” (Lorens 2013:25).

Procesowi transformacji obszarów nadwodnych towarzyszą złożone procesy inwestycyjne, planistyczne i społeczne. Wskrzeszanie kultury morskiej oraz tworzenie nowych tradycji budujących tożsamość miejsca na nowo spaja miasto z dawnym portem. W miejsce zdegradowanej zabudowy powstają nowoczesne dzielnice, których znaczenie i wpływ niejednokrotnie wykraczają daleko poza granice rodzimego miasta i konkurują ze sobą na arenie międzynarodowej pod względem atrakcyjności.

Nieużywana już infrastruktura portowa i stoczniowa bardzo często jest adaptowana na potrzeby portów jachtowych i terminali pasażerskich. Wraz z pojawieniem się jachtów, statków turystycznych, przywróceniem do życia nieużywanych obiektów oraz w związku z rozwojem nowej tożsamości tych obszarów, miasto, w pewnym sensie, powraca do sytuacji z pierwszej fazy rozwojowej, tzn. stanu pełnej koegzystencji miasta i portu, w tym wypadku już jednak portu jachtowego i turystycznego.



Fot. 27. Hellerup – Tuborg Havn.

Źródło: <https://www.vla.dk/en/project/tuborg-syd/> [dostęp: 23.10.2018]

Zapoczątkowane w największych ośrodkach transformacje obszarów poportowych i postoczniowych, podejmowane są sukcesywnie praktycznie we wszystkich miastach, w których porty podlegają modernizacji. Wiele realizacji dotyczących miejskich przestrzeni publicznych zaprojektowanych na terenach opuszczonych przez porty stało się

światowymi ikonami urbanistyki i architektury. Należą do nich zakończone już przebudowy: Porto Antico w Genui⁵¹ (Fot. 26), Puerto Vell w Barcelonie⁵², Vastra Hamnen w Malmö⁵³ czy Tuborg Havn w Hellerup⁵⁴ (Fot. 27).

Interesująca są także inwestycje dopiero planowane lub znajdujące się w fazie budowy. Jedną z nich jest przebudowa frontu wodnego w Salerno⁵⁵ (Ryc. 4). Na terenie rewitalizowanej dawnej dzielnicy poportowej powstaje duży plac miejski, o nazwie Piazza della Libertà⁵⁶ (Fot. 28), otoczony apartamentowcami zaprojektowanymi przez Ricarda Bofilla. W stadium projektu lub wczesnej fazy realizacji znajdują się nowe dzielnice „Port Noblessner”⁵⁷ w Tallinie, „Old Port”⁵⁸ w Kantasatama Harbour w Kotka i „Młode Miasto”⁵⁹ w Gdańsku⁶⁰.

⁵¹ Przebudowa dawnego portu zrealizowana w roku 1992, zaprojektowana przez Renza Piana. Więcej na ten temat Bonenberg (2009).

⁵² Przypadek ten jest opisany szczegółowo w podrozdziale 5.4.1.

⁵³ Przypadek ten jest opisany szczegółowo w podrozdziale 5.4.1.

⁵⁴ Port użytkowany do roku 1996 przez zakłady browarnicze Tuborg-Carlsberg. Przebudowywany w latach 1988–1993 i 1996–1997. Obecnie dzielnica mieszkaniowo-biurowa, w której apartamenty należą do najdroższych w Danii. Więcej na ten temat na stronach internetowych:

– <http://copenhagenbydesign.com/tuborg-havn> [dostęp: 23.10.2018],

– <https://www.revolvy.com/page/Tuborg-Havn> [dostęp: 17.07.2019],

– <https://www.vla.dk/en/project/tuborg-syd/> [dostęp: 23.10.2018].

⁵⁵ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

– <http://www.crescentsalerno.it/> [dostęp: 28.08.2018],

– <http://www.ilquotidianodisalerno.it/2017/08/01/piazza-della-liberta-dai-rifiuti-alle-assoluzioni-%E2%80%A6-per-prescrizioni/> [dostęp: 28.08.2018],

– <http://www.noveladisalerno.it/mezza-spiaggia-s-teresa-chiusa-ai-cittadini-e-area-cantiere/> [dostęp: 28.08.2018],

– <https://www.salernonotizie.it/2018/07/04/salerno-tra-un-anno-aree-di-sosta-a-piazza-santagostino-e-piazza-liberta/> [dostęp: 28.08.2018].

⁵⁶ Projekt ten ma przeciwników, którzy krytykują zabetonowanie znacznych połaci plaży nad wodą. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.noveladisalerno.it/category/no-crescent/page/24/> [dostęp: 21.02.2019].

⁵⁷ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://noblessner.merko.ee/en> [dostęp: 28.08.2018].

⁵⁸ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://kotkaoldport.com/> [dostęp: 28.08.2018].

⁵⁹ Więcej na ten temat: Lipiński, Lorens (2016) oraz na stronach internetowych:

– <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Dunczycy-opracuja-koncepcje-zabudowy-Stoczni-Cesarskiej-na-Mlodym-Miescie-n122031.html> [dostęp: 28.08.2018],

– <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-Najpierw-plac-przy-budynku-Dyrekcji-n122224.html> [dostęp: 28.08.2018].

⁶⁰ Przykładów podobnych transformacji frontów wodnych jest wiele. Nie są one tu omawiane, ponieważ wykraczałyby to poza zakres pracy.



Ryc. 4. Salerno – Piazza della Libertà - projekt frontu wodnego.

Źródło: <http://www.favellatoclaudiospa.com/web/blog/portfolio/crescent-sa/> [dostęp: 21.02.2019]



Fot. 28. Salerno – Piazza della Libertà w trakcie budowy w roku 2018.

Źródło: <https://www.salernonotizie.it/2018/07/04/salerno-tra-un-anno-aree-di-sosta-a-piazza-santagostino-e-piazza-liberta/> [dostęp: 28.08.2018]

W przywołanych powyżej transformacjach frontów wodnych porty jachtowe są istotnym elementem koncepcji urbanistycznej. Zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie bardzo atrakcyjnych przestrzeni publicznych, pełnią w nich istotną rolę. Polega ona na podnoszeniu atrakcyjności obszaru nadwodnego dzięki ich wysokim

walorom krajobrazowym, stwarzaniu niepowtarzalnych możliwości kontaktu z naturą oraz rekreacji i uprawiania sportu w centrum miasta.



Fot. 29. Landskrona – Nyhamnssporten.

Źródło <http://brfnyhamnssporten.bostadsratterna.se/> [dostęp: 24.10.2018]

Niezależnie od opisanych powyżej tendencji, w ostatnich latach widoczny jest wzrost zainteresowania mieszkaniem nad wodą. Do budowy nowych dzielnic mieszkalnych chętnie wybierane są więc lokalizacje sąsiadujące z dawnymi kanałami portowymi. Nierzadko ich sieć jest rozbudowywana w celu zwiększenia dostępu do wody i przedłużenia nabrzeży, nad którymi wznoszone są domy. W ofercie tego typu osiedli bardzo często znajdują się przystanie dla jachtów i łodzi motorowych budowane w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc zamieszkania. Są one włączone w przestrzeń publiczną tych obszarów.

Niezwykle ciekawą i prowadzoną z dużym rozmachem inwestycją odzwierciedlającą ten nurt jest dzielnica mieszkaniowa powstająca obecnie na rozległym terenie rewitalizowanego portu południowego (Sydhavn) w Kopenhadze⁶¹. Skromniejszą realizacją, lecz dobrze przedstawiającą ideę zamieszkiwania nad wodą, jest kwartał zabudowy Nyhamnssporten w Landskronie⁶² (Fot. 29), wybudowany nad dawnym kanałem portowym. Warte uwagi są także przygotowywane duże projekty: „Touching Water”⁶³ –

⁶¹ Przypadek ten jest opisany szczegółowo w podrozdziale 5.4.1.

⁶² Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://brfnyhamnssporten.bostadsratterna.se/> [dostęp: 24.10.2018].

⁶³ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://archello.com/project/touching-water-kotka> [dostęp: 15.01.2019].

dzielnicy mieszkaniowej Vassikasaari w Kotka, czy ekskluzywnego zespołu apartamentów „Imperatorski Jachtklub”⁶⁴ w Petersburgu.



Fot. 30. Merisatama.

Źródło: http://www.erkkivanninen.net/ev/pic/Pallo1/008_20110812-1931-0286b.jpg [dostęp: 18.10.2018]

Porty jachtowe nierzadko stanowią część miejskich terenów rekreacyjnych. Niejednokrotnie są to obiekty istniejące, które w wyniku rozwoju miasta znalazły się w jego atrakcyjnych rejonach. Taka sytuacja miała miejsce w Merisatama⁶⁵ (Fot. 30) w Helsinkach, gdzie tereny jachtklubów włączono do parku miejskiego Kaivopuisto⁶⁶. Niestety, żeglarze utracili wtedy swoje lądowe zaplecze, które przeniesiono w inne miejsce. Kwestia lokalizacji placów przeznaczonych do zimowego postoju jachtów na lądzie i zaplecza remontowego bardzo często jest w ogóle pomijana w projektach portów jachtowych lokalizowanych w mieście, z uwagi na oszczędne gospodarowanie cennym terenem. Jest to zagadnienie trudne, jednak są przykłady dobrych rozwiązań tego problemu (np. Barcelona, Palma de Mallorca).

⁶⁴ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://imperialyachtclub.ru/about> [dostęp: 28.08.2018].

⁶⁵ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

– <https://fi.wikipedia.org/wiki/Merisatama> [dostęp: 28.08.2018],

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Havshamnen> [dostęp: 28.08.2018].

⁶⁶ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://vihreasyliit.fi/en/kaivopuisto/> [dostęp: 25.07.2019].

3.2 ADAPTACJA FORTYFIKACJI I KANAŁÓW MIEJSKICH

Innym typem przemian struktur nadwodnych wiążących się z lokalizacją portów jachtowych jest adaptacja dawnych fortyfikacji miejskich. Zmiana technik prowadzenia działań wojennych sprawiła, że obiekty te stały się nieprzydatne dla celów obronnych i mogą być przystosowane do nowych funkcji. Szczególnie ich przestronne fosy są dobrym miejscem do lokalizacji przystani. Budowle te z reguły znajdują się w najstarszej zabytkowej, a więc atrakcyjnej, części miasta. Takiej właśnie przebudowie został poddany Bastion Kron-Lastadie⁶⁷ w Stralsundzie (Fot. 31). We jego wnętrzach urządzono restauracje i sklepy, a fosę zamieniono w przystań. Położony na obrzeżach dawnego hanzeatyckiego miasta bastion, stał się elementem nowego frontu wodnego, który jest obecnie chętnie odwiedzany przez turystów.



Fot. 31. Stralsund – Bastion Kron-Lastadie po przebudowie.
Fot. Katarzyna Rembarz (13.09.2018)

Podobnie na miejsca postoju jachtów wykorzystuje się dzisiaj kanały miejskie, dawniej przeznaczone dla barek transportowych i komunikacji. Malowniczym przykładem tego typu działań jest Wyspa Christiania w Kopenhadze (Fot. 32, 33). Obecnie nabrzeża jej kanałów pełnią funkcję miejskiego deptaka, a liczne kawiarnie są popularnym miejscem spotkań nad wodą⁶⁸.

⁶⁷ Informacje uzyskano podczas wizji w terenie w roku 2018 oraz ze strony internetowej: <http://www.kron-lastadie.de/gestern.html> [dostęp: 18.10.2018].

⁶⁸ Przykładów podobnych transformacji jest wiele. Nie są one tu omawiane, ponieważ wykraczałyby to poza zakres pracy.



Fot. 32. Kopenhaga – Christiania. Jachty cumujące w kanałach.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)



Fot. 33. Kopenhaga – Christiania. Jachty cumujące w kanałach.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

3.3 BUDOWA RESORTÓW TURYSTYCZNYCH

Odrębnym zjawiskiem jest ruch inwestycyjny związany z rekreacją nadmorską i turystyką żeglarską, której rozwój zrodził zapotrzebowanie na nowe porty zaprojektowane od początku jako przeznaczone dla jachtów. Przy wyborze miejsca na budowę brane jest pod uwagę przede wszystkim to czy port przyciągnie żeglarzy i czy jego otoczenie będzie interesujące także dla innych wypoczywających. Poszukiwane są więc lokalizacje w atrakcyjnych ośrodkach turystycznych. Jednak często dzieje się także na odwrót. To wokół oddalonego od miasta portu jachtowego budowany jest kompleks rekreacyjno-handlowo-gastronomiczny. Powstają więc odrębne, odizolowane dzielnice dedykowane rekreacji lub zupełnie nowe, niezależne osady wakacyjne. W przypadku tych drugich są to w większości ekskluzywne resorty turystyczne z drogimi apartamentami na sprzedaż i wynajem. Szczególną cechą projektów tych miejsc jest bardzo duża ingerencja w kształt linii brzegowej. Najwięcej tego typu ośrodków powstaje nad Morzem Śródziemnym, gdzie klimat sprzyja rozwojowi turystyki zarówno na lądzie, jak i na wodzie.



Fot. 34. Villeneuve-Loubet Plage – Baie des Anges.

Źródło: <https://www.ovalp.com/en/understand/french-riviera-from-the-sky> [dostęp: 18.10.2018]

Dobrym przykładem ilustrującym ten trend jest zespół luksusowych apartamentowców i towarzyszących im obiektów usługowych w Villeneuve-Loubet Plage wzniesionych wokół basenu jachtowego Marina Baie des Anges⁶⁹. Jest to realizacja znana

⁶⁹ Informacje uzyskano ze strony internetowej: <https://myhomein-nice.com/actualites/vacances-a-nice/marina-baie-des-anges-un-lieu-unique-a-larchitecture-controversee-a-decouvrir-durant-votre-location-de-vacances-a-nice.html> [dostęp: 24.02.2019].

i zaliczona do *Patrimoine du XXe siècle* (Dziedzictwa XX wieku)⁷⁰. Jego budowa rozpoczęła się w roku 1968 i trwała 25 lat. Apartamentowce, które swą formą mają przypominać fale lub żagle, w najwyższych partiach osiągają nawet 26 kondygnacji. Zakrzywione linie ich rzutów korespondują z ukształtowaniem akwatorium portu jachtowego, które jest sercem całego zespołu (Fot. 34).



Fot. 35. Portopiccolo Sistiana – dawny kamieniołom zaadaptowany na kurort.
Źródło: http://www.portopiccolosistiana.it/it/residenze/residenze_21.htm [dostęp: 07.03.2019]

Innym tego typu ośrodkiem jest niezwykle malowniczy ekskluzywny kurort Portopiccolo Sistiana⁷¹ (Fot. 35). Swym kształtem przypomina amfiteatr, którego scenę stanowi port jachtowy. Zaprojektowano go w miejscu nie eksploatowanego już kamieniołomu, starając się zachować unikalny charakter zabytkowego regionu nadmorskiego. Aby chronić środowisko naturalne, wprowadzono zakaz używania samochodów i zastosowano ekologiczne rozwiązania w zakresie dostarczania ciepłej wody użytkowej, chłodzenia, ogrzewania oraz prądu. Urządzenie zasilane są energią słoneczną, geotermalną, a także z wody morskiej, która pełni rolę dolnego źródła dla pomp ciepła. Budowa ośrodka miała też w swych założeniach wsparcie rozwoju regionu Friuli Venezia Giulia, w którym jest położony.

⁷⁰ Tytuł nadawany od roku 1999 przez Ministerstwo Kultury Francji projektom architektonicznym i urbanistycznym zrealizowanym w XX wieku, uważanym za wybitne.

⁷¹ Informacje uzyskano ze stron internetowych:

– https://www.clivet.com/es/web/guest/novedades/-/asset_publisher/RnWS5CS2b9Lo/content/portopiccolo-sistiana [dostęp: 07.03.2019],

– <https://www.portopiccolosistiana.it> [dostęp: 07.03.2019],

– <https://www.infoarchitekta.pl/artykuly:3-nowosci-firmowe:13471-portopiccolo-sistiana-sprawdzona-jakosc-kaldewei-w-ekskluzywnym-kurorcie.html> [dostęp: 07.03.2019].



Fot. 36. Port Grimaud – widok z lotu ptaka.

Źródło: https://marinas.com/view/marina/eycyxz_Marina_Port_Grimaud_Port_Grimaud_Provence-Alpes-Cote_DAzur_France [dostęp: 05.10.2018]

Szczególną kategorią resortów turystycznych są osady usytuowane nad specjalnie wykopanymi w głębi lądu kanałami, w których lokowane są przystanie jachtowe. Towarzyszą im wysunięte w morze falochrony budowane w celu osłony wejścia do portu oraz aby powiększyć baseny jachtowe. Tak zaprojektowane miasteczka znajdziemy na całym europejskim wybrzeżu Morza Śródziemnego, a także w Danii, jednak najwięcej jest ich we Francji i Hiszpanii. Te niezwykle ośrodki powstają w zupełnie nowych lokalizacjach lub w małych miejscowościach, nad którymi całkowicie dominują.

Pierwszym tego typu osiedlem był Port Grimaud⁷² zwany Wenecją Prowansji (Fot. 36, 37,38). Jego twórca to architekt François Spoerry, który kupił w roku 1962 mokradła nad zatoką Saint-Tropez u ujścia rzeki La Glisclé. W latach 1966–2000 w miejscu bagien zbudował prywatne miasto, które obecnie ma powierzchnię 75 ha, składa się z 2400 domów w stylu prowansalskim⁷³, ponad 2 000 miejsc cumowniczych, 7 km kanałów, 14 mostów, kładki dla pieszych oraz 12 wysp. Na sprzedaż oferowane były domy w kilku typach, każdy z ogródkiem od strony ulicy dojazdowej i własnym miejscem cumowania jachtu w kanale. Miasteczko było pomyślane jako port dla żeglarzy z przystanią przed każdym domem. Wkrótce jednak ceny nieruchomości tak wzrosły, że stało się dostępne

⁷² Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.atelier-crabe.com/indexabc.html> [dostęp: 17.07.2019].

⁷³ Jest to pierwszy przypadek tematyzacji w architekturze. Więcej na ten temat patrz: P. Lorens (2016).

przede wszystkim dla ludzi bardzo bogatych. Budowa Port Grimaud i sąsiedniego Port Cocolin negatywnie wpłynęła na środowisko naturalne tego rejonu, bowiem osuszono mokradła ciągnące się wzdłuż rzeki La Glisclé, które w tamtych czasach uważane były za niezdrowe. Jednak w okresie, kiedy realizowano te inwestycje, do ochrony przyrody nie przywiązywano takiej wagi jak obecnie. W roku 2001 Port Grimaud został zaliczony do *Patrimoine du XXe siècle*. W mieście bardzo dba się o zachowanie spójności architektonicznej i ekologię, a także o ochronę stałych mieszkańców przed turystami, czemu służy specjalny regulamin. Samochody i motocykle należy pozostawiać na zewnętrznych parkingach. Po wewnętrznych kanałach kursuje, napędzany elektrycznie, publiczny transport wodny. Miasto ma stałych mieszkańców i własne tradycje w postaci targów sztuki i festiwalu marynistycznego. Niestety, zmiany klimatu, które objawiają się podnoszeniem się poziomu morza, ulewami i powodzią, są dla niego poważnym zagrożeniem.



Fot. 37. Port Grimaud – widok od strony morza.

Źródło: https://marinas.com/view/marina/eicyxz_Marina_Port_Grimaud_Port_Grimaud_Provence-Alpes-Cote_DAzur_France [dostęp: 05.10.2018]



Fot. 38. Port Grimaud – kanał wewnątrz miasta.

Źródło: <http://www.sunnydaysnice.com/private-tours/saint-tropez-and-port-grimaud/>
[dostęp: 05.10.2018]

Zrealizowana w Port Grimaud idea „wodnego miasta” zyskała dużą popularność. Podobne osady wybudowano jak dotąd w wielu miejscach. Ich podstawowym założeniem urbanistycznym jest zawsze sieć kanałów (czasem rozbudowana o dodatkowe baseny jachtowe), przy których znajdują się letnie domki i pomosty dla jachtów. Jednak kolejne „wodne miasta” w większości nie dorównują jakością urbanistyki i architektury projektowi François Spoerry’ego. Układ dróg wodnych nie jest w nich tak wystudiowany jak w Port Grimaud, a budynki, zaprojektowane bez dbałości o odniesienia do stylu regionalnego, są pozbawione charakteru. Brakuje w nich przestrzeni publicznej i zieleni, a parkingi dla samochodów, usytuowane wzdłuż kanałów, odcinają ciągi piesze od wody. Ponadto domy i apartamenty w tych miasteczkach należą do sieci hoteli lub operatorów, które nimi zarządzają. Nie ma więc, tak jak w Port Grimaud, stałych mieszkańców, a więc nie wytwarza się lokalna społeczność i kultura. Nierzadko osiedlom tym towarzyszą komercyjne parki rozrywki i centra handlowe, do których można nawet dopłynąć jachtem. Z ciekawszych realizacji tego typu należy wymienić Puerto Deportivo de Benalmádena, Puerto Deportivo Almerimar (Fot. 40), Puerto de Sotogrande, Port Cap d'Agde, Le Grau du Roi (Fot. 39), czy Øerne (Fot. 41).



Fot. 39. Le Grau du Roi.

Źródło:https://marinas.com/view/marina/3gc922_Carmargue_Bassin_De_Hivernage_Marina_Le_Grau-Du-Roi_France [dostęp: 05.10.2018]



Fot. 40. Puerto Deportivo Almerimar.

Źródło:https://marinas.com/view/marina/rncg27_Puerto_Deportivo_Almerimar_El_Ejido_Spain [dostęp: 05.10.2018]



Fot. 41. Øerne.

Źródło:<http://www.hotelroomsearch.netimcityebeltoft-denmark-11.jpg> [dostęp: 18.10.2018]

3.4 PODSUMOWANIE

Opisane powyżej procesy pokazują, że port jachtowy coraz częściej staje się integralnym składnikiem przestrzeni zurbanizowanej, a niejednokrotnie nawet jej najważniejszym elementem, wokół którego powstaje osada. Ta zauważalna tendencja nasila się, a jest spowodowana rosnącym zainteresowaniem i wiąże się z ludzką potrzebą do kontaktu z wodą oraz pragnieniem, by mieszkać i wypoczywać w jej pobliżu. W miejskiej przestrzeni publicznej, której jest istotną częścią, port jachtowy pełni wielorakie role: tworzy malownicze tło dla ulic i placów, jest pretekstem do kreowania ciekawych rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych oraz umożliwia dostęp do wody i rekreacji.



4. RELACJE MIĘDZY PORTEM JACHTOWYM A MIEJSKĄ PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ

W poprzednim rozdziale omówiono procesy, które prowadzą do tego, że port jachtowy staje się elementem przestrzeni miejskiej. Z analizy przedstawionego materiału wynika, że aby taka lokalizacja była możliwa muszą zaistnieć odpowiednie warunki zewnętrzne oraz że rola jaką port jachtowy pełni w przestrzeni publicznej może być bardzo zróżnicowana. Poniżej zostaną opisane i przeanalizowane czynniki, które o tym decydują. Pod uwagę zostały wzięte wszystkie porty jachtowe z badanego obszaru⁷⁴, aby wyodrębnić odpowiednie przypadki do analizy szczegółowej.

4.1 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA FORMĘ PRZESTRZENNĄ I LOKALIZACJĘ PORTU JACHTOWEGO⁷⁵

Morska linia brzegowa jest niezwykle urozmaicona. Jej ukształtowanie zostało dokładnie zbadane, a w podręcznikach geografii szczegółowo opisano i sklasyfikowano rozmaite typy wybrzeży. Niektóre z nich są odpowiednie na lokalizację portów (np. deltowe, szkiełkowe), inne wymagają specjalistycznych prac i konstrukcji (np. mierzejowe, wydmy), a jeszcze inne w ogóle nie nadają się do budowy portu lub jest ona nieopłacalna ze względu na koszty (np. klifowe). W pierwszym rzędzie na inwestycje wybierane są więc porty naturalne, na przykład zatoki, fiordy, przesmyki, ujścia i rozlewiska rzek, a także inne lokalizacje na wybrzeżach, gdzie prace ziemne nie nastroczą trudności. Ze zrozumiałych względów dopiero w drugiej kolejności zagospodarowywane są brzegi morskie trudno dostępne, skaliste, wymagające skomplikowanych prac hydrotechnicznych. Kształt przestrzenny portu jachtowego jest więc uzależniony od konkretnej konfiguracji przyrodniczej. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na jego formę jest także istniejące zagospodarowanie terenów, przy których zostanie wybudowany.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania poddano analizie porty jachtowe z badanego obszaru i odnaleziono szereg charakterystycznych dla nich typowych lokalizacji związanych z ukształtowaniem wybrzeża, które zostały poniżej wyszczególnione i zilustrowane przykładami. Podzielić je można na dwie zasadnicze grupy: wzniesione na surowym korzeniu i zbudowane przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury.

⁷⁴ Zakres przestrzenny badań obejmuje miasta nadmorskie z rejonu Morza Bałtyckiego i europejskie miasta nadmorskie z rejonu Morza Śródziemnego. Patrz: podrozdział 1.6.2.

⁷⁵ Opracowano na podstawie wizji w terenie i/lub zdjęć satelitarnych i Street View w Google Maps oraz przewodnika żeglarskiego M. Palacza (2018).



4.1.1 PORTY JACHTOWE WYBUDOWANE NA SUROWYM KORZENIU

W tej grupie wyodrębnić można dwa zasadnicze rodzaje. Pierwszy to porty jachtowe, przy których budowie wykorzystano dogodne naturalne ukształtowanie wybrzeża, a więc zatoki, cieśniny i przesmyki, ujścia rzek. Drugi to porty jachtowe zlokalizowane w miejscach niedogodnych, wymagających wykonania skomplikowanych prac lub zbudowania specjalistycznych konstrukcji. W drugim rodzaju można wydzielić jeszcze dwa typy: o konstrukcjach wysuniętych w morze i zagłębione w ląd. Te ostatnie przybierają formę obszernych basenów lub systemu kanałów. Powstają tam, gdzie warunki gruntowe pozwalają na prowadzenie prac ziemnych w stosunkowo łatwy sposób. Poniżej przedstawiono przykłady ilustrujące opisany podział.

Porty jachtowe ukształtowane w sposób naturalny

– w zatoce lub fiordzie

Björlanda, Szwecja

Fot. 42

Źródło: https://marinas.com/view/marina/z4c5zg_Bjorlanda_Kile_Marina_Bjoerlanda_Sweden#&gid=1&pid=2 [dostęp: 09.03.2019]



– w ujściu lub delcie rzeki

El Perelló, Hiszpania

Fot. 43

Źródło: https://marinas.com/view/marina/lwc74x_El_Perello_El_Perello_Valencia_Spain#&gid=1&pid=4 [dostęp: 09.03.2019]



– w cieśninie

Trogir, Chorwacja

Fot. 44

Źródło:

https://marinas.com/view/marina/55cppmp_Trogir_Marina_Trogir_Croatia#&gid=1&pid=1
[dostęp: 09.03.2019]



Porty jachtowe ukształtowane w sposób sztuczny

– przy pojedynczych pomostach wysuniętych w morze

Loviisa, Finlandia

Fot. 45

Źródło: https://marinas.com/view/marina/pwcr1r1_Loviisa_Laicasilta_Marina_Loviisa_Finland#&gid=1&pid=4 [dostęp: 09.03.2019]



– za falochronem wysuniętym w morze

Marina Di Andora, Włochy

Fot. 46

Źródło: https://marinas.com/view/marina/95cdyn_Andora_Marina_Andora_Liguria_Italy#&gid=1&pid=6 [dostęp: 09.03.2019]



– w basenie zagłębionym całkowicie lub częściowo w ląd

Porto-Vecchio, Francja



Fot. 47

Źródło: https://marinas.com/view/marina/55cmmv_Marina_De_Porto_Vecchio_Porto_Vecchio_Corse_France#&gid=1&pid=4 [dostęp: 09.03.2019]

– w zespole kanałów i basenów wykopanych w głębi lądu

Laghi di Sibari, Włochy



Fot. 48

Źródło: https://marinas.com/view/marina/d9cy9l_Marina_Laghi_Di_Sibari_CS_Sibari_Italy#&gid=1&pid=2 [dostęp: 09.03.2019]

4.1.2 PORTY JACHTOWE WYBUDOWANE PRZY WYKORZYSTANIU I ADAPTACJI ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY

W tej grupie wyodrębniono trzy rodzaje. Pierwszy to porty jachtowe zlokalizowane w istniejącym porcie, gdzie dla jachtów wydzielono oddzielne miejsce. Drugi to porty jachtowe, które zbudowano podczas rewitalizacji lub przebudowy frontu wodnego, przystosowując dla ich potrzeb niepotrzebną już infrastrukturę. Trzeci to porty jachtowe umieszczone w adaptowanych fortyfikacjach i miejskich kanałach. Poniżej przedstawiono przykłady ilustrujące opisany podział.

– w ramach portu handlowego lub rybackiego

Visby, Szwecja

Fot. 49

Źródło:

https://marinas.com/view/marina/8qcmxm_Visby_Inre_Hammen_Road_Marina_Gotland_Sweden#&gid=1&pid=2 [dostęp: 09.03.2019]



– w rewitalizowanej infrastrukturze poportowej i/lub postoczniowej

Göteborg – Lindholmen, Szwecja

Fot. 50

Źródło: <https://www.svenskfast.se/bostadsratt/vastra-gotaland/goteborg/goteborg/lindholmen/lindholmshamnen-lgh-3c-1302/216100> [dostęp: 09.03.2019]



– w dawnych fortyfikacjach i miejskich kanałach

Stralsund – Bastion Kron-Lastadie, Niemcy

Fot. 51

Źródło: <http://caravanstellplatz-stralsund.de/wp-content/uploads/2016/08/Kronlastardie.png> [dostęp: 09.03.2019]



Niezależnie od powyższych przykładów, przeanalizowano wszystkie najważniejsze, położone w granicach miast, porty jachtowe z badanego obszaru, przyporządkowując je do wyżej opisanych charakterystycznych typowych lokalizacji. Wyniki tej analizy przedstawiono w tabelach 2a i 2b.



4.1.3 CHARAKTERYSTYKA WYBRZEŻY I OŚRODKÓW ŻEGLARSKICH ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W BADANYM OBSZARZE

W podrozdziałach 4.1.1 i 4.1.2 opisany został wpływ ukształtowania i zainwestowania wybrzeża na możliwości lokalizacji i formę portu jachtowego. Nie są to wszakże jedyne czynniki, które rzutują na podjęcie decyzji o jego budowie. Poniżej przedstawiono charakterystykę wybrzeży i ośrodków żeglarskich z badanego obszaru, która ma posłużyć do zaobserwowania innych aspektów decydujących o rozwoju zaplecza dla jachtingu.

Śródziemnomorskie wybrzeża Hiszpanii, Francji, północnych Włoch, Słowenii, Chorwacji i Czarnogóry są dobrze wyposażone w infrastrukturę żeglarską. Sprzyja temu urozmaicona linia brzegowa, klimat i bogata kultura regionu w oparciu, o które rozwinął się przemysł turystyczny. Rejon ten jest na tyle atrakcyjny, że nawet przy mniej przyjaznych wybrzeżach powstało bardzo wiele portów jachtowych zbudowanych z wykorzystaniem wychodzących w morze falochronów. W każdym z wymienionych państw obiekty przeznaczone dla żeglarzy mają odmienny charakter.

W Hiszpanii i Francji liczba marin i przystani jest ogromna, a jachting, zwłaszcza we Francji, ma długie tradycje. Aktualny rozwój bazy żeglarskiej jest w tych krajach dość podobny i powiązany głównie z turystyką, łączącą wypoczynek nad wodą i uprawianie sportów wodnych. Powstaje wiele nowych ośrodków integrujących funkcje hotelowe i żeglarskie, a nierzadko także rozrywkowe. Baseny jachtowe budowane są dla setek jednostek, w większości przeznaczonych do czarteru. Wokół nich wznoszone są budynki z apartamentami na wynajem. W regionie tym, a szczególnie we Francji, gdzie są ku temu korzystne warunki przyrodnicze, znajduje się najwięcej miejscowości turystycznych i przystani dla jachtów powiązanych z siecią kanałów wykopanych w głębi lądu.

Z kolei w północnych Włoszech nie obserwuje się tak wielu nowych inwestycji, chociaż liczba portów jachtowych jest imponująca. Są one mniejsze i wybudowane przede wszystkim z zastosowaniem wysuniętego w morze falochronu lub zlokalizowane w oparciu o istniejącą bogatą sieć małych portów rybackich i handlowych. Natomiast wybrzeża południowych Włoch pozbawione są zatok i wysp, a region jest mało zurbanizowany i ubogi, co znajduje swoje odbicie w niewielkiej liczbie portów jachtowych. Jedynie północne wybrzeża Sardynii, gdzie powstały resorty turystyczne z przystaniami, mają charakter podobny do francuskich i hiszpańskich.

W Chorwacji przemysł związany z turystyką jachtową rozwinął się na dużą skalę i stanowi gałąź gospodarki narodowej. Oferta żeglarska skierowana jest głównie do spędzających tu urlopy obcokrajowców. Znajdziemy tutaj duże nowe centra czarterowe położone w niewielkich miejscowościach oddalonych od głównych tras, na wyspach i



obrzeżach miast albo przystanie w małych, często zabytkowych, starych portach rybackich. Porty te wyposażone są w niezbędną infrastrukturę, której rzadko towarzyszy zaplecze hotelowe. Apartamenty i inne obiekty przeznaczone dla urlopowiczów lokalizowane są bez powiązania z bazą żeglarską.

Bośnia i Hercegowina, z powodu bardzo krótkiego wybrzeża, dysponuje tylko jedną miejscowością nadmorską, w której brak przystani jachtowej.

W Grecji jachting popularny jest głównie na wyspach, których bogata linia brzegowa, klimat i niepowtarzalny koloryt stały się podstawą do rozwoju turystyki. Podobnie jak w Chorwacji, żeglarstwo jest tam przede wszystkim domeną obcokrajowców przyjeżdżających na wakacje. Najmniej odwiedzane są monotonne wybrzeża północno-wschodnie, oferujące mało atrakcji turystycznych. Grecka infrastruktura żeglarska jest dość uboga. Znajdują się tam przede wszystkim proste przystanie w małych portach rybackich i handlowych. Okazałe porty jachtowe zlokalizowane są jedynie w niektórych większych ośrodkach nadmorskich (np. Pireus).

Natomiast w Albanii, która ma zbliżone warunki naturalne do Chorwacji, Czarnogóry i Grecji portów jachtowych w zasadzie nie ma. Przyczyną tego stanu jest słaby rozwój gospodarczy kraju.

Wybrzeża bałtyckie państw skandynawskich obfitują w wyspy, cieśniny i zatoki. Takie ukształtowanie linii brzegowej oraz korzystne warunki meteorologiczne sprzyjają żeglarstwu, którego tradycje sięgają wielu pokoleń. Popularność tego sportu wśród Skandynawów wspiera dodatkowo wysoki poziom ich życia. Pomimo doskonałych warunków przyrodniczych znajduje się tu, a szczególnie w Danii, także wiele portów wybudowanych z wykorzystaniem falochronów lub basenów zagłębionych w ląd. W odróżnieniu od rejonu Morza Śródziemnego, jachting jest tu sportem uprawianym głównie przez mieszkańców. Klimat i skandynawskie dziedzictwo kulturowe nie oferują bowiem odpowiednich warunków do rozwoju jachtowego przemysłu turystycznego. Oferta rozbudowanej infrastruktury żeglarskiej o dobrym standardzie, jest więc skierowana przede wszystkim do rodzimych właścicieli jachtów.

Bałtyckie wybrzeża niemieckie są dość zróżnicowane. W ich części zachodniej sporo jest dużych głębokich zatok związanych z ujściami rzek, co stwarza dobre warunki do lokalizacji portów i rozwoju żeglarstwa. Część wschodnia, z wyjątkiem okolic wyspy Rugii, jest mniej urozmaicona. Tak jak w Skandynawii, jachting ma tu długie tradycje, a infrastruktura żeglarska jest przeznaczona głównie dla miejscowych żeglarzy, chociaż, tak jak w Hiszpanii i Francji, powstały tu też zupełnie nowe ośrodki żeglarskie związane z miejscowościami wypoczynkowymi, których atutem są piękne plaże.



Położone na wschodnim krańcu Bałtyku wybrzeże rosyjskie – podobnie jak niemieckie – jest zróżnicowane. W graniczącej z Finlandią części północnej znajdują się dość liczne wyspy i zatoki, ale im dalej na południe, tym staje się ono bardziej monotonne. Rozbudowane zaplecze żeglarskie powstało głównie w okolicach Petersburga. Pozostałe nieliczne porty wyposażone są jedynie w skromne przystanie jachtowe. Sytuacja ta wynika z powodów ekonomicznych i politycznych, które ograniczają popularność tego sportu.

Estonia, Litwa, Łotwa i Polska to kraje dopiero tworzące swoją infrastrukturę żeglarską. Okoliczności te wpływają hamująco na możliwości ożywienia turystyki jachtowej, a są one spowodowane zaszłościami historycznymi, które w pewnym okresie zatrzymały rozwój gospodarek tych krajów. Tylko Estonia, jako jedyna, ma bogatą linię brzegową, co stwarza jej dobre perspektywy na budowę nowych ośrodków żeglarskich w przyszłości. Natomiast wybrzeża polskie, litewskie i łotewskie nie są urozmaicone, a wybrzeże litewskie jest ponadto bardzo krótkie. Warunki na stosunkowo łatwą lokalizację portów jachtowych dają tu jedynie ujścia i rozlewiska rzek. Tak sytuacja znajduje swoje odbicie w małej liczbie przystani i marin. W krajach tych brakuje także silnych tradycji żeglarskich, co skutkuje tym, że władze nie postrzegają jeszcze jachtingu jako bodźca, który mógłby stymulować rozwój lokalnej przedsiębiorczości.

Z powyższego przeglądu wyłania się konkluzja, że powstanie portu jachtowego jest uzależnione od wielu czynników i dopiero ich łączna analiza pozwala zrozumieć, dlaczego w niektórych obszarach infrastruktura żeglarska jest rozbudowana, a inne są jej prawie pozbawione.

4.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA CHARAKTER PORTU JACHTOWEGO I JEGO RELACJĘ Z PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ

Na charakter portu jachtowego⁷⁶ oraz jakość i intensywność jego relacji z przestrzenią publiczną, oprócz uwarunkowań lokalizacyjnych omówionych w podrozdziale 4.1, mają wpływ także inne czynniki. Przede wszystkim są to zaszłości wynikające z historycznego rozwoju miasta portowego oraz współczesne decyzje w sferze polityki przestrzennej. Niemałe znaczenie ma także aktualna oferta usługowa portu jachtowego i sposób prowadzenia działalności. Poniżej przeanalizowano elementy kształtujące charakter portu jachtowego. Podzielono je na dwa rodzaje ze względu na jakość oddziaływania jakie na niego wywierają.

⁷⁶ Patrz: definicje, podrozdział 1.5.

4.2.1 CZYNNIKI O CHARAKTERZE TRWAŁYM

Ten rodzaj czynników wpływa na kształt portu jachtowego, jego położenie względem terenów zewnętrznych oraz możliwości tworzenia z nimi związków. Należą do nich:

- lokalizacja – decyduje o formie przestrzennej portu jachtowego i jego generalnej relacji z otoczeniem. Przykładowo port jachtowy zlokalizowany za falochronem wysuniętym w morze lub na terenie portu handlowego będzie odizolowany od pozostałej części miasta, a port zlokalizowany przy promenadzie będzie do niego przynależał.
- geneza powstania – zależy od niej forma przestrzenna portu jachtowego, który może być zlokalizowany w adaptowanej istniejącej infrastrukturze lub zaprojektowany i zbudowany w na surowym korzeniu.
- istniejący stan zainwestowania terenu przed budową portu jachtowego – jest elementem lokalizacji i genezy powstania, ma duży wpływ na formę przestrzenną portu jachtowego i możliwości jego powiązań z miastem.
- usytuowanie względem przestrzeni publicznej – jest elementem lokalizacji i determinuje możliwość tworzenia z nią relacji. Istnieją trzy możliwości usytuowania: pierwszy – teren portu jachtowego jest oddalony od przestrzeni publicznej, drugi – teren portu jachtowego jest od niej oddzielony przeszkodą nie do pokonania (np. drogą szybkiego ruchu) i trzeci – teren portu jachtowego bezpośrednio z nią sąsiaduje.

Wymienione powyżej czynniki są ze sobą powiązane i kształtują formę portu jachtowego oraz jego relacje z otoczeniem w sposób trwały. Zmiana ich oddziaływania w zasadzie nie jest możliwa.

4.2.2 CZYNNIKI O CHARAKTERZE ZMIENNYM

Czynniki należące do tego rodzaju przypisano do dwóch grup. Do pierwszej należą te, które mają bezpośredni wpływ na funkcjonowanie portu jachtowego i jego ofertę. Natomiast do drugiej zaliczono te, które kształtują jego relacje z przestrzenią publiczną.

Grupa 1 – czynniki wpływające na ofertę portu jachtowego i jego funkcjonowanie:

- współdzielenie przestrzeni lub sąsiedztwo z portem rybackim lub handlowym – ma wpływ na dostępność portu jachtowego dla osób z zewnątrz oraz na jego ofertę,
- zakres oferowanych usług żeglarskich⁷⁷ – określa wielkość i wyposażenie portu jachtowego, rozmiary obsługiwanych jednostek, zatrudnienie pracowników, ruch, który generuje itp.,

⁷⁷ Patrz: definicje, podrozdział 1.5 – typy portów jachtowych.

- zakres oferowanych usług dodatkowych, czyli wielofunkcyjność – wpływa na atrakcyjność i dostępność portu jachtowego dla osób z zewnątrz oraz na możliwość pełnienia aktywnej roli w przestrzeni publicznej.

Grupa 2 – czynniki wpływające na możliwości tworzenia przez port jachtowy powiązań z otoczeniem:

- sposób organizacji – decyduje o dostępności portu jachtowego, tzn. czy jest otwarty dla osób z zewnątrz, czy też jest dla nich zamknięty,
- koncepcja przestrzenna – są to konkretnie zastosowane w danej sytuacji rozwiązania projektowe, które poprawiają lub pogarszają funkcjonowanie portu jachtowego w ramach przestrzeni publicznej, umożliwiają lub nie jego włączenie do tej przestrzeni.

Czynniki należące do dwóch powyższych grup tym różnią się od czynników opisanych w podrozdziale 4.2.1, że można nimi w określonym zakresie manipulować, wpływając tym samym na funkcjonowanie portu jachtowego i jego relacje z otoczeniem.

4.2.3 TYPY RELACJI PRZESTRZENNYCH

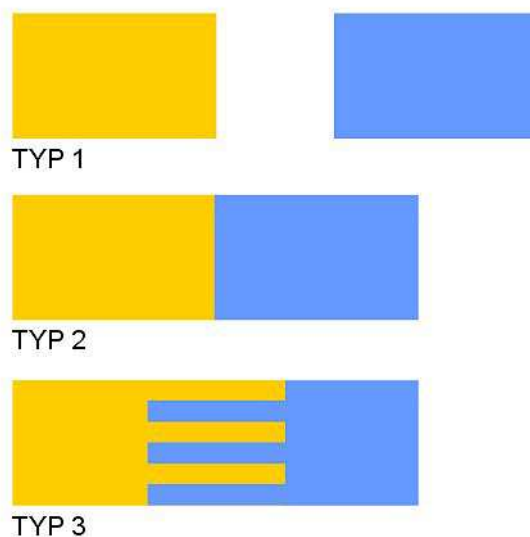
Z przeprowadzonych powyżej analiz wynika, że lokalizacja portu jachtowego w strukturze miasta portowego oraz jego związki z przestrzenią publiczną zależą od wielu czynników i przybierają zróżnicowane formy. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania zidentyfikowano trzy zasadnicze typy relacji między portem jachtowym, a przestrzenią publiczną:

typ 1 – port jachtowy jest zlokalizowany w oddaleniu od przestrzeni publicznych albo jego lokalizacja i/lub ukształtowanie terenu uniemożliwiają włączenie jego obszaru do sąsiadującej przestrzeni publicznej. Relacje pomiędzy portem jachtowym, a przestrzenią publiczną nie są możliwe.

typ 2 – port jachtowy jest zlokalizowany w sąsiedztwie przestrzeni publicznej, jednak nie pełni w niej aktywnej roli⁷⁸ z powodu braku odpowiednich rozwiązań przestrzennych,

typ 3 – port jachtowy jest zlokalizowany w sąsiedztwie przestrzeni publicznej i pełni w niej aktywną rolę dzięki korzystnym rozwiązaniom przestrzennym.

⁷⁸ Rozumienie określenia „aktywna rola portu jachtowego w przestrzeni publicznej” wyjaśniono w podrozdziale 5.



Ryc. 5. Graficzne przedstawienie typów relacji pomiędzy portem jachtowym (kolor niebieski), a przestrzenią publiczną (kolor żółty).
Opracowanie Katarzyna Rembarz⁷⁹.

W poniżej zamieszczonych tabelach 3a, 3b zestawiono najważniejsze, położone w granicach miast porty jachtowe z badanego obszaru, przyporządkowane do wyżej opisanych trzech typów relacji.

⁷⁹ Schematy graficzne przedstawiające typologię przekształceń połączenia lądu i wody na obszarach poportowych opracowała I. Burda (2015, 2018). Nie dotyczą one szczegółowo tematyki portów jachtowych.





Do pierwszego typu relacji zaliczymy porty jachtowe położone z dala od miejskiej przestrzeni publicznej oraz leżące blisko niej, lecz odizolowane trudnymi do przezwyciężenia przeszkodami. Są to zazwyczaj drogi, zespoły parkingów lub ogrodzenia (np. Ajaccio, Calvi, Saint-Florent, Sainte-Maxime, Garrucha). Przyczyn takich sytuacji jest wiele. Najczęściej, w przypadku budowy portu jachtowego przy istniejącym ośrodku lub adaptacji zastanej infrastruktury, nie ma możliwości zmiany układu komunikacyjnego bądź jest to bardzo trudne lub kosztowne. Czasami w takich właśnie sytuacjach, w obrębie portu jachtowego powstają małe centra usługowo-rekreacyjne, które funkcjonują niezależnie od reszty miasta (np. Aliacante, Salou). Przeważnie jednak port pozostaje odizolowany. Zastanawiające jest, że tego typu układy, czyli basen jachtowy otoczony pasem miejsc postojowych i drogą, odgradzony od strefy rozrywki i usług, powstają również w relatywnie nowych, zbudowanych od podstaw ośrodkach rekreacyjnych (np. Villeneuve-Loubet Plage, Almerimar, Marbella – Puerto Banús, Manilva – Puerto Deportivo De la Duquesa). Rozwiązania te odzwierciedlają zasadę projektową, która przez lata dawała pierwszeństwo pojazdom przed pieszymi.

Drugi typ relacji opisuje porty jachtowe, które sąsiadują bezpośrednio z miejską przestrzenią publiczną, lecz nie odgrywają w niej znaczącej roli, ponieważ nie zastosowano odpowiednich rozwiązań przestrzennych i nie wykorzystano ich potencjału centrotwórczego. Sytuacja ta daje wciąż wiele szans na korzystną zmianę. Niejednokrotnie są to bardzo atrakcyjnie położone przystanie, które zajęły miejsca dawnych portów rybackich lub handlowych (np. Bastia, Cassis, La Ciotat, Nicea, Saint Tropez). Poniżej przedstawiono dwa przypadki dobrze ilustrujące drugi typ relacji.

Pierwszym przykładem jest główny port jachtowy w hiszpańskiej Kartagenie⁸⁰ (Fot. 52). Wybudowano go w reprezentacyjnej części frontu wodnego miasta, a jego teren graniczy z placami wokół nowoczesnych budynków mieszczących ważne instytucje publiczne (Museo Nacional de Arqueología Subacuática i Auditorio y Palacio de Congresos El Batel). Przestrzenie te rozdzielone są niestety płotem, który uniemożliwia ich wspólne funkcjonowanie. Widoczne jest, że zostały zaprojektowane oddzielnie, bez uwzględnienia możliwych interakcji między nimi. Płot łatwo zdemontować, jednak to nie wystarczy, aby radykalnie zmienić sytuację. Potrzebne byłyby nowe inwestycje, aby połączyć dwa niezależne w tej chwili organizmy i przywrócić miastu dostęp do wody.

⁸⁰ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.yachtportcartagena.com> [dostęp: 22.03.2019].



Fot. 52. Kartagena – port jachtowy. Czerwona strzałka wskazuje płot oddzielający go od placów wokół budynków publicznych.

Źródło: <https://auditorioelbatel.es/en/the-auditorium/the-building> [dostęp: 26.02.2019]



Fot. 53. Marsylia – Quai des Belges około roku 1900. Autor: Detroit Photographic Company.

Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marseille-Quai_des_Belges_vers_1900.jpg#/media/File:Marseille-Quai_des_Belges_vers_1900.jpg [dostęp: 26.02.2019]

Drugi przykład to omawiany już wcześniej Vieux Port w Marsylii, a konkretnie przestrzeń wokół jego akwatorium. W okresie funkcjonowania portu (Fot. 53) pełniła ona wielorakie role: placu składowego i remontowego, targowiska, miejsca postoju dla wozów konnych, ulicy i oczywiście miejsca spotkań. Po drugiej wojnie światowej stary port został przekształcony w przystań dla mniejszych jednostek, głównie dla jachtów, a przylegające do niego place utraciły swoje dawne przeznaczenie i zostały włączone w biegnący wokół ciąg komunikacyjny.

W roku 2013 otoczenie basenu jachtowego poddano nowej aranżacji⁸¹ (Fot. 54), budzi ona jednak wiele kontrowersji. Francesca Pirlone z Uniwersytetu w Genui i Davide Erriu zarzucają stworzonej przez Atelier Foster+Partners instalacji, tzw. L'Ombrière (Fot. 55), pomyślanej jako zadanie dla targu rybnego, brak kontaktu z otoczeniem, istnienie samej dla siebie, a co najważniejsze – odwracanie uwagi od głównego elementu tego wodnego placu miejskiego, czyli wody i portu. Podkreślają także, że zaprojektowanie ciągów pieszych wokół akwatorium jako wybrukowanych, pozbawionych zieleni i zacienionych miejsc do zatrzymania lub odpoczynku, całkowicie zaprzecza oryginalnemu charakterowi tej przestrzeni, która była gwarowym obszarem portu i nadaje jej wyłącznie funkcję tranzytową, zubożając tym samym ten obszar miasta. Krytycy zwracają także uwagę na to, że obecne rozwiązanie całkowicie uniemożliwia interakcję miasta i wody, tworząc wyłącznie rozdzielającą je barierę (Erriu, Pirlone 2016:309-310).

Place przeładunkowe zmieniły się w prostą, położoną nad wodą przestrzeń dla pieszych, która została pozbawiona elementów przypominających działalność pracujących tu kiedyś rybaków. Nowa instalacja, tzw. Ombrière, stała się rzeczywistym jądrem Starego Portu. Pierwotnie była pomyślana tylko jako płaskie zadanie tradycyjnego targu rybnego, lecz wkrótce, dzięki lustrzanej powierzchni, przeistoczyła się w symbol Portu i jego główną atrakcję. Każdy kto przechodzi pod Ombrière podlega naturalnej pokusie, aby spojrzeć w górę i zobaczyć plac widziany w odwróconym odbiciu. Jest oczywiste, że ta cecha Ombrière sprawia, iż obiekt ten jest odniesieniem sam dla siebie i nie szuka dialogu z wodą. Konsekwentnym elementem projektu jest brak ławek, przestrzeni zielonych i stref zacienionych. Fakt ten wskazuje na postrzeganie Vieux Port wyłącznie jako obszaru tranzytowego. Tak więc przestrzeń wokół dawnego portu tylko pozornie łączy miasto z morzem. Tak na prawdę, przez swe oddziaływanie, nowy obiekt urbanistyczny odebrał dawnym placom przeładunkowym łączność z wodą i z aktywnościami rybackimi. Stały się one wyłącznie pasażem, który robi wrażenie bariery oddzielającej wodę od lądu (Erriu, Pirlone 2016:309-310 – tłum. K. Rembarz).

⁸¹ Zwycięski projekt zagospodarowania przestrzennego opracowała w latach 2011–2013 londyńska pracownia Foster + Partners. Projekt obejmował obszar około 100.000 m².



Fot. 54. Marsylia – Quai des Belges (2016). W centrum L'Ombrière. Fot: Georges Seguin.
Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marseille_20160813_01.jpg#/media/File:Marseille_20160813_01.jpg [dostęp: 26.02.2019]



Fot. 55. Marsylia – Quai des Belges – L'Ombrière (2013).
Źródło: <https://www.flickr.com/photos/polbar42/9040827108> [dostęp: 26.02.2019]

Wypowiedź ta, jako jedna z nielicznych, porusza zagadnienie roli przestrzeni publicznej w otoczeniu portu jachtowego i związków między nimi. Być może tego typu opinie są zapowiedzią zmiany sposobu myślenia o obszarach portów jachtowych w mieście. Świadczą o tym także pojawiające się projekty, których autorzy kierują się już nowym sposobem myślenia, kładąc nacisk na budowanie przestrzeni przyjaznej ludziom, a nie samochodom, zgodnej z ideami, których największym orędownikiem jest Jan Gehl. Są to realizacje zaliczane do trzeciego typu relacji, czyli pełnej integracji obszaru portu jachtowego i sąsiadującej z nim przestrzeni publicznej (np. Bonifacio, Vejle, El Grao de

Calstellón, Palma de Mallorca – Marina Moll Vell, Genua – Porto Antico)⁸². Ich podstawową wspólną cechą jest odsunięcie ruchu samochodowego od nabrzeży i przeznaczenie tej przestrzeni dla pieszych. Ponadto charakteryzują je starannie wykonane nawierzchnie, organizacja miejsc rekreacji i odpoczynku nad wodą (także w pobliżu miejsc postoju jachtów), wprowadzanie nowych funkcji w rejon nadwodny oraz likwidacja barier między portem jachtowym, a przestrzenią publiczną.

4.3 PODSUMOWANIE

W niniejszym rozdziale przeanalizowano uwarunkowania wpływające na lokalizację portu jachtowego, jego formę, sposób funkcjonowania oraz relacje z otoczeniem.

Położenie korzystne z przyrodniczego punktu widzenia jest warunkiem ważnym, ale nie wystarczającym do podjęcia decyzji o budowie portu jachtowego. Czynniki determinującymi jego powstanie są: warunki meteorologiczne sprzyjające uprawianiu jachtingu, atrakcyjność turystyczna regionu i jego zamożność, popularność żeglarstwa, lokalne tradycje oraz dobre połączenia komunikacyjne. Oznacza to na przykład, że w regionie, w którym brak atrakcji przyrodniczych lub kulturalnych trudno jest popularyzować żeglarstwo, nawet mimo występowania dogodnych warunków do budowy portów. Podobnie tam, gdzie nie ma dobrej komunikacji z ośrodkami, w których mieszkają chętni do czarterowania jachtów i spędzania na nich krótkich urlopów, nie powstanie rozbudowana infrastruktura żeglarska. Polityka gospodarcza kraju ma również duże znaczenie dla jej rozwoju. Niektóre państwa postrzegają jachting jako luksus dla nielicznych i nie inwestują w budowę jego zaplecza. Inne przeciwnie, traktują turystykę, także żeglarską, jako dochodową gałąź gospodarki. Duże znaczenie mają także tradycje morskie. W społeczeństwach, w których są silne i przekazywane z pokolenia na pokolenie, jachting zyskał dużą popularność.

Na formę portu jachtowego i potencjalne szanse na stworzenie relacji z miastem rzutuje przede wszystkim lokalizacja i jej uwarunkowania, czyli czynniki opisane w rozdziale 4.2.1, które determinują je w sposób trwały albo bardzo trudny do zmiany. Funkcjonowanie portu jachtowego i jego ofertę kształtują czynniki o charakterze zmiennym należące do grupy pierwszej opisanej w podrozdziale 4.2.2. Z kolei jego relacje z otoczeniem tworzone są lub modyfikowane poprzez konkretne rozwiązania przestrzenne w małej skali, czyli czynniki należące do grupy drugiej, opisanej w podrozdziale 4.2.2.

⁸² Najbardziej interesujące przykłady zaliczone do typu 3 zostały omówione szczegółowo w podrozdziale 5.4.1.

Modyfikacje mogą być dokonywane tylko w ramach wyznaczonych czynnikami o charakterze trwałym.

Łączne oddziaływanie wszystkich wymienionych powyżej uwarunkowań, które kształtują się w procesie rozwoju miasta, prowadzi do wytworzenie się jednego z trzech, opisanych w podrozdziale 4.2.3, typów relacji pomiędzy portem jachtowym a przestrzenią publiczną.

5. ANALIZA WYBRANYCH STUDIÓW PRZYPADKU

W niniejszej pracy badaniu podlega rola, jaką port jachtowy odgrywa w przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego. Z analizy przeprowadzonej w podrozdziałach 4.1 i 4.2 wynika, że nie wszystkie porty jachtowe są zlokalizowane w jej obrębie lub mają wpływ na jej funkcjonowanie i rozwój. Dlatego też do dalszej analizy wybrane zostały tylko te sytuacje, w których port jachtowy pełni aktywną rolę w miejskiej przestrzeni publicznej, czyli należące do typu 3 (opisanego w podrozdziale 4.2) i spełniające dodatkowe kryteria weryfikujące jakość rozwiązań przestrzennych. Aktywna rola portu jachtowego w przestrzeni publicznej rozumiana jest tu jako jego stały wpływ na jej funkcjonowanie i wygląd, czyli stymulowanie aktywności jej użytkowników, inspirowanie organizacji wydarzeń plenerowych, wpływ na powstawanie w jej obrębie nowych stałych funkcji, nie tylko związanych z obsługą portu, oraz podnoszenie jej atrakcyjności i walorów estetycznych.

5.1 KRYTERIA WYBORU PORTÓW JACHTOWYCH DO ANALIZY SZCZEGÓŁOWEJ

Poniżej przedstawiono dodatkowe kryteria stanowiące podstawę wyboru portów jachtowych do analizy szczegółowej, która zostanie przeprowadzona w podrozdziale 5.4:

- **K1** – całoroczne funkcjonowanie portu jachtowego w przestrzeni publicznej – tylko port całoroczny, może wywierać stały wpływ na przestrzeń publiczną, w której się znajduje,
- **K2** – włączenie w przestrzeń publiczną pozwalające na korzystanie z niego użytkownikom tej przestrzeni – między tymi dwoma obszarami nie istnieją bariery (fizyczne, bądź w postaci regulacji porządkowych), które je rozdzielają,
- **K3** – istnienie interesujących, wartych naśladowania, rozwiązań przestrzennych – rozwiązania oryginalne, które przyczyniają się do wzrostu atrakcyjności miejsca i możliwości wykorzystania jego infrastruktury przez wielu użytkowników,
- **K4** – pełnienie roli centrotwórczej – jego istnienie powoduje, że miejsce rozwija się o nowe, niesezonowe, funkcje, które nie są związane wyłącznie z obsługą jachtów,
- **K5** – miejsce chętnie odwiedzane zarówno przez żeglarzy, jak i osoby z jachtingiem niezwiązane – zastosowane rozwiązania przestrzenne zachęcają różnorodnych użytkowników do spędzania w nim czasu i podejmowania rozmaitych aktywności.



5.2 WYBÓR PORTÓW JACHTOWYCH DO ANALIZY WYNIKAJĄCY Z PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ

W wyniku badań opisanych w podrozdziałach 4.1 i 4.2 wyodrębniono trzy typy relacji między portem jachtowym, a przestrzenią publiczną. Do typu 1 zaliczono porty jachtowe, które są od niej trwale oddzielone, co skutkuje brakiem relacji. Do typu 2 zaliczono te, które z nią sąsiadują, lecz z różnych przyczyn nie wchodzi w relację. Wreszcie do typu 3 zaliczono porty jachtowe włączone w przestrzeń publiczną i tylko one zostaną poddane dalszej ocenie po to, aby odnaleźć te, które pełnią w niej aktywną rolę. W tabelach 4 i 5 poddano je badaniu pod kątem spełnienia dodatkowych kryteriów opisanych w podrozdziale 5.1.

5.2.1 PORTY JACHTOWE Z BADANEGO OBSZARU Z WYJĄTKIEM POLSKICH

PORT NALEŻĄCY DO TYPU 3	KRYTERIA WYBORU PORTÓW JACHTOWYCH DO ANALIZY SZCZEGÓŁOWEJ				
	K 1	K 2	K 3	K 4	K 5
NIEMCY					
Heiligenhafen	tak	tak	nie	tak	tak
Stralsund Bastion Kron-Lastadie	tak	tak	tak	tak	tak
DANIA					
Kopenhaga Sluseholmen	tak	tak	tak	tak	tak
Øerne	tak	tak	nie	nie	tak
Vejele	tak	nie	tak	nie	tak
SZWECJA					
Malmö Dockan	tak	tak	tak	tak	tak
Örnsköldsvik centrum	tak	tak	nie	nie	tak
FINLANDIA					
Helsinki Ruoholahti	tak	tak	nie	nie	tak
HISZPANIA					
Aliaçante	tak	tak	nie	tak	tak
Barcelona Puerto Vell	tak	tak	tak	tak	tak
El Grao de Calstellón	tak	tak	nie	tak	tak
Palma de Mallorca Marina Moll Vell	tak	tak	nie	tak	tak
FRANCJA					
Bonifacio	tak	tak	nie	tak	tak
Frèjus	tak	tak	tak	tak	tak
Tulon	tak	tak	nie	tak	tak

WŁOCHY					
Genua Porto Antico	tak	tak	nie	tak	tak
CZARNOGÓRA					
Tivat Porto Montenegro	tak	tak	nie	tak	tak

Tab. 4. Wybór portów jachtowych do analizy szczegółowej. Opracowała Katarzyna Rembarz.

Do analizy szczegółowej wybrano na podstawie wyników uzyskanych z powyższej tabeli porty jachtowe, które uzyskały najwięcej odpowiedzi pozytywnych. Są to: Barcelona (Puerto Vell), Malmö (Dockan), Fréjus, Kopenhaga (Sluseholmen). Zrezygnowano z analizowania przystani w Stralsund Kron-Lastadie ze względu na jej specyfikę (adaptacja dawnych fortyfikacji), a więc małą uniwersalność zrealizowanego projektu. Wybrane porty jachtowe prezentują rozwiązania przestrzenne i funkcjonalne, które zdobyły uznanie w kręgach profesjonalistów, a także, co bardzo ważne, sprawdziły się w praktyce i zyskały aprobatę ich użytkowników. Ponadto przypadki te różnią się od siebie, pokazując odmienne podejścia do badanego zagadnienia.

5.2.2 PORTY JACHTOWE POLSKIE

PORT NALEŻĄCY DO TYPU 3	KRYTERIA WYBORU PORTÓW JACHTOWYCH DO ANALIZY SZCZEGÓŁOWEJ				
	K 1	K 2	K 3	K 4	K 5
Kamień Pomorski	tak	tak	nie	tak	tak
Puck port rybacki	tak	tak	nie	tak	tak
Sopot	tak	tak	nie	nie	tak
Szczecin Bulwary Gdyński i Piastowski	tak	tak	nie	nie	inni -tak żeglarze - nie
Szczecin Wyspa Grodzka – Nord East Marina	tak	tak	nie	tak	tak

Tab. 5. Wybór portów jachtowych do analizy szczegółowej. Opracowała Katarzyna Rembarz.

Na podstawie wyników uzyskanych z tabeli 5 można stwierdzić, że ani jeden z polskich portów nie spełnia wszystkich kryteriów kwalifikujących go jako pełniącego aktywną rolę w miejskiej przestrzeni publicznej. Żaden z nich nie posiada bowiem innowacyjnych rozwiązań przestrzennych, które włączyłyby go do tej przestrzeni, podnosząc jej atrakcyjność i zachęcając ludzi do przebywania w niej. Mimo to do analizy szczegółowej wybrano następujące porty jachtowe: Kamień Pomorski, Puck – port rybacki, Sopot,

Szczecin – Wyspa Grodzka. Pominęto Bulwary Gdyński i Piastowski w Szczecinie z uwagi na to, że uzyskały najmniej odpowiedzi pozytywnych.

5.3 ZAKRES ANALIZY SZCZEGÓŁOWEJ

Porty jachtowe wybrane zgodnie z kryteriami opisanymi w podrozdziale 5.1 zostały poddane szczegółowej analizie w podrozdziale 5.4. Poniżej przedstawiono elementy, które będą analizowane:

- relacje między portem jachtowym, a przestrzenią publiczną – analiza powiązań między tymi dwoma przestrzeniami, które przyczyniają się do ich wspólnego funkcjonowania,
- forma przestrzenna – analiza rozwiązań przestrzennych zastosowanych w porcie jachtowym, które przyczyniają się do włączenia go w przestrzeń publiczną,
- wielofunkcyjność – analiza rozwiązań przestrzennych zastosowanych w porcie jachtowym pod kątem możliwości wykorzystania jego obiektów dla dodatkowych funkcji,
- funkcje towarzyszące – analiza wpływu portu jachtowego na powstawanie w jego otoczeniu innych funkcji,
- zaspokojenie potrzeb użytkowników – analiza rozwiązań przestrzennych portu jachtowego pod kątem zaspokojenia potrzeb zarówno żeglarzy, jak i osób niezwiązanych z jachtingiem.

5.4 ANALIZA WYBRANYCH PORTÓW JACHTOWYCH

5.4.1 PORTY JACHTOWE Z BADANEGO OBSZARU Z WYJĄTKIEM POLSKICH

BARCELONA – PUERTO VELL – DÀRSENA NACIONAL

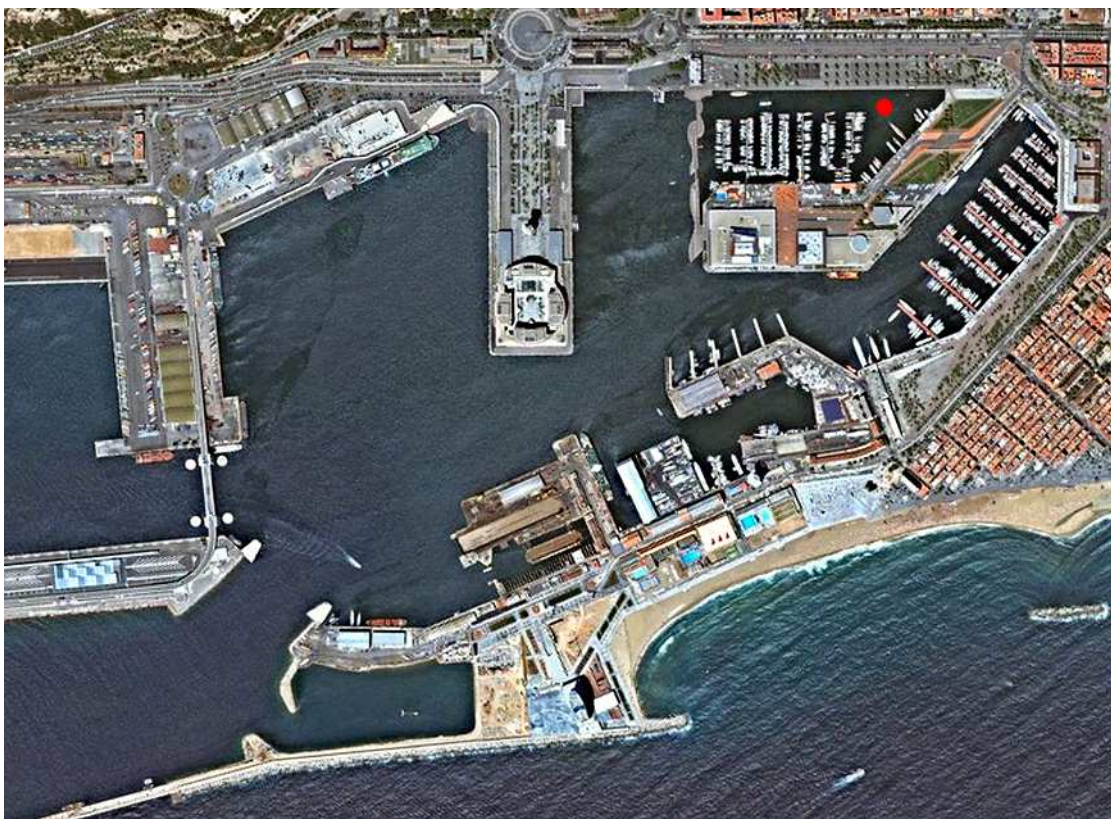
Jednym z wielu portów jachtowych Barcelony jest położona w samym sercu miasta marina Dàrsena Nacional (Fot. 56). Puerto Vell⁸³ (Fot. 57), którego jest częścią, został ukształtowany w trakcie wielu kolejnych przebudów, a swą ostateczną postać uzyskał pod koniec XIX wieku. Stopniowo wycofywano z tego obszaru funkcje związane z obsługą statków i przeładunkiem, a odzyskane tereny przekształcano w przestrzeń publiczną. Zaczęły powstawać baseny jachtowe oraz bulwary, place i obiekty publiczne. W roku 1980 podjęto jego całkowitą transformację. Obszar dawnego portu stał się integralnym elementem centrum miasta i jest obecnie postrzegany jako jedna z najlepszych realizacji tego typu na świecie.

⁸³ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.portvellbcn.cat/es> [dostęp: 25.10.2018].



Fot. 56. Barcelona – Puerto Vell. Panorama z pomnika Krzysztofa Kolumba.
 Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Port_Vell,_Barcelona,_Spain_-_Jan_2007.jpg
 [dostęp: 25.10.2018]

Puerto Vell jest podzielony półwyspem na dwie części: wschodnią, ogólnodostępną przystań Dàrsena del Comerç i zachodnią, zarezerwowaną dla stałych rezydentów, marinę Dàrsena Nacional. Rozdziela je sztucznie usypany półwysp przeznaczony na funkcje publiczne, czyli kino, akwarium, centrum handlowo-gastronomiczne oraz tereny zielone, które stanowią północno-wschodnią granicę mariny. Nasada półwyspu to w całości publiczny skwer rekreacyjny, z którego rozciągają się widoki na oba porty jachtowe.



Fot. 57. Barcelona – Puerto Vell. Czerwony punkt wskazuje Dàrsena Nacional.
 Źródło: http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/FAV20090623-PortVell_Sencer_Bocana.jpg [dostęp: 03.10.2015]

Od strony północno-zachodniej basen jachtowy ogranicza elegancki bulwar miejski wysadzany palmami (Fot. 58). Transformacja przylegającego do niego nabrzeża Moll de

Bosch i Alsina była pierwszym etapem przekształceń portu. Jest to miejsce postoju większych jachtów i statków żaglowych odwiedzających Barcelonę, a także repliki okrętu z czasów Krzysztofa Kolumba, które są udostępniane do zwiedzania jako wielka atrakcja turystyczna (Llovera 1999; Rembarz 2016; Rodriguez, Sastre 1993)⁸⁴.



Fot. 58. Nabrzeże Moll de Bosch i Alsina. Replika okrętu z czasów Krzysztofa Kolumba.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)



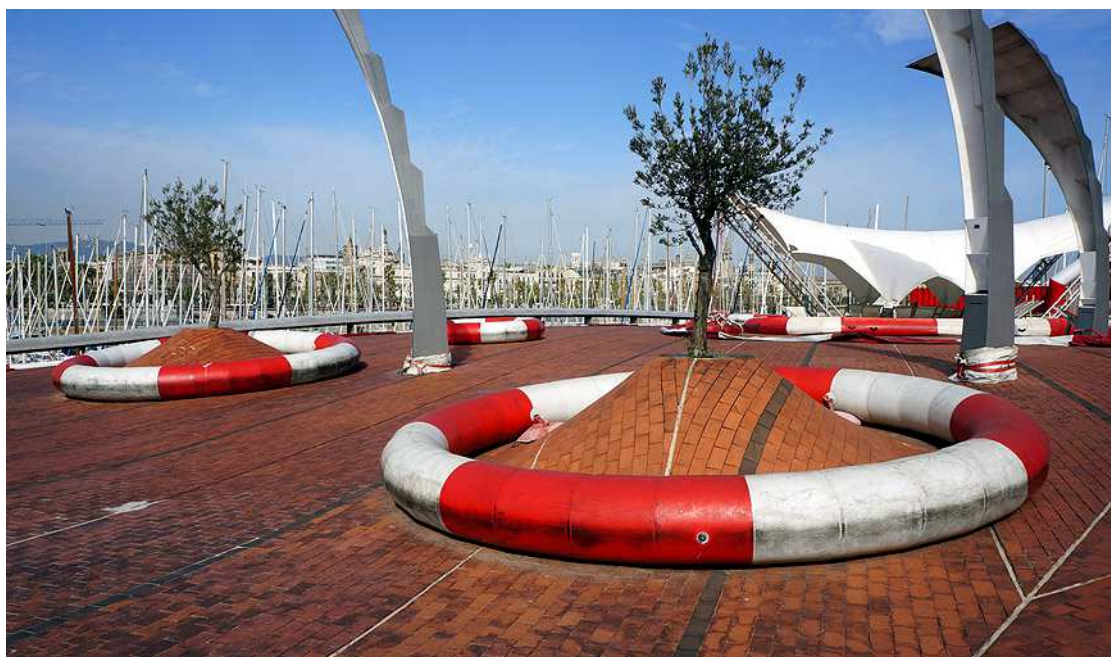
Fot. 59. Kładka nad ulicą łącząca plac miejski z dachem nad hangarem.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)

Wzdłuż południowo-wschodniej granicy mariny biegnie miejska ulica (Fot. 59), która zapewnia niezbędny dojazd oraz obsługę komunikacją publiczną. Poprowadzona w obniżeniu tworzy naturalną barierę pomiędzy zamkniętym terenem portu jachtowego a

⁸⁴ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 12.02.2015.

pozostałą otwartą przestrzenią. Taka jej lokalizacja pozwoliła na uniknięcie wrażenia sztucznego wyizolowania mariny, a tym samym jej ekskluzywności.

Ponad ulicą przerzucono most łączący plac przed centrum handlowym z dachem hangaru, który w ten sposób zintegrowano z ogólnodostępną przestrzenią publiczną (Fot. 60, 61). Ze względów funkcjonalnych hangar musi być obiektem parterowym o dużej powierzchni. Konsekwencją takiego rozwiązania jest ogromny płaski dach, przeważnie niezagospodarowany. W tym przypadku jego powierzchnię przeznaczono na park rozrywki dla dzieci⁸⁵. Ten interesujący projekt pokazuje, jak można wykorzystać element obiektu, postrzegany zwykle jako bezużyteczny, a tym samym intensywniej eksploatować cenną przestrzeń nadwodną. Rozwiązanie to pozwala także osobom stojącym na placu zaglądać na teren jachtklubu. W ten sposób obszar fizycznie niedostępny dla osób postronnych został optycznie włączony do przestrzeni ogólnodostępnej, a bariery nie są odczuwalne. Obiekty klubowe i baseny jachtowe są ponadto widoczne poprzez ażurowe ogrodzenie oraz z okien i tarasów sąsiadujących budowli.



Fot. 60. „Reial Club Marítim de Barcelona” – dach hangaru wykorzystany jako plac miejski.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)

⁸⁵ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.bubbleparc.com> [dostęp: 24.03.2019].



Fot. 61. „Reial Club Marítim de Barcelona” – dach hangaru wykorzystany jako plac miejski. Widok z okna sąsiedniego budynku.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)

Najbardziej atrakcyjne jest południowo-zachodnie zamknięcie basenu żeglarskiego, które tworzy promenada morska tzw. Rambla de Mar (Fot. 62, 63). Jest ona przedłużeniem słynnej La Rambla, czyli głównego deptaka Barcelony. Zaprojektowano ją formie drewnianego molo o płynnych kształtach i zmiennej szerokości, ograniczonego interesującymi elementami przestrzennymi, które są podświetlane nocą. Promenada i wodny plac na jej zakończeniu stały się popularnym miejscem integracji i rekreacji mieszkańców. Rozciągają się z nich widoki na morze, cumujące jachty i panoramę miasta.

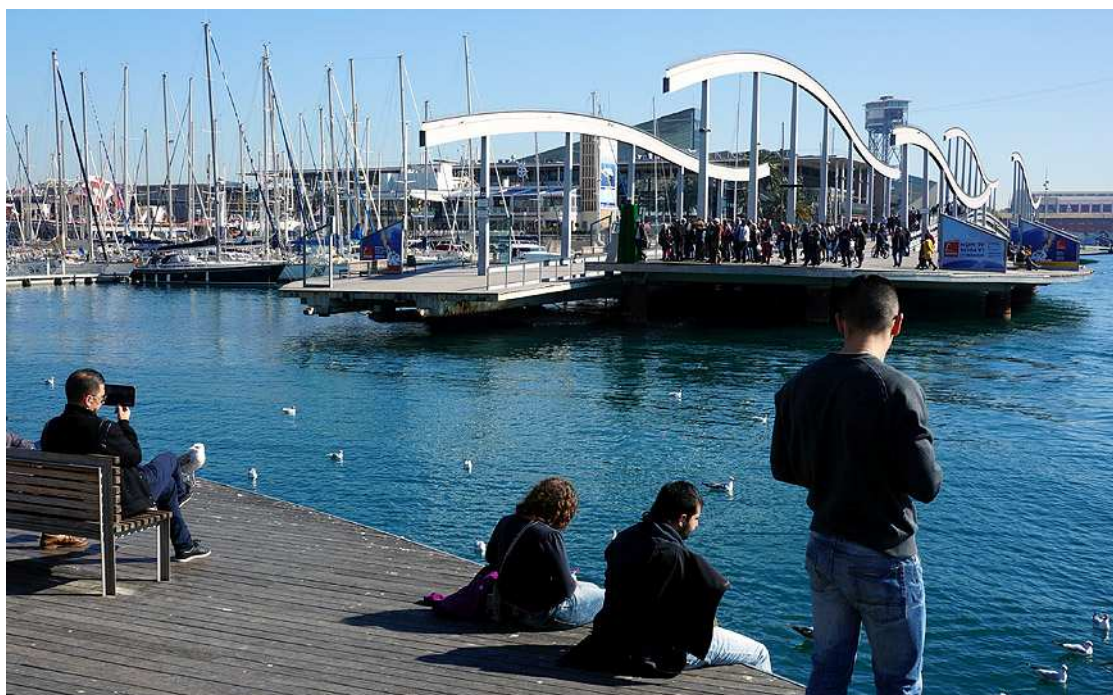


Fot. 62. Wejście na Rambla de Mar.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)



Fot. 63. Rambla de Mar – miejsce rekreacji.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)

Dodatkową atrakcją tej unikalnej przestrzeni miejskiej są rozsuwane wrota w drewnianym moło Rambla de Mar. Umożliwiają one dostęp do zamkniętego z czterech stron basenu jachtowego. Otwarcie bramy i wpłynięcie jachtu jest swoistym spektaklem, którego widzami są przechodnie (Fot. 64). W tym miejscu przenikają się dwa światy – lądowy i wodny.



Fot. 64. Rozsuwane wrota w Rambla de Mar. Przechodnie czekają na zamknięcie mostu i przyglądają się przepływającym jachtom.
Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)

Dàrsena Nacional jest przeznaczona dla stałych rezydentów. Mają tu siedzibę dwa kluby żeglarskie „Reial Club Marítim de Barcelona”⁸⁶ i „Reial Club Nàutic de Barcelona”⁸⁷, które oferują łącznie około 700 miejsc postojowych na wodzie oraz plac z miejscami na lądzie. W budynkach klubowych znajduje się zaplecze biurowe, sanitarne, socjalne, techniczne i sale klubowe oraz ogólnie dostępna restauracja. Doskonałe położenie Dàrsena Nacional sprawia, że jest wygodnym miejscem do stałego trzymania jachtów dla mieszkańców miasta, a dzięki dobremu wkomponowaniu w otoczenie nie przytłacza wielkością i funkcjami technicznymi. Warto zwrócić uwagę na to, że ten położony w centrum miasta port jachtowy posiada pełen program dobrej mariny i zaspokaja całkowicie potrzeby żeglarzy. To dość rzadko spotykana sytuacja, ponieważ bardzo trudno jest zorganizować duże zaplecze techniczne i place postojowe w takim miejscu. Zazwyczaj projektanci rezygnują z nich, ograniczając funkcje portu do programu przystani. Takie podejście stwarza przyszłym użytkownikom żeglarzom wiele kłopotów z wykonywaniem bieżących napraw, remontów i przygotowaniem jachtu do żeglugi lub zmusza ich do szukania miejsca w innym, często odległym, porcie.

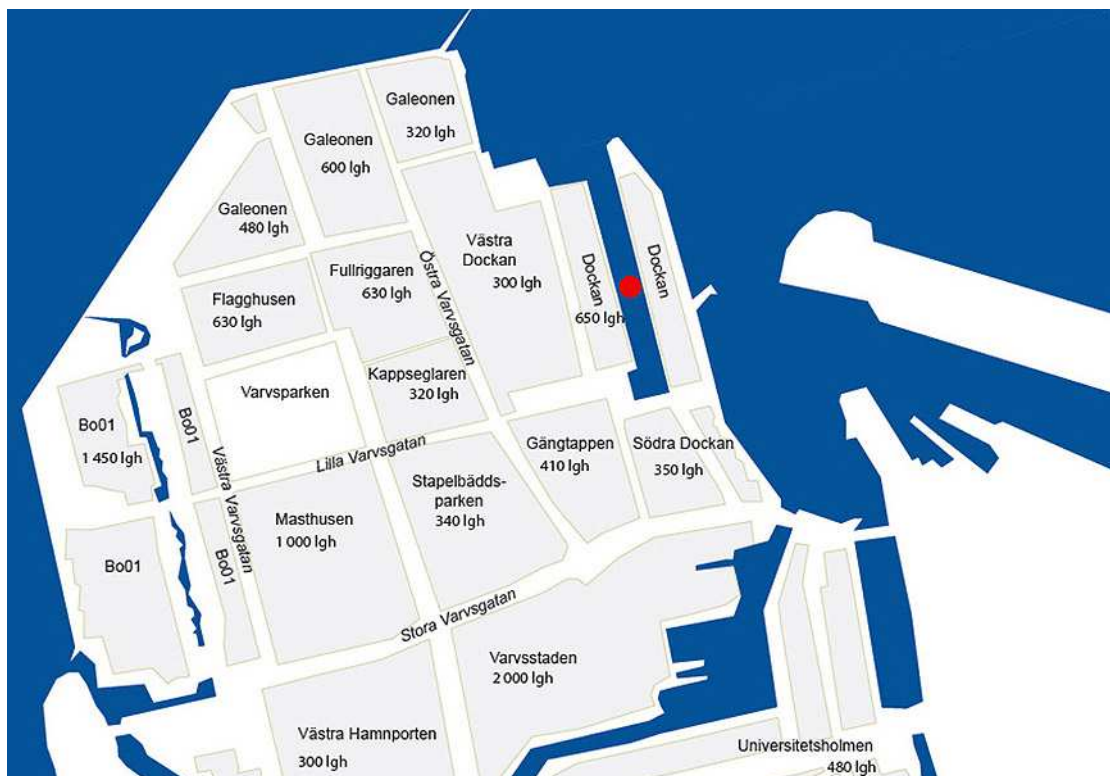
Nowatorskie rozwiązania architektoniczne i przestrzenne zastosowane w Dàrsena Nacional zdecydowały o tym, że port ten stał się ozdobą i integralną częścią miejskiej przestrzeni publicznej oraz atrakcją turystyczną. Z kolei rozwiązania funkcjonalne zaspokajające potrzeby żeglarzy sprawiły, że równocześnie jest on wygodną mariną.

⁸⁶ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.maritimbarcelona.org/> [dostęp: 25.10.2018].

⁸⁷ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.rcnb.com/en/> [dostęp: 25.10.2018].

MALMÖ – DOCKAN

Vastra Hamnen to dawny port zachodni i tereny stoczniowe położone nad cieśniną Öresund na północny zachód od centrum miasta Malmö (Ryc. 6). Obszar ten powstał pod koniec XIX wieku w wyniku usypania sztucznego półwyspu na potrzeby stoczni Kockums, która w połowie XX wieku była największym międzynarodowym producentem tankowców.



Ryc. 6. Plan terenów Vastra Hamnen. Czerwony punkt wskazuje Dockan Marina.

Źródło: <http://citypeak.blogspot.com/2011/10/malmo-region.html> [dostęp: 06.06.2017]

W konsekwencji światowego kryzysu naftowego stocznia przestała otrzymywać zamówienia i została zamknięta w roku 1986. Tym samym Malmö utraciło strategicznego pracodawcę, a wkrótce potem podejmowane dla zrehabilitowania zlikwidowanych miejsc pracy próby wprowadzenia innego przemysłu nie powiodły się. Spadła też znacznie liczba mieszkańców. Sytuacja zaczęła się zmieniać po przeprowadzonych w roku 1994 wyborach do władz miejskich. Ponowiono wtedy wysiłki na rzecz pobudzenia miasta. Jednak tym razem przyjęto strategię polegającą na uczynieniu z Malmö tzw. miasta wiedzy. Przeprowadzona na wstępie analiza wykazała największe braki w poziomie wykształcenia mieszkańców oraz w ofercie dobrych miejsc do zamieszkania. Aby rozwiązać te problemy, powołano uniwersytet i rozpoczęto organizację targów mieszkaniowych, a projekty otrzymały pomoc państwową i unijną. W roku 2001 otwarto narodowe targi mieszkaniowe o nazwie „Bo-01 – miasto jutra”. Zaprezentowano na nich i

oddano do użytku pierwszy etap zabudowy Vastra Hamnen tzw. eco-wioskę⁸⁸. Zaprojektowano ją jak na tamte czasy w sposób innowacyjny, stosując zrównoważoną zabudowę wyposażoną w nowoczesne i przyjazne dla środowiska rozwiązania techniczne.



Fot. 65. Dockan Marina.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)

Kolejnym etapem transformacji tego obszaru była adaptacja Dockan – jednego z największych suchych doków na świecie (Fot. 65). Przekształcono go na port jachtowy, a wokół zbudowano dzielnicę mieszkaniowo-biurową. Dzisiaj jest to nie tylko popularne miejsce do mieszkania, lecz także tętniące życiem serce dzielnicy i siedziba biur światowych koncernów (Anderberg 2015; Kusińska 2009).



Fot. 66. Dockplatsen – główny plac na końcu dawnego doku. Drewniane schody z widokiem na port jachtowy są popularnym miejscem odpoczynku i spotkań.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)

W projekcie przekształcenia tego przemysłowego obiektu zastosowano interesujące rozwiązania, które spowodowały, że przystań jachtowa stała się jednocześnie przyjazną

⁸⁸ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://bennieontheloose.com/malmo-vastra-hammen> [dostęp: 12.11.2018].

przestrzenią publiczną⁸⁹. Wzdłuż wysokich nabrzeży dawnego doku zainstalowano pływające pomosty cumownicze. W wielu miejscach wybudowano drewniane schody z siedziskami, które połączyły zróżnicowane poziomy (Fot. 66). Powstały w ten sposób małe amfiteatry, w których można usiąść i odpocząć, ciesząc oczy widokiem jachtów na wodzie. Przestrzeń ta jest tak samo dostępna dla przechodniów, jak i dla żeglarzy. Zaciera się tu granica między dwoma dotychczas izolowanymi funkcjami. Teren miasta płynnie zmienia się w teren portu i odwrotnie. Podobne wrażenia odnosi przyplływający żeglarz, który po zacumowaniu od razu znajduje się w centrum miasta, a nie w odgradzonej płotem przystani.



Fot. 67. Dockan Marina – pływająca platforma i schody-siedziska.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)

W kilku punktach pływające pomosty poszerzono o sporej wielkości platformy (Fot. 67, 68, 69), które umieszczono w ciągu stanowisk cumowniczych. Są one wykorzystywane jako letnie ogródki okolicznych kawiarenek i tarasy wypoczynkowe. Korzystający z nich przechodnie jeszcze bardziej zbliżają się do wody, a pijąc kawę, mogą wyobrażać sobie, że żeglują na jachcie.

⁸⁹ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 27.05.2018.



Fot. 68. Dockan Marina – pływająca platforma.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)



Fot. 69. Dockan Marina – pływająca platforma.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)

Sąsiedztwo przystani cieszy się dużą popularnością. Na górnym poziomie wokół basenu jachtowego biegnie deptak, na którym zaprojektowano miejsca dla kawiarnianych stolików i parasoli (Fot. 70). Nie ma tu jednak warunków na rozbudowę funkcji żeglarskich ponad program przystani. Na przeprowadzenie remontu lub zimowanie żeglarze muszą szukać innego miejsca⁹⁰.

⁹⁰ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.dockanmarina.se/en/> [dostęp: 12.11.2018].



Fot. 70. Dockan Marina – kawiarnia na nabrzeżu.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016).

Zastosowany w dawnym doku pomysł na integrację portu jachtowego z przestrzenią publiczną miasta jest zdumiewająco prosty, malowniczy i niezwykle skuteczny. Potwierdzają to najlepiej ludzie, a szczególnie studenci z pobliskiego uniwersytetu, chętnie i często korzystający z przygotowanych siedzisk i platform. Dockan i Bo-01 są także popularnym miejscem weekendowych wypadów mieszkańców innych dzielnic, a nawet nieodległej Kopenhagi⁹¹.

FRÉJUS

Położone na francuskim Lazurowym Wybrzeżu Fréjus, to obecnie popularna miejscowość turystyczna. Przypuszcza się, że osadnictwo rozwinęło się tu już w czasach prehistorycznych. Fundacja miasta miała miejsce w okresie, gdy znajdowało się ono pod panowaniem rzymskim, czyli około roku 49 p.n.e. Znane było wtedy pod nazwą Forum Julii. Jego rozkwit i rozbudowa nastąpiły pod rządami Oktawiana Augusta, mniej więcej trzydzieści lat później. Dzięki swojemu dogodnemu położeniu na skrzyżowaniu szlaków lądowych i wodnych Forum Julii stało się jednym z najważniejszych ówczesnych portów na Morzu Śródziemnym (Fot. 71).

⁹¹ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.unityline.pl/blog/blog/2013/05/10/vastra-hamnen-dzisiejsze-oblicze-miasta-przyszlosci/>. [dostęp: 12.11.2018].



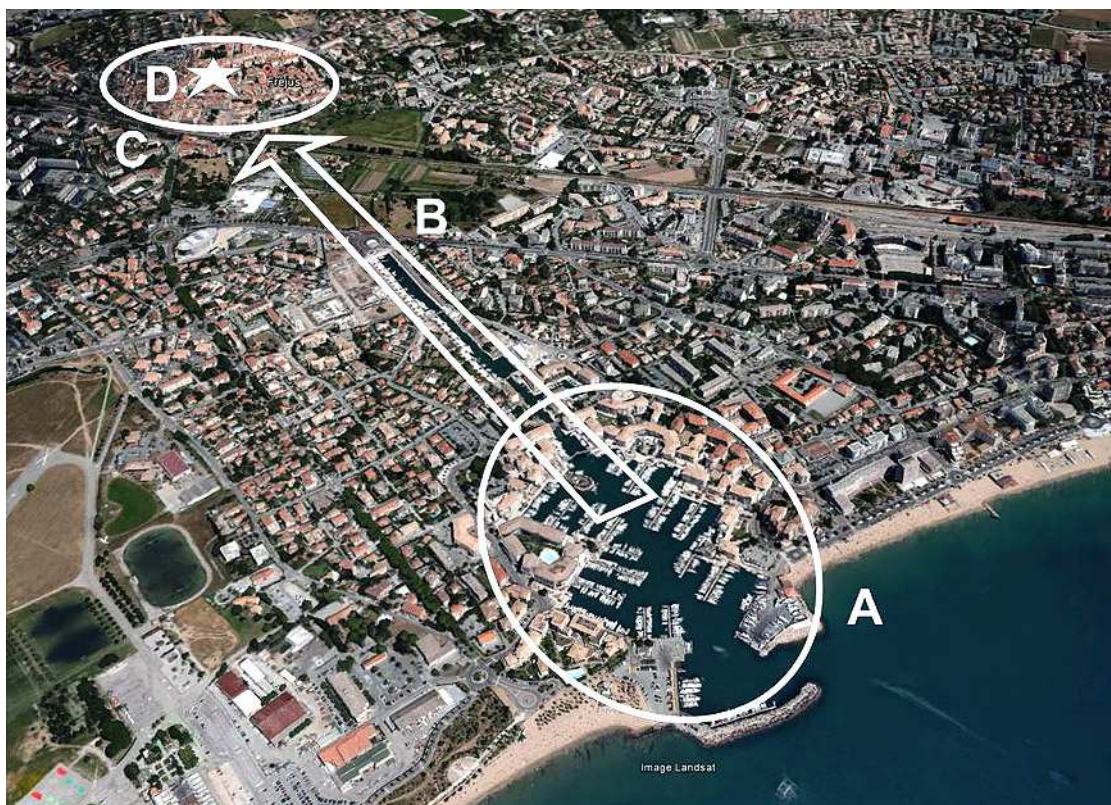
Fot. 71. Makieta Forum Julii. Widoczny port z czasów rzymskich i prowadzące do niego szerokie wejście z morza oraz kanał.

Źródło: <https://i.imgur.com/5mkXHIK.jpg> [dostęp: 16.11.2018]

Niestety z biegiem czasu uległ on zamuleniu, a miasto straciło swoje znaczenie. Rozkwitło na nowo dopiero w połowie XIX wieku, gdy wraz z sąsiednimi miejscowościami stało się modnym kurortem. Osuszono wtedy bagna oddzielające je od morza i wybudowano dzielnicę nadmorską Fréjus-Plage. W roku 1989 zakończono kompleksową przebudowę jej frontu wodnego, którego najważniejszym elementem stał się port jachtowy. Za podstawowe założenie przestrzenne tej inwestycji przyjęto nawiązanie do usytuowania historycznego portu, oddalonego kiedyś aż około 900 m od brzegu morskiego⁹². Zrealizowano to poprzez wytyczenie głównej osi kompozycyjnej, która łączy marinę z katedrą Saint-Léonce i przebiega śladem dawnego kanału (Ryc. 7) (Marzęcki 2016), oraz zagłębienie akwatorium w ląd.

⁹² Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <http://forum-julii.pagesperso-orange.fr/ROM-HISTOIRE%20de%20FJ.html> [dostęp: 16.11.2018],
- <http://fracademic.com/dic.nsf/frwiki/644575> [dostęp: 16.11.2018],
- <http://www.a41.pl/frejus.html> [dostęp: 12.11.2018],
- <http://www.portfrejus.fr/en/information-news/histoire-du-port/> [dostęp: 12.11.2018],
- https://www.reddit.com/r/papertowns/comments/7xtjia/forum_julii_one_of_the_major_naval_bases_of_the/ [dostęp: 16.11.2018].



Ryc. 7. Schemat powiązań przestrzennych pomiędzy mariną, a dzielnicą staromiejską Fréjus wykonana przez W. Marzęckiego. Oznaczenia: A – marina, B – oś widokowa poprowadzona od mariny wzdłuż kanału w kierunku starego miasta, C – obszar starego miasta Fréjus, D – katedra Saint-Léonce. Zielony, nie zabudowany teren (obok litery B), to obszar dawnego portu. Źródło: (Marzęcki 2016:12).



Fot. 72. Port jachtowy w Fréjus (jeszcze bez przedłużonego kanału) – widok z lotu ptaka. Źródło: https://marinas.com/view/marina/lwcp3e_Port_De_Frejus_Marina_Frejus_Provence-Alpes-Cote_DAzur_France [dostęp: 05.10.2018]

Ukształtowanie mariny w Fréjus (Fot. 72, 73) nie nawiązuje wyłącznie do historycznej tradycji tego miejsca, lecz wpisuje się, w tendencję – zapoczątkowaną budową Port Grimaud – do daleko posuniętej ingerencji w linię brzegową i budowy kanałów oraz przystani w głębi lądu.



Fot. 73. Port jachtowy w Fréjus (jeszcze bez przedłużonego kanału) – widok od strony morza.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/lwcp3e_Port_De_Frejus_Marina_Frejus_Provence-Alpes-Cote_DAzur_France [dostęp: 05.10.2018]

Port jachtowy i okalającą go zabudowę usytuowano niemal symetrycznie względem osi biegnącej wzdłuż przekopu, która wirtualnie łączy oddalone zabytkowe centrum z morzem. Jego brzegi spina niczym klamra mały mostek z platformą widokową (Marzęcki 2016) (Fot. 74). W planie dzielnicy widoczna jest konsekwentnie przeprowadzona eliminacja ruchu kołowego z bezpośredniego sąsiedztwa akwatorium. Ulicę dojazdową poprowadzono po jej zewnętrznej stronie. Jedynie w rejonie południowo-zachodniego falochronu zlokalizowano duży plac umożliwiający obsługę jachtów i postój samochodów. Tereny nadwodne w centrum pozostawiono jako strefę pieszą. Wyróżnia to Fréjus na tle innych kurortów tego regionu, w których komunikacja samochodowa ma pierwszeństwo, a drogi i parkingi izolują od wody. Tutaj miasto i port funkcjonują jak jeden organizm, a ludzie mogą swobodnie przemieszczać się w obrębie zabudowy i nabrzeży. Pomosty cumownicze dochodzą bezpośrednio do nadwodnej promenady o starannie zaprojektowanej nawierzchni, na której kawiarnie i restauracje wystawiają swoje ogródki. Budynki otaczające basen jachtowy to apartamentowce, pensjonaty i hotele. Przy wznoszeniu tej nadmorskiej dzielnicy nie zapomniano o żeglarzach. Oprócz miejsc

postojowych dla jachtów mają do dyspozycji małą stocznię⁹³, zlokalizowaną przy północno-wschodnim falochronie i plac przeznaczony na postawienie jednostek na lądzie.



Fot. 74. Most z platformą widokową łączący przeciwległe brzegi.

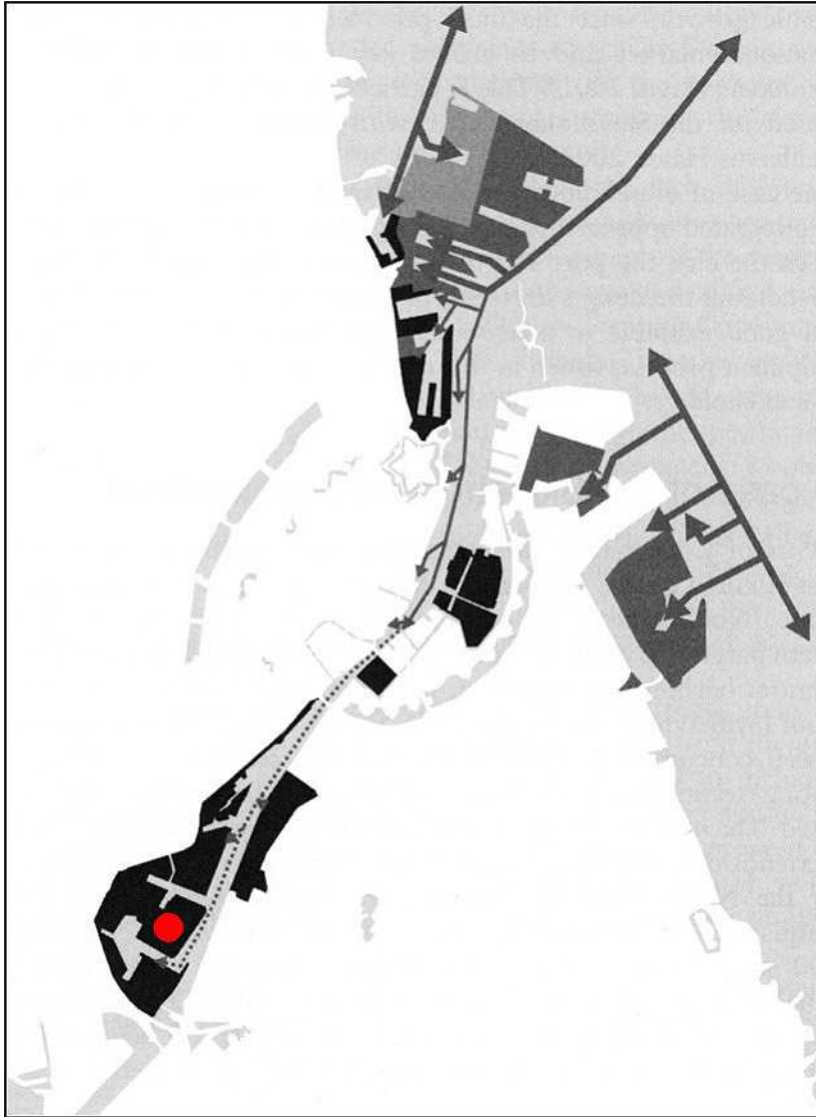
Źródło: <https://cotedazurestate.com/en/search/Sale-Apartment-Fr%C3%A9jus-83600-Port-Fr%C3%A9jus> [dostęp: 05.10.2018]

Fréjus to rzadki i piękny przykład zintegrowania portu jachtowego z miastem poprzez świadome kształtowanie przenikania się ich struktur. Zaprojektowane w oryginalny sposób akwatorium (Fot.72) pełni rolę placu wodnego i jest centralnym miejscem dzielnicy nadmorskiej.

KOPENHAGA – SLUSEHOLMEN

Pierwsze studia i plany dotyczące przebudowy frontu wodnego Kopenhagi podjęto już pod koniec lat siedemdziesiątych XX wieku, gdy w wyniku konieczności dostosowania do nowych wymagań technologicznych kopenhaskie porty zaczęto restrukturyzować i przenosić na tereny portów północnego i wschodniego, uwalniając tereny portów południowego i wewnętrznego (Ryc. 8).

⁹³ Więcej na ten temat na stroni internetowej: <http://www.cnpf.eu> [dostęp: 01.12.2018].



Ryc. 8. Kopenhaga – cztery główne obszary portowe: północny, wschodni, wewnętrzny i południowy (czerwony punkt).
Źródło: Fraser, Garcia Ferrari (2012: 184)

Wypracowanie metody rewitalizacji terenów poportowych było żmudne, długotrwałe i obciążone błędami. Pierwsze inwestycje zaczęły postawać pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Jedną z nich był zespół biurowców wybudowany w pasie nadwodnym przy drodze szybkiego ruchu Kalvebod Brygge. Realizacja ta spotkała się z falą krytyki, szczególnie ze strony mieszkańców miasta. Negatywnie oceniono architekturę w postaci dużych brył tworzących barierę zasłaniającą widoki na wodę i uniemożliwiających dostęp do niej oraz przeznaczenie obiektów tylko pod funkcję biurową, co spowodowało, że obszar wokół budynków był pozbawiony innych funkcji i opustoszały po godzinach pracy. Wnikliwa analiza tej sytuacji doprowadziła do zmiany myślenia o przekształcaniach obszarów poportowych i uświadomienia, że inwestowanie w ich granicach wymaga współpracy wszystkich zainteresowanych środowisk. Nowym hasłem

przewodnim przemian przestrzennych stało się *high quality development*, czyli zagospodarowanie najwyższej jakości. Przystąpiono również do opracowania spójnego planu zagospodarowania przestrzennego dla tych terenów i zarzucono działania odosobnione, niezintegrowane z całym przedsięwzięciem.



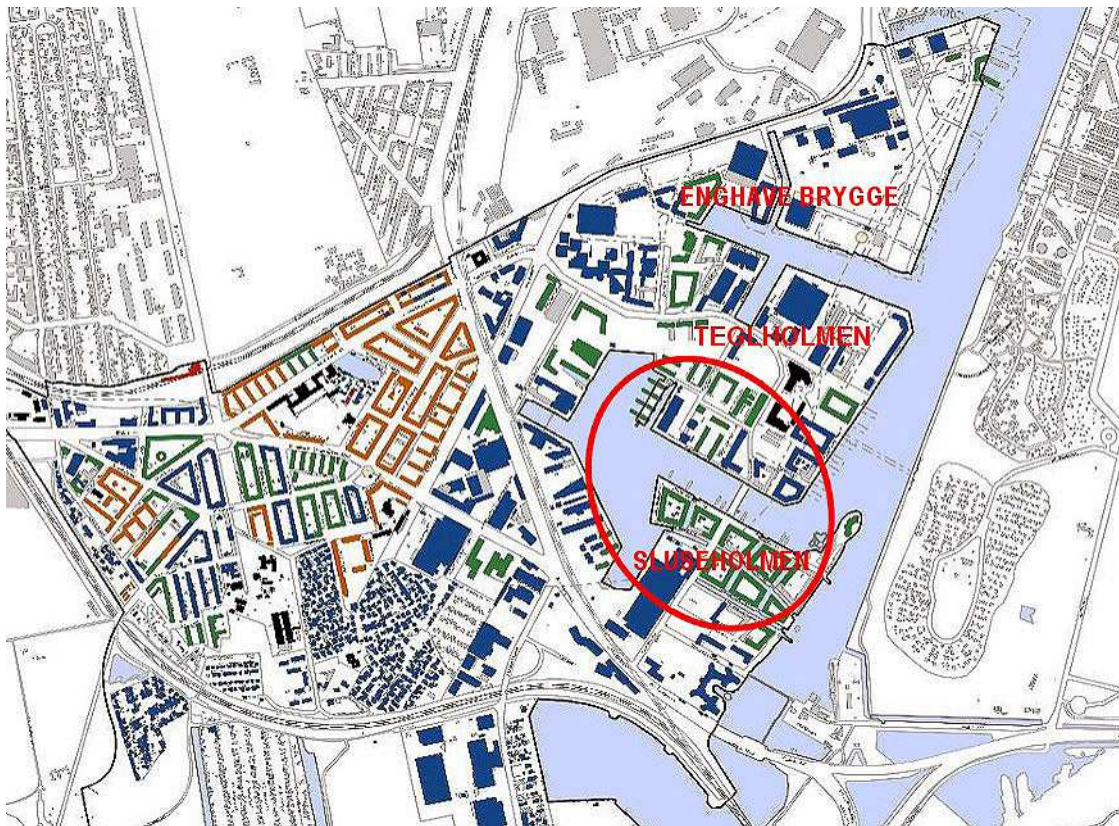
Fot. 75. Kopenhaga – Sydhavn.
Źródło: <http://sluseholmen.dk/> [dostęp: 28.12.2018]

Początkowo inwestowano głównie w obiekty biurowe i użyteczności publicznej. Jednak po pewnym czasie zauważono potrzebę budowy atrakcyjnych zespołów mieszkaniowych, które powstrzymałyby tendencję do opuszczania centrum na rzecz przedmieść i przyciągnęłyby do miasta wysokiej klasy kadrę pracowniczą. Odpowiedzią na to zapotrzebowanie była zabudowa Sluseholmen – półwyspu położonego w Sydhavn (Fot. 75), obejmującego około 130 ha dawnego portu południowego⁹⁴. Oprócz Sluseholmen w jego skład wchodzi jeszcze dwa główne obszary: Teglholmen i Enghave Brygge (Ryc. 9).

Sluseholmen był wykorzystywany nie tylko przez port, ale także przez przemysł o innym profilu, np. fabrykę samochodów Ford. Pierwsze plany jego restrukturyzacji, które przygotowano około roku 1999, zakładały stworzenie dzielnicy mieszkaniowej taniej zabudowy o niskiej intensywności, z niezbędnymi usługami. Dopiero dalsze szczegółowe

⁹⁴ Więcej na ten temat na stronach internetowych:
– <http://sluseholmen.dk/english/> [dostęp: 16.06.2019],
– <http://www.christianshavnet.dk/Christianshavn/Havnefronten/Sydhavnen.html> [dostęp: 25.10.2018],
– <http://www.investcph.com/projects/development/sydhavn> [dostęp: 25.10.2018],
– <http://www.byoghavn.dk/sydhavnen/teglholmen-og-sluseholmen/> [dostęp: 16.06.2019].

konsultacje oraz analiza przykładów realizacji przebudów na podobnych terenach, doprowadziły do rozwinięcia i przeobrażenia wstępnej idei, a w końcu do podjęcia decyzji o stworzeniu bardziej szczegółowego projektu zagospodarowania.



Ryc. 9. Kopenhaga – Sydhavn. Elipsą zaznaczono omawiany obszar.

Rys. Katarzyna Rembarz przy wykorzystaniu mapki ze strony internetowej

https://oxfordresearch.dk/wp-content/uploads/2017/10/Innovationsdistrikt-Sydhavn_2017.pdf

[dostęp: 01.12.2018]



Ryc. 10. Sydhavn – masterplan opracowany przez Sjoerda Soetersa.

Źródło: <https://pphp.nl/wp-content/uploads/2017/05/SLUSEHOLMEN.pdf> [dostęp: 28.12.2018].

Przygotowanie ogólnej koncepcji przestrzennej Sydhavn oraz realizacyjnego projektu urbanistycznego dla Sluseholmen (Ryc. 10) zlecono holenderskiemu architektowi Sjoerdowi Soetersowi, który wykonał wcześniej projekt przekształcenia Wyspy Java we wschodnich dokach w Amsterdamie. Powierzono mu tę pracę, sądząc, że jego doświadczenia pomogą w znalezieniu odpowiedniego rozwiązania dla Kopenhagi⁹⁵. Nie dziwi więc, że w projekcie zabudowy Sluseholmen odnaleźć można szereg inspiracji zaczerpniętych z przebudowy Wyspy Java lub sąsiedniej Borneo-Sporenburg, szczególnie w zakresie kształtowania zabudowy mieszkaniowej i otwartych w kierunku wody ciągów pieszo-jezdných.



Ryc. 11. Sluseholmen – masterplan opracowany przez Sjoerd Soetersa.

Źródło: <https://p.php.nl/wp-content/uploads/2017/05/SLUSEHOLMEN.pdf> [dostęp: 28.12.2018]

⁹⁵ Realizacja budynków zaprojektowanych przez Sjoerda Soetersa przebiegała w latach 2004–2008. W późniejszym okresie budowano jeszcze kanały, mosty i elementy małej architektury. Sydhavn wciąż czeka na linię metra. Projekt spotkał się z dobrym przyjęciem zarówno profesjonalistów, jak i mieszkańców oraz uzyskał liczne nagrody. Sukces tej inwestycji polegał przede wszystkim na nowym podejściu do inwestowania – ścisłej współpracy władz miasta, zarządu portu, deweloperów i projektantów oraz opracowaniu wcześniej dobrego planu zagospodarowania przestrzennego. Inwestycja ta zmieniła postrzeganie potencjału inwestycyjnego obszarów poportowych i możliwości ich regeneracji (Fraser, Garcia Ferrari 2012). Z biegiem czasu, w roku 2017, wypracowano koncepcję stworzenia w Sydhavn dzielnicy innowacyjnej w oparciu o współpracę miasta ze znajdującym się tam już Aalborg Universitet København (AAU CPH) i przedsiębiorstwami, które należałoby zachęcić do stworzenia miejsc pracy na tym terenie. Więcej na stronie internetowej: https://oxfordresearch.dk/wp-content/uploads/2017/10/Innovationsdistrikt-Sydhavn_2017.pdf [dostęp: 01.12.2018].

W Sluseholmen projektanci skupili się na stworzeniu maksymalnie ograniczonych, bezpiecznych, lecz interesujących przestrzeni publicznych i kameralnych zamkniętych kwartałów mieszkalnych. Szczególnym atutem, który miał przyciągnąć przyszłych mieszkańców była nadwodna lokalizacja. Wbrew pozorom Kopenhaga nie oferuje wcale wielu miejsc do mieszkania nad wodą. Przyjęto rozwiązanie tzw. canal-side living oferujące tzw. water dwellings, czyli mieszkania tuż nad wodą. Teren pocięto siatką nowych kanałów, starając się stworzyć jak największe możliwości dostępu do wody poprzez wydłużenie linii nabrzeży (Ryc. 11, Fot. 76). Ta forma zabudowy umożliwiła intensywne wykorzystanie terenu i jej społecznego potencjału poprzez tworzenie wspólnot sąsiedzkich. Wewnątrz kwartałów wyznaczonych kanałami zaprojektowano podwórka, pod którymi ukryto parkingi. Każdy kwartał miał inne wymiary i kształt, co pozwoliło na ich zróżnicowanie estetyczne. Duży nacisk położono na interesujące rozwiązanie elewacji, które nadają budynkom indywidualny charakter, a w całym zespole zabudowy wywołują wrażenie zmienności i rodzą efekt zaciekawienia (Fraser, Garcia Ferrari 2012; Soeters 2017; Strzelecka-Seredyńska 2016)⁹⁶.



Fot. 76. Sluseholmen – kanał oddzielający kwartały zabudowy. Widoczne są mostek i minipomosty należące do mieszkań położonych na najniższym poziomie.

Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

⁹⁶ Za projekty architektoniczne odpowiedzialna była duńska pracownia architektoniczna Arkitema Architects oraz dwadzieścia innych mniejszych pracowni zatrudnionych wyłącznie do projektów elewacji. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.archdaily.com/330652/sluseholmen-arkitema-architects-sjoerd-soeters> [dostęp: 01.12.2018].



Fot. 77. Sluseholmen – centralny kanał prowadzony po łuku i nowa zróżnicowana zabudowa.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)



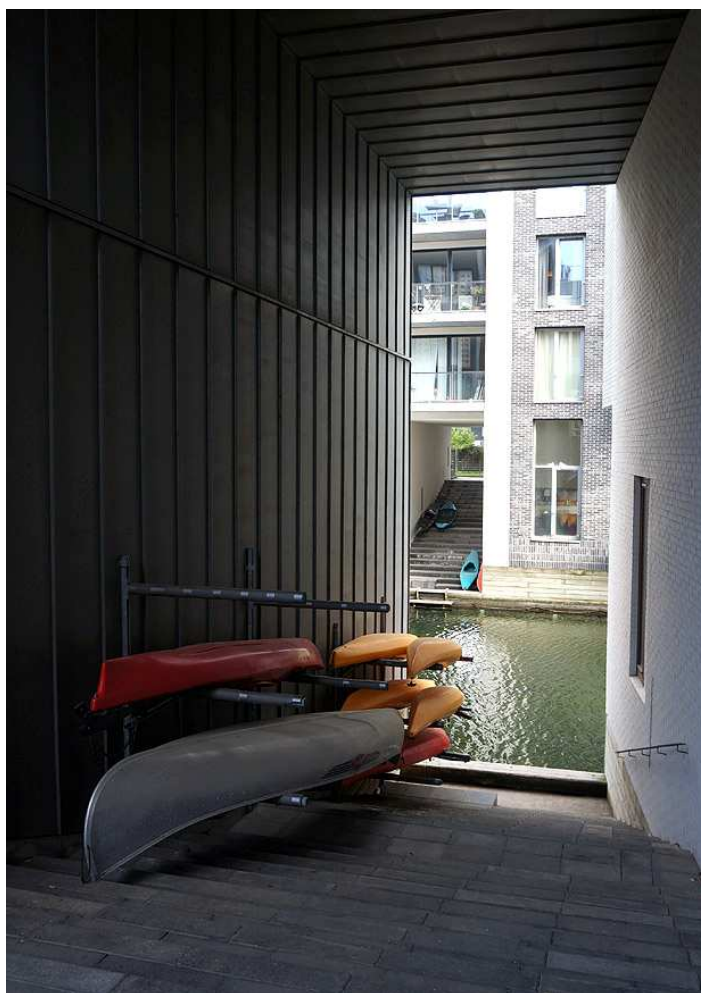
Fot. 78. Sydhavn – dawny kanał portowy (Teglværksløbet) i most Teglværksbroen. W tle nowa zabudowa Sluseholmen. Na pierwszym planie nowe pomosty dla jednostek pływających.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

Szczególną rolę w tym założeniu przestrzennym odgrywa woda⁹⁷. Bez wprowadzenia jej w bezpośrednie sąsiedztwo budynków nie uzyskano by tak atrakcyjnego efektu. Osiedle to, jakkolwiek interesujące, nie wyróżniałoby się aż tak bardzo na tle innych dobrze zaprojektowanych osiedli mieszkaniowych Kopenhagi. W projekcie zastosowano szereg rozwiązań, które budują wizualną różnorodność i sprawiają, że przebywanie tam jest ekscytujące. Zróżnicowana szerokość kanałów umożliwia obserwowanie

⁹⁷ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 26.05.2016.

kontrastujących widoków na zamknięte małe wnętrza i na rozległe wody dawnego portu (Fot. 78), a poprowadzony po łuku główny kanał osiedla (Fot. 77) generuje ciekawe wglądy i zmienne perspektywy. Przestrzeń uatrakcyjnają też liczne małe mostki i duży otwierany most Teglværksbroen⁹⁸ (Fot. 79) łączący Sluseholmen z Tegllholmen.

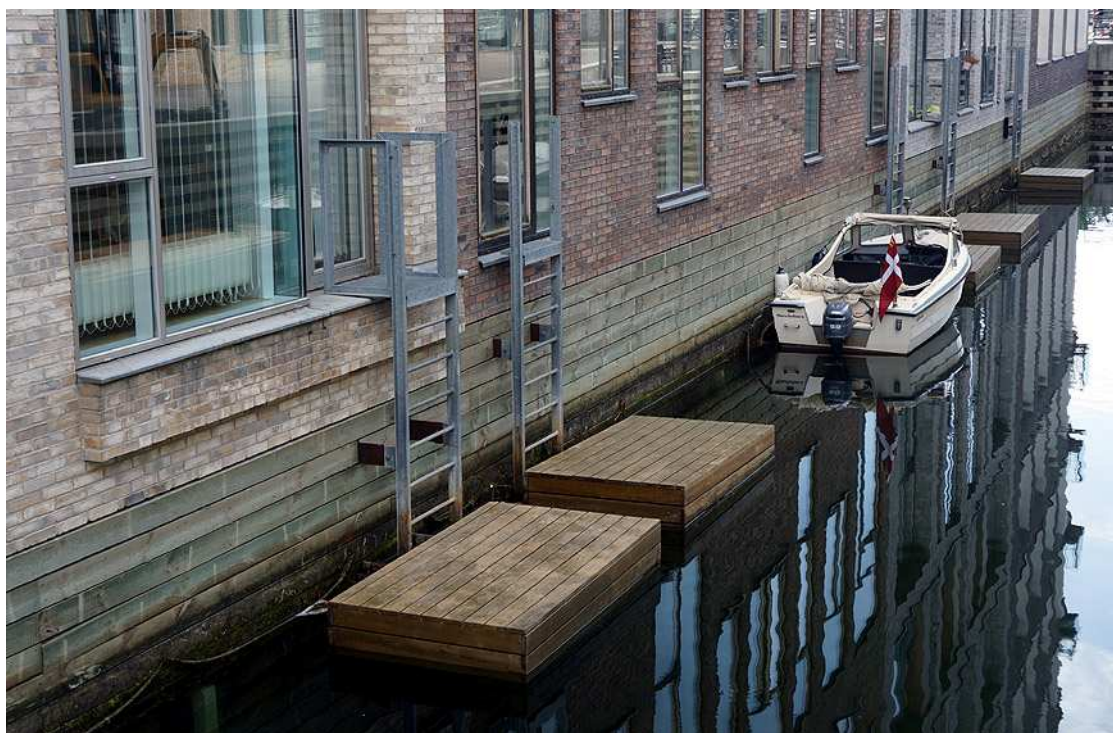
Nie tylko sama obecność wody przyczyniła się do wysokiej atrakcyjności tego zespołu mieszkaniowego. Jednym z głównych jego atutów jest możliwość aktywnego korzystania z niej w formach dostępnych praktycznie dla wszystkich. W pobliżu wysokiego apartamentowca wybudowano ogólnodostępną letnią pływalnię, a z wewnętrznych podwórek prowadzą bramy wprost do kanałów (Fot. 79), otwierające widok na wodę i dające możliwość łatwego uprawiania sportów wodnych, przede wszystkim kajakarstwa. Zachodni kraniec półwyspu zakończony jest schodami schodzącymi z nabrzeża, które tworzą siedziska przeznaczone do wypoczynku.



Fot. 79. Sluseholmen – brama z podwórka prowadzące bezpośrednio do wody. W dali widoczna brama sąsiedniego kwartału.

Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

⁹⁸ Most został zaprojektowany przez firmę Hvidt & Molgaard. Jego główne przęsło wyprodukowano w Gdańsku.



Fot. 80. Sluseholmen – minipomosty należące do mieszkań położonych na najniższym poziomie.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

Największe jednak możliwości korzystania z wody stwarzają przystanie dla łodzi rozlokowane niemal na całym akwenie. Są to obiekty bardzo zróżnicowane. Podobnie jak na Borneo-Sporenburg w Amsterdamie zaprojektowano tu minipomosty dostępne z mieszkań na parterze (Fot. 80). Jest to doskonałe rozwiązanie, które pozwala wykreować prywatny porcik w ograniczonej szerokości kanałów. Pełnią one także rolę elementu ożywiającego ich wody, które bez nich byłyby puste i nieużytkowane. Z kolei nad dużymi dawnymi akwenami portowymi urządzono ogólnodostępne miejsca cumownicze dla większych jednostek żaglowych i motorowych. Równoległe do linii ulic poprowadzono drewniane nabrzeża, do których prowadzą zejścia po schodkach lub pochylniach. (Fot. 81). Podobnie jak parkingi są one integralnym elementem nadwodnych ciągów pieszo-jednych. Łódź motorowa (rzadziej żaglowa) jest bowiem w Sluseholmen jednym z równorzędnych środków transportu, a z przystanku przy moście Teglværksbroen na Tegholmen kursuje prom do centrum miasta.



Fot. 81. Sluseholmen – dawny kanał portowy (Teglværksløbet) i nowa zabudowa. Widoczne nowe pomosty dla jednostek pływających.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)



Fot. 82. Sluseholmen – przystań Valby Bådklubben po wschodniej stronie półwyspu. W głębi apartamentowiec stanowiący dominantę tego obszaru.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)

Po wschodniej stronie półwyspu znajduje się przystań Valby Bådklubben (Fot. 82). Jest to od dawna istniejący w tym miejscu port dla jachtów i motorówek. Pierwotnie chciano ją stąd usunąć, jednak protesty jej użytkowników i okolicznych mieszkańców uświadomiły władzom miejskim i deweloperom, jak ważne jest znaczenie tego miejsca dla lokalnej

społeczności (Fraser, Garcia Ferrari 2012). Ostatecznie pozostawiona nadaje sąsiedztwu oryginalny lokalny klimat i koloryt. Buduje także tożsamość tego na wskroś współczesnego osiedla, przypominając o jego historii.

W przypadku nowego Sluseholmen trudno mówić o klasycznym porcie jachtowym z jego zapleczem i oddziaływaniem. Woda i przystanie zostały tutaj wykorzystane przede wszystkim do podniesienia atrakcyjności miejsca i stworzenia jego spójnego niepowtarzalnego charakteru, czyli wykreowania tożsamości. Są integralnym elementem przestrzeni publicznej, która rozciąga się nie tylko na lądzie. Akwatoria pełnią bowiem rolę równorzędną jako miejsca rekreacji i drogi wodne. Podobnie trudno dzielić użytkowników tej przestrzeni na żeglarzy i nieżeglarzy. W Sluseholmen wszyscy po prostu mieszkają w porcie jachtowym i z niego korzystają.

5.4.1 PORTY JACHTOWE POLSKIE

SZCZECIN – WYSPA GRODZKA

Wyspa Grodzka (Fot. 83) leży w śródmieściu Szczecina, dokładnie na przeciw Wałów Chrobrego. Od zachodu opływa ją Odra Zachodnia, od wschodu Kanał Grodzki, a od południowego-wschodu kanał Duńczyca. Wyspa nie jest naturalna. Stanowiła niegdyś cypel wyspy zwanej „der Fette Ort” i została wydzielona w wyniku przekopania kanałów. Nigdy nie była trwale zagospodarowana. Początkowo wykorzystywano jej teren pod ubój bydła na potrzeby miasta. W XVIII wieku powstała tu kuźnia, która z biegiem czasu przekształciła się w zakład produkujący kotwice dla statków. W okresie międzywojennym wykorzystywano ją dla celów rekreacyjnych, głównie jako ośrodek sportu wioślarskiego. Po drugiej wojnie światowej jej przeznaczenie w zasadzie nie zmieniło się, jedynie w części północnej założono ogródki działkowe (Gołębiewski 2012).

W roku 2007 władze Szczecina podjęły decyzję o przyjęciu długoterminowej strategii rozwojowej do roku 2050, której nadano formę profesjonalnej marki miejskiej o nazwie „Szczecin Floating Garden 2050”, czyli pływający ogród. Założeniem projektu jest połączenie zalet metropolii ze spokojem i pięknem natury dzięki wykorzystaniu potencjału miasta, który tworzą: położenie w delcie Odry, łatwy dostęp do wody oraz duża ilość wysp i terenów zielonych. Na główny obszar działań wybrano tzw. Śróddrze, gdzie postanowiono stworzyć nowe serce Szczecina. Ważnymi hasłami strategii są ekologia i jachting⁹⁹.

⁹⁹ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Szczecin_Floating_Garden_2050_%E2%80%93_marka_miasta [dostęp: 16.05.2019],
- <http://www.szczecin.eu/de/node/258> [dostęp: 16.05.2019].



Fot. 83. Wyspa Grodzka, Łasztownia i Trasa Zamkowa.

Źródło: <https://aeropix.pl/szczecin-lotu-ptaka-lasztownia-wyspa-grodzka-zielona-trasa-zamkowa/> [dostęp: 05.05.2019]



Fot. 84. Wyspa Grodzka. Widoczna piaszczysta plaża miejska i sąsiadująca z nią przystań (zrealizowany pierwszy etap). Na dalszym planie Wały Chrobrego.

Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=98736&page=537>; Fot. Piotr Krajewski [dostęp: 05.05.2019]

Jednym z pierwszych podjętych działań było zagospodarowanie południowego cypla Wyspy Grodzkiej (Fot. 84) i stworzenie tam miejskiej strefy rekreacyjnej, której ważnym elementem miał być port jachtowy. W celu realizacji tego zadania Urząd Miasta rozpiisał konkurs na koncepcję urbanistyczno-architektoniczną. Na jesieni roku 2009 rozstrzygnięto go i wybrano pracę autorstwa Pracowni Architektury Podczaszy z Krakowa (Ryc. 12)¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

– <http://www.podczaszy-pa.com/architektura/port-jachtowy-w-szczecinie-2/> [dostęp: 05.05.2019],



Ryc. 12. Szczecin – Wyspa Grodzka. Koncepcja projektowa.

Źródło: <http://www.podczaszy-pa.com/architektura/port-jachtowy-w-szczecinie-2/> [dostęp: 05.05.2019]

Zwycięski projekt przewidywał lokalizację basenu jachtowego na kanale Duńcy i podzielenie go na dwie części interesująco zaprojektowanym, zwodzonym mostem, łączącym nabrzeże Starówka na Łasztowni z Wyspą Grodzką (Fot. 85). Miejsca cumownicze rozmieszczono wzdłuż obu jego brzegów. Na nabrzeżu Wyspy Grodzkiej zaplanowano trzy parterowe budynki zaplecza przystani, w których zlokalizowano biura, sanitariaty i kawiarnię. Od strony Odry Zachodniej przewidziano kolejne miejsca postojowe oraz parterowy budynek z kawiarnią i zapleczem sanitarnym. Teren cypla południowego zaaranżowano jako zielone miejsce rekreacji i wypoczynku (Marzęcki 2016).



Fot. 85. Przystań jachtowa i most na kanale Duńcy – widok od strony południowo-zachodniej.

Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=126522183>; Fot. Piotr Krajewski [dostęp: 05.05.2019]

Pierwszą fazę inwestycji zrealizowano w latach 2013–2015. Przedsięwzięcie poprzedzono wycinką drzew i wywiezieniem 80 ton zalegających tu odpadów. Następnie nawieziono 1500 ton piasku w celu podniesienia poziomu terenu dla zabezpieczenia go

– <https://investmap.pl/inwestycja/wiadomosci/szczecin-marina-na-wyspie-grodzkiej,3014.html> [dostęp: 05.05.2019].



przed zalewaniem. W ramach tego etapu wybudowano most, miejsca cumownicze i promenadę po jego południowo-zachodniej stronie oraz pierwszy budynek mieszczący biura przystani i ogólnodostępne toalety (Fot. 86)¹⁰¹. Nietypowym rozwiązaniem jest umieszczenie toalet dla żeglarzy w konstrukcji mostu (Fot. 87).



Fot. 86. Przystań jachtowa – widok z mostu na kanale Duńczycy.
Fot. Katarzyna Rembarz (14.09.2018)



Fot. 87. Widok ściany mostu z wejściami do pomieszczeń sanitarnych dla żeglarzy.
Fot. Katarzyna Rembarz (14.09.2018)

¹⁰¹ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <http://forum-motorowodne.pl/dolna-odra-i-zalew-szczecinski/port-jachtowy-szczecin/105/> [dostęp: 05.05.2019],
- <http://www.zegluga.szn.pl/pl/zegluga-szczecinska/miejska-strefa-letnia> [dostęp: 16.05.2019].

Jak dotąd zagospodarowanie otoczenia przystani odbiega od wizji przedstawionej w projekcie. W roku 2016 powstała tu Miejska Strefa Letnia Szczecina, z której roztacza się widok na Wały Chrobrego (Fot. 88). Na usypanej sztucznej plaży ustawiono leżaki i parasole. Znajduje się tu także punkt gastronomiczny oraz plac do gier plażowych i imprez plenerowych. Teren ten sąsiaduje z otoczoną płotem działką, na której co roku w sierpniu odbywa się festiwal fajerwerków¹⁰².



Fot. 88. Miejska Strefa Letnia Szczecina. W oddali widoczny budynek Urzędu Wojewódzkiego na drugim brzegu Odry.

Fot. Katarzyna Rembarz (14.09.2018)

Wyspa Grodzka wraz z przyległą Łasztownią, zgodnie z założeniami nowej strategii, jest przekształcana w strefę rozrywki i rekreacji miejskiej¹⁰³. Istniejące tu budynki są sukcesywnie wyburzane lub restaurowane. Na szczególną uwagę zasługuje odnowienie obiektów dawnej rzeźni. Jest to miejsce, gdzie na zlecenie miasta organizowane są imprezy masowe. W tym celu na końcu Nabrzeża Starówka przygotowano duży plac, na którym odbywają się koncerty (Fot. 89, 90). W trakcie cyklicznych zlotów żaglowców większe jednostki cumują przy dawnych wysokich nabrzeżach portowych. Na Łasztowni działa także Centrum Kultury Euroregionu Stara Rzeźnia.

¹⁰² Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.pyromagic.pl/> [dostęp: 30.05.2019].

¹⁰³ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <http://ckesr.pl/> [dostęp: 16.05.2019],
- <http://mojalasztownia.pl/> [dostęp: 16.05.2019],
- <http://wyspagrodzka.com> [dostęp: 05.05.2019],
- <http://www.zegluga.szn.pl/pl/zegluga-szczecinska/miejska-strefa-letnia> [dostęp: 16.05.2019].



Fot. 89. Nabrzeże Starówka. Widoczny plac, na którym odbywają się imprezy masowe.
Fot. Katarzyna Rembarz (14.09.2018)



Fot. 90. Nabrzeże Starówka. W tle zabudowania dawnych rzeźni.
Fot. Katarzyna Rembarz (14.09.2018)

„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” (Marzęcki 2016:24). Tą krytyczną opinię zawarł Marzęcki w analizie konkursu i jego wyników. Wskazuje w niej na całkowity brak powiązań przestrzennych nowej inwestycji z sąsiadującą wartościową zabudową Wałów Chrobrego. Niewłaściwie zaprojektowane osie widokowe, szczególnie oś mostu, kierują wzrok na obiekty przypadkowe, a nowe budynki zasłaniają interesujące widoki (Ryc. 13, Fot. 91). Marzęcki podsumowuje swe rozważania następującym stwierdzeniem: „Należy tylko żałować, że inwestycja ta jest realizowana bez wyraźnej idei miasto i kulturotwórczej. (...) Problem leży chyba w zbyt małej świadomości dotyczącej kulturotwórczej roli urbanistyki, a w szczególności ciągłości

kulturowej nowych inwestycji w odniesieniu do zastanych walorów przestrzennych Szczecina” (Marzęcki 2016:25).



Ryc. 13. Port jachtowy na Wyspie Grodzkiej. Analiza koncepcji projektowej wykonana przez W. Marzęckiego. Prawa strzałka ukazuje kierunek osi widokowej z mostu na kanale Duńczycy. Lewa strzałka sugeruje właściwy kierunek usytuowania mostu z widokiem na budynek Muzeum Narodowego – centralny obiekt kompleksu Wałów Chrobrego.
Źródło: W. Marzęcki (2016:17)



Fot. 91. Widok z mostu na kanale Duńczycy w kierunku Wałów Chrobrego. Strzałka wskazuje nieatrakcyjne sylwety budynków zamykające oś widokową.
Fot. Katarzyna Rembarz (14.09.2018).

Port jachtowy¹⁰⁴ jest ładnym elementem otaczającej go przestrzeni publicznej, lecz nie jest z nią powiązany w żaden sposób. Wpisuje się w bogaty program funkcjonalny „nowego Śródmieścia”, lecz nie oferuje dodatkowych funkcji nie związanych z obsługą jachtów. Nie jest też obiektem, który wywierałby wpływ na otoczenie i aktywizował jego

¹⁰⁴ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://northeast-marina.pl/> [dostęp: 05.05.2019].

rozwój. Jak wspomniano wcześniej, nie ma relacji między nim a zabudową Wałów Chrobrego. Pomimo że położony jest na skrzyżowaniu trzech ciągów pieszych: mostu, promenady na Nabrzeżu Starówka i pomostu spacerowego wzdłuż nabrzeża Wyspy Grodzkiej, nie przewidziano rozwiązań architektonicznych, które zachęcałyby do zatrzymania się i spędzenia czasu na jego terenie. Pod względem żeglarskim pełni raczej rolę reprezentacyjnej przystani miejskiej dla gości i sezonowego stanowiska postojowego dla armatorów miejscowych. Brak tu infrastruktury remontowej i placów do postoju zimowego na lądzie. Główne zaplecze żeglarskie Szczecina znajduje się bowiem w innych portach jachtowych na jeziorach Dąbie i Małe Dąbie. Zaletami przystani na Wyspie Grodzkiej są bezpieczne cumowanie w kanale Duńczyca i położenie w centrum miasta, które umożliwia łatwy dostęp do wodnej rekreacji nawet w dzień powszedni¹⁰⁵.

KAMIEŃ POMORSKI

Kamień Pomorski jest położony na wschodnim brzegu Zalewu Kamieńskiego, który powstał z rozlewiska rzeki Dźwiny. Od północy miasto ogranicza zatoka Karpinka, do której wpływa rzeka Świniec. Akwen wchodzi w skład polskich morskich wód wewnętrznych (Fot. 92).



Fot. 92. Kamień Pomorski – widok na przystań jachtową i centrum miasta.
Źródło: <http://www.marinakamienpomorski.pl/galeria/> [dostęp: 05.05.2019]

¹⁰⁵ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 14.09.2018.

Początki osadnictwa w tym miejscu sięgają neolitu¹⁰⁶. Pierwsze wzmianki pisane o grodzie księcia Warcisława I pochodzą z XI wieku. W roku 1274 nadano osadzie lubeckie prawa miejskie. W tym okresie ustaliła się jego nazwa – Camin. Przez kilka wieków Kamień był siedzibą biskupstwa. Miasto wchodziło w skład Hanzy, jednak było przede wszystkim ośrodkiem handlu lokalnego. Odkrycie źródeł solankowych w roku 1876 sprawiło, że stało się uzdrowiskiem. Do połowy wieku XVII Kamień należał do Księstwa Pomorskiego, a po jego upadku znalazł się kolejno pod panowaniem szwedzkim, brandenburskim i pruskim. Od końca drugiej wojny światowej należy do Polski. W wyniku walk prowadzonych tutaj przez Armię Czerwoną w marcu roku 1945 oraz wskutek późniejszych działań rozbiórkowych miasto zostało zniszczone w ponad 60%. Ocalało kilkanaście zabytkowych budowli, które stanowią obecnie atrakcję turystyczną. W trakcie odbudowy przeprowadzonej w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku tylko w niewielkim stopniu zachowano dawny układ urbanistyczny, a nowe budynki wzniesiono w formie bloków typowych dla tamtych lat. Miasto straciło swój charakter i urok. Dzisiaj ten prowincjonalny ośrodek funkcjonuje przede wszystkim jako uzdrowisko. Rozszerza także swą ofertę w zakresie turystyki i rekreacji, czemu sprzyja jego piękne położenie.



Fot. 93. Widok z molo spacerowego na przystań jachtową i rynek.
Fot. Katarzyna Rembarz (11.09.2018)

Podczas odbudowy Kamienia nie odtworzono zachodniej pierzei rynku, pozostawiając szerokie otwarcie z widokiem na Zalew Kamieński. W miejscu dawnego kwartału

¹⁰⁶ Informacje na temat historii Kamienia Pomorskiego uzyskano z publikacji: J. Gołębiowski, K. E. Krasowska (2014); E. Kulesza-Szerniewicz (2010) oraz ze strony internetowej: http://kamienpomorski.pl/sites/default/files/informator_2015_pl.pdf [dostęp: 08.05.2019].

zabudowy urządzono amfiteatr (Fot. 92). Rozwiązanie to, obecnie kwestionowane przez służby konserwatorskie, było zgodne z polityką odbudowy kraju prowadzoną w Polsce od drugiej połowy lat pięćdziesiątych XX wieku¹⁰⁷. W swej publikacji Kulesza-Szermiewicz (2010) opisuje szczegółowo kolejne plany miasta oraz stanowiska konserwatora wojewódzkiego odnośnie do zabudowy terenu amfiteatru i przeniesienia go w inne miejsce. Żaden z tych projektów jak dotąd nie został zrealizowany. Jednak bez względu na ocenę konserwatorską trzeba zauważyć, że decyzja o rezygnacji z odbudowy pierzei stworzyła sytuację przestrzenną o wyjątkowym potencjale. Niezwykle rzadko zdarza się, aby centralny plac miejski miał tak piękne otwarcie na wodę i tak duże możliwości integracji przestrzeni publicznej z terenem nadwodnym, bowiem z rynku schodzi się wprost na molo spacerowe i promenadę, przy których wybudowano przystań jachtową (Fot.93).



Fot. 94. Port w Kamieniu Pomorskim w latach 1915–1918.

Źródło: <https://polska-org.pl/7310962,foto.html> [dostęp: 15.05.2019]

¹⁰⁷ „Początek II etapu odbudowy przypada na połowę lat 50-tych. W tym czasie kontynuowano rozpoczęte w kilku miastach programy rekonstrukcji, jednak generalnie nurt ten wygasał. (...) Oto bowiem po latach izolacji, do Polski zaczęły docierać krytyczne opinie o wartości powojennych rekonstrukcji. (...) Za ograniczeniem programu odbudowy form historycznych przemawiały również względy ekonomiczne. Uznano bowiem, że tradycyjne technologie budowlane są zbyt drogie. (...) Poza tym zaczęły się wyczerpywać zasoby tanich materiałów (przede wszystkim cegły), które pozyskiwano z rozbiórek na ziemiach odzyskanych. (...) W tej sytuacji urbaniści i architekci zaczęli planować odbudowy obszarów staromiejskich odchodzące od odtwarzania form historycznych” (Szmygin 2000:157-158).

Miejsce to od dawna służyło jako port. Drewniany pomost funkcjonował w tym miejscu już w XVII wieku. Od roku 1842 między Kamieniem a Szczecinem zaczęły kursować niewielkie parowce, a wraz z rozwojem kurortu ruch małych statków pasażerskich stał się bardziej intensywny. Wybudowano nabrzeża, linię kolejową prowadzącą do portu (obecnie nie istnieje) oraz promenadę z moło (Fot. 94). W latach osiemdziesiątych XX wieku jego drewnianą konstrukcję zmieniono na betonową.



Fot. 95. Widok z moła spacerowego na pomosty, budynki przystani i katedrę.
Fot. Katarzyna Rembarz (11.09.2018)



Fot. 96. Promenada spacerowa w porcie jachtowym. Po prawej budynki administracyjne. W głębi kładka piesza nad Zatoką Karpinką.
Fot. Katarzyna Rembarz (11.09.2018)

Port jachtowy zajmuje duży akwen, którego południowo-zachodnią granicą jest moło, wschodnią stanowi piesza kładka prowadząca ponad Zatoką Karpinką, a od

południowego-wschodu zamyka go nabrzeże z promenadą (Fot. 95, 96)¹⁰⁸. Spacerowicze mogą więc podziwiać widoki jachtów aż z trzech stron. Jest to jednak jedyna forma łączności pomiędzy przystanią, a przestrzeniami publicznymi na lądzie. Niewielkie parterowe budynki administracyjne o współczesnej formie zlokalizowano przy nabrzeżu, tuż obok gotyckiego muru miejskiego. Oprócz biur i sklepu żeglarskiego, znajduje się tam ogólnodostępna kawiarnia z letnim ogródkiem i posadzką do gry w szachy ogrodowe (Fot. 97). Sąsiadują z nimi plac apelowy i zieleńce (Fot. 98). Rejon portu jachtowego i molo są bardzo popularnymi miejscami przechadzek i wypoczynku kuracjuszy, a także mieszkańców.



Fot. 97. Pawilon administracyjny z restauracją oraz skwer rekreacyjny. W głębi port jachtowy.
Fot. Katarzyna Rembarz (11.09.2018)



Fot. 98. Kamień Pomorski – widok z amfiteatru na przystań jachtową. Na pierwszym planie fragment muru obronnego, a za nim plac apelowy i zieleńce.
Fot. Katarzyna Rembarz (11.09.2018)

¹⁰⁸ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 11.09.2018.

Przestrzeń publiczna rozciągająca się między ratuszem a brzegiem Zalewu dzieli się na dwie części: wyżej położony plac wokół ratusza i amfiteatr oraz niższą, zlokalizowaną w pasie nad wodą, w obrębie której znajdują się plac apelowy, zieleni i budynki przystani (Fot. 99). Widoczny jest brak jakiegokolwiek spójnej koncepcji zagospodarowania tego obszaru. Każda z części funkcjonuje osobno, nie ma żadnych rozwiązań przestrzennych, które prowadziłyby do ich integracji. A nawet przeciwnie, dotychczasowe sposoby jej organizacji jeszcze podkreślają podział. Amfiteatr, choć remontowany, prezentuje przebrzmiałą estetykę lat osiemdziesiątych XX wieku i jest wykorzystywany tylko w trakcie organizowanych imprez. W pozostałym czasie przestrzeń ta pozostaje martwa. Rozległy widok na Zalew Kamieński wypełnia czwartą ścianę placu. Przystań ożywia panoramę, wprowadzając w krajobraz intrygujące elementy. Jednak jest to jedyna forma kontaktu między tymi dwoma obszarami.



Fot. 99. Kamień Pomorski – widok na przystań jachtową i amfiteatr.

Źródło: <https://www.google.pl/maps/place/Marina+Kamie%C5%84+Pomorski/@53.9740379,14.7689838,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipMOF7ktQStSdiK9cdYoGNWRleNofgGpUrfUldel!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipMOF7ktQStSdiK9cdYoGNWRleNofgGpUrfUldel%3Dw203-h114-k-no!7i4000!8i2250!4m5!3m4!1sox47aa843cab5947ff:oxada9847763d4fb5d!8m2!3d53.9740379!4d14.7689838?hl=pl> [dostęp: 15.05.2019]

Port jachtowy w Kamieniu Pomorskim należy do największych w Polsce. Jest także prężnym ośrodkiem regatowym. Rozbudowano go w latach 2007–2012 w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego” dofinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Jest tu prawie 280 miejsc na wodzie i około 200 na lądzie. Składa się z dwóch oddalonych części: przystani sezonowej i mariny technicznej. Część sezonowa przeznaczona jest do letniego postoju

jachtów, a w części technicznej zlokalizowano miejsce na prowadzenie prac remontowych, warsztaty, place do zimowania itp. Oferta tej mariny zaspokaja praktycznie wszystkie potrzeby żeglarzy. Zarząd spółki dąży do sukcesywnej poprawy jej funkcjonowania i estetyki, a także zwiększenia powierzchni terenów przeznaczonych do zimowego postoju jachtów na lądzie¹⁰⁹.

Przystań i jej otoczenie to piękne, chętnie odwiedzane miejsce o wielkim, niewykorzystanym potencjale. Szansa na jego spożytkowanie nie jest stracona pod warunkiem, że zostanie opracowana kompleksowa koncepcja zagospodarowania przestrzeni publicznej przy współpracy różnych zainteresowanych środowisk.

PUCK – PORT RYBACKI

Puck położony jest u ujścia rzeki Płutnicy do Zatoki Puckiej. Pierwsze ślady osadnictwa w tym rejonie datowane są na III i IV wieku n. e. Już w IX wieku powstał tu port, a w połowie XIII wieku gród kasztelański. Od roku 1309 osada znajdowała się we władaniu Krzyżaków i z ich inicjatywy uzyskała w roku 1348 chełmińskie prawa miejskie. W XIV wieku miasto ufortyfikowano i otoczono murem obronnym. Po drugim pokoju toruńskim w roku 1466 zostało włączone do Prus Królewskich. Z inicjatywy króla Zygmunta Augusta port pucki stał się bazą floty kaperskiej. Wiek XVI to okres prosperity miasta, które ciągnęło zyski z obsługi statków, handlu, rzemiosła (szczególnie szkutnictwa), piwowarstwa i rybołówstwa. Po rozbiorach włączono je do Prus Zachodnich. Od drugiej połowy XVII wieku rozpoczął się dla Pucka okres długoletniej zapaści gospodarczej. Tendencja ta odwróciła się dopiero pod koniec XIX wieku, kiedy rozpoczęto inwestycje w infrastrukturę transportową i przemysł. Przebudowano wtedy również port i tor podejściowy, co pozwoliło na wpływanie statków o większym zanurzeniu i uruchomienie regularnego połączenia morskiego z Gdańskiem. W tym okresie pojawiły się także pierwsze ośrodki kuracyjne. Na przełomie XIX i XX wieku rozpoczęto rozbudowę i modernizację miasta. W roku 1911 wybudowano bazę wodnosamolotów i sterowców. Puck został włączony do Polski na początku roku 1920, a w dniu 10 lutego odbyły się słynne zaślubiny z morzem, których dokonał generał Józef Haller. Utworzono tu bazę polskiej marynarki wojennej (Fot. 100) i Morski Dywizjon Lotniczy. Pomimo, że w czasie drugiej wojny światowej

¹⁰⁹ Informacje na temat mariny uzyskano z publikacji M. Palacza (2018) oraz z następujących stron internetowych:

- <http://www.marinakamienpomorski.pl> [dostęp: 05.05.2019],
- <http://www.zrot.pl/images/pliki/wydawnictwa/Zachodniopomorski%2oSzlak%2oZeglarski%2oPL.pdf> [dostęp: 08.05.2019],
- <https://kamienskie.info/marina-kamien-pomorski-zmiana-cennika-i-plany-na-2019-rok/> [dostęp: 08.05.2019].

miasto znajdowało się pod okupacją niemiecką, nie doznało poważniejszych zniszczeń. Do dziś zachował się średniowieczny układ urbanistyczny i gotycki kościół farny. Najważniejsze zabytki odrestaurowano dzięki niedawnym dotacjom unijnym. Obecnie jest to miasto powiatowe, lokalne centrum turystyczne i ośrodek sportów wodnych¹¹⁰.



Fot. 100. Widok na port w latach 1920–1940. Na pierwszym planie okręty wojenne.
Źródło: <http://wolneforumgdansk.pl/viewtopic.php?t=212> [dostęp: 31.05.2019]

W Pucku funkcjonują dwie mariny ogólnodostępne (stary port rybacki i nowy ośrodek regatowy) oraz Harcerski Ośrodek Morski¹¹¹. Ten ostatni jest przeznaczony tylko dla szkolących się kursantów i *de facto* nie ma własnej infrastruktury portowej, tylko dzierżawi fragment nabrzeża. Portem jachtowym, który odpowiada kryteriom sformułowanym w podrozdziale 5.1, jest port rybacki (Fot. 101).

¹¹⁰ Informacje na temat historii Pucka uzyskano z następujących stron internetowych:

– <http://www.krajoznawcy.info.pl/historia-wokol-kolorowego-rynku-26017> [dostęp: 31.05.2019],
– <https://infogdansk.pl/puck/> [dostęp: 31.05.2019].

¹¹¹ Harcerski Ośrodek Morski utworzono tu w roku 1934. Więcej na ten temat na stronach internetowych:

– <https://zeglarski.info/kategorie/muzeum-zeglarstwa-pomorskiego/historia-zeglarstwa-pomorskiego/> [dostęp: 07.06.2019],
– <https://www.hompuck.org/> [dostęp: 07.06.2019].



Fot. 101. Widok na port rybacki i górującą nad nim bryłę kościoła farnego. Niebieskie dachy to Harcerski Ośrodek Morski. Brak Domu Żeglarza, który został wybudowany w roku 2017.
Źródło: <http://fotowojcik.pl/id/WW124311> [dostęp: 05.05.2019]

W miejscu tym port istniał od dawna, zmieniają się jedynie jego użytkownicy. Po drugiej wojnie światowej służył wyłącznie rybakom i harcerzom. Z biegiem czasu liczba kutrów rybackich znacznie zmalała, za to pojawiły się jachty. Do momentu wybudowania ośrodka regatowego port rybacki był jedynym miejscem, do którego mogły zawijać (Kuliński, Kuliński 2007). Basen portowy wcina się w ląd na całej swojej długości. Nabrzeże zachodnie przeznaczone jest dla kutrów i statku wycieczkowego. W jego przedłużeniu zainstalowano pływający falochron-pomost¹¹², przy którym znajdują się miejsca cumownicze dla jachtów. Po stronie zachodniej zlokalizowany jest także Bosmanat, biuro Urzędu Morskiego, a także warsztaty szkutnicze (Fot. 102). Nabrzeże wschodnie dzierżawią harcerze. Sąsiaduje ono bezpośrednio z parkingiem i terenem Harcerskiego Ośrodka Morskiego, który oddzielony jest płotem (Fot. 103). Przy nabrzeżu południowym cumują kutry, a czasem większe jachty. Jest ono osłonięte wysokimi drzewami, za którymi wznosi się fara. Zaaranżowano tu niewielki skwer rekreacyjny. U zbiegu nabrzeży wschodniego i południowego stoi tawerna „Strand”.

¹¹² Inwestycja z funduszy programu PHARE 2002. Więcej na ten temat na stronie internetowej: http://www.przyjacielehelu.pl/helska_bliza/hb_200/art20.htm [dostęp: 07.06.2019].



Fot. 102. Widok na port rybacki z tarasu tawerny „Strand”. W głębi budynek bosmanatu.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)



Fot. 103. Nabrzeże wschodnie. W głębi Harcerski Ośrodek Morski z niebieskimi dachami. Po prawej budynek „Domu Żeglarza”.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)



Fot. 104. Port rybacki. W głębi po lewej nowy, nie pasujący do otoczenia, budynek „Domu Żeglarza”. Obok tawerna „Strand”. Po prawej kościół farny.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)



Fot. 105. Port rybacki. W głębi kościół farny.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)



Fot. 106. Skwer rekreacyjny na nabrzeżu południowym.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)

Krajobraz portu rybackiego jest dość niespójny. Nad całością góruje gotycka fara. Biuro Urzędu Morskiego to sześcian z lat osiemdziesiątych XX wieku. Tuż obok niego stoi nowy, wyższy, nakryty czterospadowym dachem, Bosmanat¹¹³, którego neutralna architektura z racji okrągłych okien ma mieć charakter „morski”. Niezrozumiałą jest brak integracji tych dwóch obiektów, którą można było osiągnąć w trakcie budowy Bosmanatu. Po drugiej stronie basenu portowego, nieco w głębi, widoczne są zabudowania Harcerskiego Ośrodka Morskiego, którym po remoncie dano niebieskie pokrycie dachów. Ich wygląd nie koresponduje z charakterem miasta, a niedawno

¹¹³ Inwestycja z funduszy programu PHARE 2002: Rozbudowa bosmanatu z adaptacją na stację turystyczną. Więcej na ten temat na stronie internetowej: http://www.przyjacielehelu.pl/helska_bliza/hb_200/art20.htm [dostęp: 07.06.2019].

wzniesiony obok „Dom Żeglarza”¹¹⁴, znaczenie wyższy i toporny, całkowicie zaburza skalę i harmonię okolicznej zabudowy. Jego bryła kłóci się zwłaszcza z sąsiadującym, dość dobrze wpisanym w otoczenie, historyzującym budynkiem tawerny „Strand” (Fot. 104).

Jednak wyjątkowy klimat i charakter tego miejsca sprawiają, że pomimo opisanego powyżej chaosu człowiek dobrze się tutaj czuje, a port jest chętnie odwiedzany przez spacerowiczów i żeglarzy. Aurę spokoju tworzy potężna bryła gotyckiego kościoła farnego, a także wysokie drzewa przy południowym nabrzeżu, w których cieniu wśród zieleni stoją ławki z widokiem na akwatorium. Otoczenie to zachęca do pozostania i odpoczynku, z dala od gwaru nowej mariny i deptaka wzdłuż plaży (Fot. 105, 106, 107). Z ławek można obserwować dość intensywne życie portu.



Fot. 107. Widok z ogródka tawerny „Strand”. W głębi warsztaty szkutnicze.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)

¹¹⁴ Budynek powstał w roku 2017. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://domzeglarza.pl> [dostęp: 31.05.2019].



Fot. 108. Nabrzeże południowe - wejście do smaźalni „U Budzisa”.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)

Prowadzone w sposób widoczny dla wszystkich prace remontowe przy jachtach, rybacy porządkujący sieci i sprzedający ryby wprost z kutra, krzątający się żeglarze, wpływające i wychodzące łodzie, swobodny dostęp do wszystkich miejsc – to wszystko sprawia, że w porcie rybackim przechodzić może uczestniczyć w prawdziwym życiu, a nie w przedstawieniu dla turystów. To właśnie buduje tutejszą niepowtarzalną atmosferę.



Fot. 109. Kaszubska smaźalnia-skansen „U Budzisa”.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)

Pomiędzy skwerem, a warsztatem szkutniczym znajduje się wejście do smaźalni ryb „U Budziszka”. Jest to jedyny w swoim rodzaju skansen rybacki (Fot. 108, 109). Od kilku lat przy pływającym falochronie cumuje także stary kuter o nazwie „Bar Pomorza”, pełniący obecnie rolę baru rybnego. Z jego pokładu płyną dźwięki klasycznych szant (Fot. 110). Ofertę gastronomiczną dopełnia wspomniana już tawerna „Strand”, a imitujące żagle białe płótna, które osłaniają jej ogródek podkreślają portowy klimat tego miejsca (Fot. 102, 107).



Fot. 110. Przeniesiona z Gdyni smaźalnia „Bar Pomorza” od kilku sezonów cumuje w porcie rybackim.

Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)

Port pucki to także miejsce, w którym kultywowane są tradycje. Usytuowane na wschodnim nabrzeżu popiersie generała Józefa Hallera przypomina o historycznych zaślubinach Polski z morzem (Fot. 111). Rokrocznie w czerwcu z okazji uroczystości św. Piotra i Pawła z pobliskiej Kuźnicy wyrusza rano morska pielgrzymka rybaków i, po mszy celebrowanej na wodzie, dociera do portu rybackiego. Tu następuje jej uroczyste zakończenie, któremu przewodniczy biskup. Organizowany jest także festyn i inne atrakcje uświetniające ten dzień (Fot. 112).



Fot. 111. Popiersie generała Józefa Hallera.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)



Fot. 112. Odświętnie przystrojone kutry, które przyplłynęły do Pucka na zakończenie dorocznej morskiej pielgrzymki rybaków.
Fot. Katarzyna Rembarz (30.06.2012)

Z perspektywy żeglarza port rybacki pozostawia wiele do życzenia pod względem wyposażenia w sanitariaty. Nowy budynek bosmanatu został zaprojektowany w sposób niefunkcjonalny, a jego zbyt duża przestrzeń nie została dobrze wykorzystana. Jednak to jedyny mankament tego uroczego portu, który rekompensują opisane wcześniej zalety. Dla rezydentów, czyli armatorów na stałe trzymających tu swoje jachty, miejsce to ma wiele atutów. Jest warsztat szkutniczy, plac do zimowania na lądzie, dobry dojazd.



Ryc. 14. Planowa przebudowa portu jachtowego i przedłużenie falochronów. Czerwony punkt wskazuje port rybacki.

Źródło: <https://inzynieria.com/wpis-branzy/projekty/3/54865,rozbudowa-portu-w-pucku-wydłuża-falochron> [dostęp: 31.05.2019]

Pomimo braku szczególnych rozwiązań przestrzennych, a nawet wbrew wszystkim mankamentom architektonicznym, port rybacki w Pucku doskonale pełni rolę przestrzeni publicznej, której centrum jest akwatorium. Sekretom sukcesu tego miejsca jest jego kameralność, autentyczność, unikalna atmosfera, a także – jak na tak niewielki obszar – relatywnie bogata i ciekawa oferta. Wszystko to buduje silną tożsamość spajającą odmienne na pozór funkcje, których wspólnym mianownikiem jest życie i praca na morzu¹¹⁵.

¹¹⁵ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 01.09.2018. Ponadto wcześniej wielokrotnie korzystała z portu rybackiego cumując tu własny jachtem.

Niedawno wybudowane obiekty, czyli Bosmanat i „Dom Żeglarza” budzą jednak obawy, że władze miasta nie do końca są świadomi wartości tego miejsca. W nieodległej przyszłości planowana jest poważna inwestycja związana z rozbudową mariny regatowej i budową falochronów, których brak jest bardzo dotkliwy, szczególnie podczas jesiennych sztormów. Wstępne rysunki budzą nadzieję, że nie powinna ona naruszyć struktury i atmosfery starego portu rybackiego (Ryc. 14)¹¹⁶.

SOPOT

Sopot jest kurortem położonym nad Zatoką Gdańską. Już w okresie wczesnego średniowiecza istniało tu grodzisko. Wieś o tej nazwie po raz pierwszy została wymieniona w dokumencie pisany w roku 1283 jako własność cystersów oliwskich i pozostawała w ich rękach jeszcze przez około 500 lat. Po drugim pokoju toruńskim w roku 1466 wraz z całym Pomorzem znalazła się w granicach Prus Królewskich. W połowie XVI wieku patrycjusze gdańscy i dyplomaci obcych państwa zaczęli budować tu swoje letnie rezydencje. Okres ten można uznać za początek powstania letniska. Niestety w latach 1733–1734 oblegające Gdańsk wojska rosyjskie spaliły doszczętnie Sopot i inne okoliczne osady. Po pierwszym rozbiórce Polski w roku 1772 tereny te weszły w skład państwa pruskiego, a majątek cystersów został skonfiskowany i upaństwowiony. Nieudaną próbę utworzenia tu kąpieliska podjął w roku 1819 Carl Christofer Wagner. Dopiero późniejsze działania Jeana Geорга Haffnera, napoleońskiego lekarza, który na zlecenie władz pruskich w roku 1823 założył profesjonalny Zakład Kąpielowy, zakończyły się sukcesem. Od tej pory uzdrowisko rozwijało się nieustannie, szczególnie po roku 1870, gdy wybudowano linię kolejową łączącą Sopot z Berlinem. W roku 1901 kurort uzyskał prawa miejskie, a w roku 1920 na mocy ustaleń Traktatu Wersalskiego został włączony do Wolnego Miasta Gdańska. Apogeum popularności Sopotu przypada na rok 1928, w którym odwiedziło go aż 30 tysięcy turystów zagranicznych. Po wybuchu drugiej wojny światowej został włączony do Niemiec. W wyniku wyzwolenia przez Armię Radziecką w roku 1945 zniszczeniu uległo około 10% zabudowy, w tym niemal w całości kompleks Domu

¹¹⁶ Więcej na ten temat na stronach internetowych:

- <http://miastopuck.pl/rozbudowa-portu/> [dostęp: 31.05.2019],
- <http://puck.naszemiasto.pl/artukul/marina-w-pucku-zobacz-jak-zmieni-sie-nadzatokowy-port,3789435,artgal,t,id,tm.html> [dostęp: 31.05.2019],
- <http://www.rpo.pomorskie.eu/-/ponad-12-mln-zl-z-unii-na-rozbudowe-portu-w-pucku#> [dostęp: 31.05.2019],
- <https://inzynieria.com/wpis-branzy/projekty/3/54865,rozbudowa-portu-w-pucku-wydluza-falochron> [dostęp: 31.05.2019].

Kuracyjnego. Po wojnie, już w granicach Polski Ludowej, nastąpiła sukcesywna odbudowa i w roku 1946 uruchomiono zakład leczniczo-kąpielowy¹¹⁷.



Fot. 113. Sopotkie moło pod koniec XIX wieku.

Źródło: <http://www.moremaiorum.pl/riviera-polnocy-czyli-historia-sopockiego-mola/> [dostęp: 14.06.2019]

Molo jest największą atrakcją miasta i najdłuższą tego typu budowlą na Bałtyku. Pierwszy pomost wzniesiony w roku 1827 wychodził w morze zaledwie na 31,5 m. Pod koniec XIX wieku wydłużono go do 150 m (Fot. 113), w roku 1910 mierzył już 315 m, a obecnie jego całkowita długość wynosi 511,5 m (Fot. 114). Na początku molo pełniło rolę lokalnej przystani. Dopiero później, wraz z rozwojem uzdrowiska, budową muszli koncertowej i fontanny, przekształciło się w obiekt rekreacyjny i miejsce organizacji imprez. W roku 1888 uruchomiono pierwszą regularną linię żegludową z Sopotu do Gdańska, a od roku 1922 na trasie: Gdańsk–Sopot–Gdynia–Puck–Hel kursować zaczęły stateczki Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Gryf”. W okresie międzywojennym kotwiczyły w pobliżu duże statki pasażerskie międzynarodowych linii. Ich pasażerów przewożono na molo łodziami¹¹⁸.

¹¹⁷ Informacje na temat historii Sopotu uzyskano ze strony internetowej: https://miasto.sopot.pl/strona/historia_miasta [dostęp: 14.06.2019].

¹¹⁸ Informacje na temat historii molo uzyskano z następujących stron internetowych:

- <http://molo.sopot.pl/historia/> [dostęp: 14.06.2019],
- <http://www.moremaiorum.pl/riviera-polnocy-czyli-historia-sopockiego-mola/> [dostęp: 14.06.2019],
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Molo_w_Sopocie [dostęp: 14.06.2019].



Fot. 114. Widok na zabudowę hotelowo-usługową, plac Zdrojowy i molo.
Źródło: <http://fotowojcik.pl/id/WW161506> [dostęp: 25.10.2018]



Fot. 115. Widok na przystań jachtową.
Źródło: <https://www.hotelsopot.eu/hotelatrakcjeszczegoly-atrakcjiRecordID=39013> [dostęp: 25.10.2018]

W latach 2010–2011 z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013 po wschodniej stronie molo, pomiędzy starą ostrogą a nowymi falochronami wybudowano sezonową przystań jachtową oferującą 103 miejsca postojowe (Fot. 115). Na

głowicy moło wzniesiono także budynek, w którym znajdują się biura, zaplecze sanitarne i gospodarcze oraz restauracja (Fot. 116). Przystań jest obiektem komercyjnym i nie otrzymuje dotacji gminnych. Głównym celem przyświecającym jej budowie było zwiększenie atrakcyjności Sopotu, otwarcie miasta dla jachtingu, przygotowanie warunków do organizacji imprez żeglarskich, umożliwienie sopockiej młodzieży szkolenia żeglarskiego, a także stworzenie nowych miejsc pracy¹¹⁹.

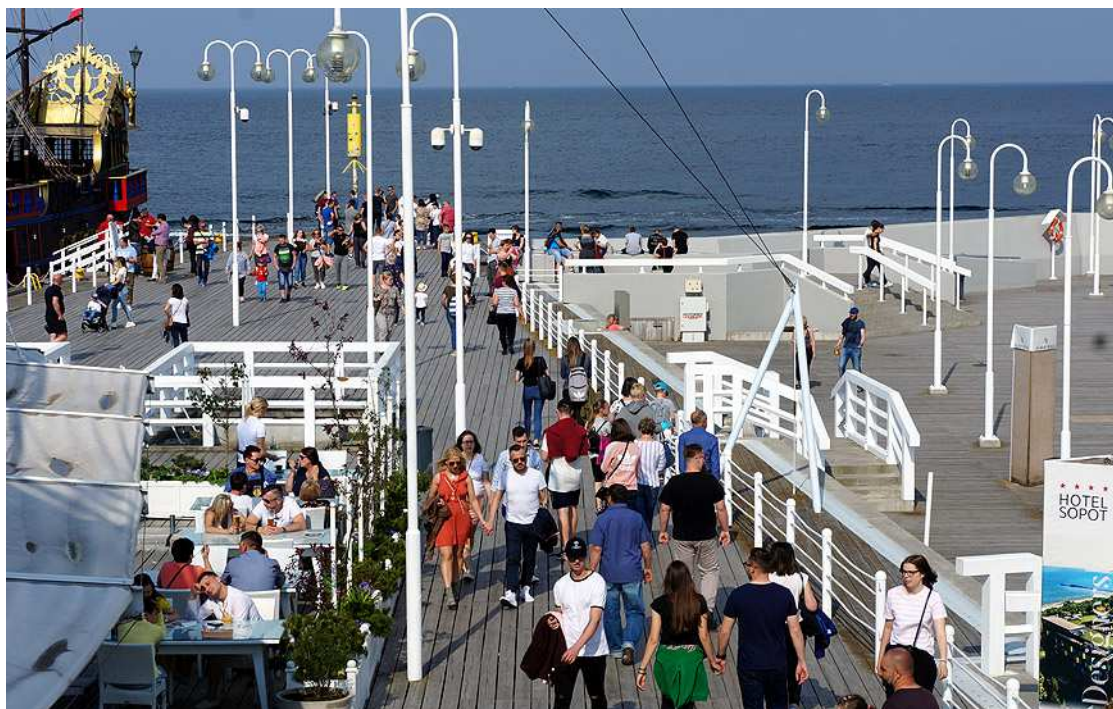


Fot. 116. Budynek mieszczący zaplecze biurowe, socjalne, gospodarcze i restaurację.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)



Fot. 117. Przystań jachtowa.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)

¹¹⁹ Więcej na ten temat na stronach internetowych:
– <http://www.sopot-marina.pl/> [dostęp: 14.06.2019],
– https://www.miasto.sopot.pl/strona/budowa_przystani_jachtowej_w_sopocie [dostęp: 14.06.2019].



Fot. 118. Głowica molo, do której cumują statki pasażerskie, restauracja i nabrzeże przystani jachtowej.

Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)

Architektura przystani jest utrzymana w naturalnym, tradycyjnym klimacie dzięki wykorzystaniu drewna jako budulca i materiału wykończeniowego. Spójność gwarantują detale w białym kolorze. Podobnie jak Rambla de Mar w Barcelonie sopockie molo jest przedłużeniem głównego deptaka i częścią najbardziej atrakcyjnej miejskiej przestrzeni publicznej. Jego głowica i przylegające do niej nabrzeże tworzą plac zorganizowany na dwóch poziomach (Fot. 117, 118). Wyższy to poziom molo. Znajduje się tu restauracja ze stolikami na zewnątrz, cumują statki pasażerskie regularnych linii oraz atrakcja turystyczna, czyli „piracki” żaglowiec oferujący krótkie rejsy i tawernę na pokładzie. Poziom niższy to dość szerokie nabrzeże przystani połączone z promenadą na północnym falochronie, który pełni także rolę kei gościnnej. Zróżnicowanie wysokości jest wynikiem dobudowania do starej struktury molo nowej, niższej konstrukcji dostosowanej do potrzeb jachtów. Korzystnym, choć prawdopodobnie niezamierzonym efektem tego rozwiązania jest separacja ruchu i aktywności pieszych przy zachowaniu pełnej dostępności obu części placu. Główną atrakcją i atutem tego miejsca jest całkowite otoczenie wodą. Cenne jest także wolne dojście do nabrzeży, które nie są odgradzone barierkami (Fot. 119). Południowa część basenu jachtowego, w której cumują jednostki, jest odsunięta od głównego ciągu pieszego i dostępna tylko dla załóg. Molo i przystań jachtowa cieszą się niesłabnącą popularnością turystów, a także mieszkańców.



Fot. 119. Deptak na falochronie północnym.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)

Położenie portu jachtowego w Sopocie niewątpliwie jest bardzo atrakcyjne, jednak oferta i lokalizacja nie zaspokajają wymagań żeglarzy, ograniczając jego funkcję do roli przystani dla gości, łodzi regatowych biorących udział w zawodach, małych łódek do szkolenia oraz motorówek, które cumują tu w sezonie. Główne mankamenty, takie jak brak dojazdu, brak stacji benzynowej i możliwości opróżnienia toalety chemicznej, trudności z pozostawieniem śmieci, obostrzenia związane z wejściem na molo i duża odległość od centrum, którą trzeba pokonać pieszo, powodują, że dłuższy postój staje się uciążliwy. Niekorzystnie zaprojektowane toalety i ich mała liczba sprawiają, że nocowanie tu jest mało komfortowe¹²⁰. Ponadto konstrukcja przystani narażona jest bardzo na niszczące działanie morza, co przekłada się na wysokie koszty jej utrzymania. Zaburza ona także naturalne falowanie i przepływ rumowiska, prowadząc do zamulenia i spłycenia akwenu pomiędzy ostrogą molo a plażą.

Pomimo wymienionych wad i wielu ograniczeń, którym sprostać musiał projekt, przystań jachtowa w Sopocie spełniła oczekiwania, jakie pokładał w tej inwestycji inwestor, a mianowicie podniosła atrakcyjność miasta i sprawiła, że stało się ono ośrodkiem żeglarskim. Nie znajdziemy tu jednak ciekawych rozwiązań przestrzennych,

¹²⁰ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://marcinpalacz.pl/baltyk/sopot-marina/> [dostęp: 14.06.2019].

które można by zarekomendować, a szczególna lokalizacja uniemożliwia rozwój tego obiektu¹²¹.

5.4.2 PORÓWNANIE PORTÓW JACHTOWYCH PODDANYCH ANALIZIE SZCZEGÓŁOWEJ

Celem podsumowania i porównania zestawiono w tabeli 6 przeanalizowane powyżej porty jachtowe i użyte w nich rozwiązania lub wprowadzone dodatkowe funkcje, dzięki którym stały się one aktywnym elementem otoczenia.

¹²¹ Autorka przeprowadziła szczegółową wizję w terenie w dniu 01.06.2019. Ponadto wcześniej wielokrotnie korzystała z sopockiej przystani, cumując tu własnym jachtem.

Omówione przykłady portów jachtowych poza Polską prezentują zastosowane w nich zróżnicowane rozwiązania, które umożliwiają im pełnienie aktywnej roli w przestrzeni publicznej. Ich odmienność dotyczy przede wszystkim skali. W Dockan skoncentrowano się na małej architekturze. W Dàrsena Nacional zrealizowano duże obiekty i aranżacje placów. Natomiast w Fréjus i Sluseholmen mamy do czynienia przede wszystkim z koncepcjami w skali urbanistycznej. Każde z nich przyczynia się do włączenia terenu portu jachtowego w obszar miasta, lecz ma inny zakres oddziaływania. Projekty zrealizowane w Dockan wpływają przede wszystkim na swoje najbliższe otoczenie. Obiekty z Dàrsena Nacional stymulują funkcjonowanie całego obszaru wokół portu. Idee wdrożone w Fréjus i Sluseholmen kształtują obraz dzielnicy. Ta różnorodność świadczy o dużym potencjale portu jachtowego, który można wykorzystać w projektowaniu nadwodnych terenów miejskich. Przedstawione realizacje mają także wspólną cechę. Dzięki swej atrakcyjnej i interesującej formie przyciągają ludzi nawet z odległych miejsc.

Przeanalizowane przykłady polskich portów jachtowych różnią się od siebie znacznie, jednak w żadnym z nich nie można odnaleźć wartych rekomendacji rozwiązań przestrzennych, które przyczyniałyby się do włączenia ich terenów w obszar miasta. Z przedstawionych przypadków największy potencjał i możliwości do wykorzystania posiada Kamień Pomorski. Obecne zagospodarowanie przystani oraz sąsiadujących z nią terenów nadwodnych daje pewne możliwości ich integracji i nie można ich całkowicie zakwestionować. Jednak widoczny jest brak całościowej, spójnej koncepcji projektowej. W zależności od rodzaju dalszych inwestycji sytuacja tu może rozwinąć się w kierunku poprawy lub pogorszenia. Wyspa Grodzka i Sopot to poprawne pod względem architektonicznym obiekty o uniwersalnym charakterze. W obu realizacjach możliwość ich powiązania z otoczeniem została jednak zaprzepaszczona. Nawet przy tak trudnym położeniu jak w Sopocie rozwiązanie placu mogłoby być dużo lepsze. Być może na przeszkodzie stanęły tu wymagania konserwatorskie. Natomiast ze względu na swą lokalizację przystań na Wyspie Grodzkiej ma jeszcze spore możliwości rozwojowe. Z kolei port rybacki w Pucku jest swoistym fenomenem, który pokazuje, że przestrzeń publiczną akceptowaną i chętnie odwiedzaną można wykreować skromnymi środkami, lecz mającymi wsparcie silnej tożsamości miejsca. Opisane polskie porty jachtowe były popularnymi celami spacerów lub punktami spotkań, ale świadczy to raczej o atrakcyjności miejskich stref położonych nad wodą w ogóle.

Mała liczba dobrych przykładów, które udało się odnaleźć w badanym obszarze wskazuje na to, że potencjał centrotwórczy portu jachtowego, który można wykorzystać przy projektowaniu przestrzeni publicznych, jest nadal rzadko dostrzegany.

5.5 PRÓBA DIAGNOZY PRZYCZYŃ REALIZACJI W POLSCE ROZWIĄZAŃ WADLIWYCH I NIEPRAWIDŁOWYCH

Do czasu transformacji ustrojowej w polskich miastach portowych przystani jachtowych prawie nie było. Funkcjonowały głównie mariny związane z klubami żeglarskimi, zlokalizowane na obrzeżach większych ośrodków, często na ich terenach rekreacyjnych. Jachty w zasadzie nie miały żadnych możliwości postoju w centrum miast. Żeglarze korzystali zazwyczaj z fragmentów nabrzeży wydzielonych w portach rybackich albo po prostu cumowali między kutrami¹²². Po roku 1989 o braku portów jachtowych zaczęto coraz częściej mówić, a podjęcie konkretnych działań prowadzących do zmiany tej sytuacji umożliwiły samorządom dotacje unijne¹²³. Pierwsza miejska przystań jachtowa zbudowana z wykorzystaniem tych środków powstała w Gdańsku na Szafarni w roku 1997. Wkrótce potem wybudowano port jachtowy w Łebie. Inwestycje te były postrzegane wtedy jako wielkie osiągnięcia.

Obecnie w Polsce pod budowę nowych portów jachtowych przeznaczają się najczęściej tereny w małych portach handlowych i rybackich lub w ich sąsiedztwie (np. Ustka, Darłowo, Władysławowo). Adaptuje się także, jak to ma miejsce w np. Kołobrzegu, dawne fortyfikacje. Wynika to przede wszystkim z oszczędności. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury jest tańsze niż budowa nowej. Poza tym w Polsce w ogóle brak jest łatwo dostępnych miejsc do budowy portów. Najdogodniejsze lokalizacje zostały zajęte dawno temu przez porty rybackie lub handlowe¹²⁴. Pojawiają się w ostatnich latach także pomysły stworzenia nowych nadmorskich resortów turystycznych, którym towarzyszą porty jachtowe (Dune City w Mielnie¹²⁵, Sol Marina w Gdańsku¹²⁶ czy Hot Spring Bay¹²⁷ w Szczecinie Dąbiu). Są to kosztowne i trudne w realizacji koncepcje o dużym rozmachu, zainspirowane komercyjnymi ośrodkami śródziemnomorskimi, które niekoniecznie muszą

¹²² Doskonałym źródłem wiedzy o stanie polskich portów jachtowych na początku XXI wieku są locje żeglarskie opracowane przez Jerzego i Marco Kulińskich (Kuliński 2003; Kuliński, Kuliński 2007, 2010). Były to jedyne przewodniki dla żeglarzy, jakie w ogóle napisano w tamtych latach. Zawarte w nich szczegółowe opisy stanowiły doskonałe uzupełnienie informacji podawanych w locjach morskich wydawanych przez Urząd Morski. Chociaż częściowo uległy dezaktualizacji, wciąż można z nich korzystać.

¹²³ Opisano to w podrozdziale 2.1.

¹²⁴ Opisano to w podrozdziale 4.1.3.

¹²⁵ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://sztuka-architektury.pl/article/3260/dune-city-projekt-z-nagroda-w-cannes> [dostęp: 20.07.2019].

¹²⁶ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Coraz-wiecej-nadwodnych-osiedli-z-marinami-n129128.html> [dostęp: 20.07.2019]

¹²⁷ Więcej na ten temat na stronie internetowej: https://wszczecinie.pl/aktualnosci,nowa_marina_w_dabiu_juz_otwarta_obok_ma_powstac_5_gwiazdkowy_hotel_ze_spa_i_energia_geotermalna_foto,id-31876.html [dostęp: 17.07.2019].

sprawdzić się w polskich warunkach. Pozostają na razie w sferze planów lub projektowania. Wymienione powyżej lokalizacje zaliczane są do typu 1 opisanego w podrozdziale 4.2.3, czyli są oddalone lub odizolowane od miejskiej przestrzeni publicznej. Większość polskich portów jachtowych należy właśnie do tej kategorii¹²⁸.

Istnieje także dość nieliczna grupa portów jachtowych zaliczających się do typu 2, czyli położonych w sąsiedztwie przestrzeni publicznej, nie zintegrowanych z nią, ale posiadających potencjał do wykorzystania. Należą do niej zarówno przystanie i mariny istniejące, jak i nowoprojektowane. Niestety w obiektach z tej grupy, w których podejmowana jest modernizacja lub rozbudowa, zazwyczaj nie są brane pod uwagę możliwości większej ich integracji z miastem. Za przykład może tu posłużyć Krynica Morska. W roku 2007 burmistrz miasta rozpiął konkurs urbanistyczny na opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej dla zagospodarowania portu jachtowego¹²⁹. Nadesłane prace zawierały bogaty i dobry materiał, który urzędnicy miejscy mogli wykorzystać do opracowania projektu realizacyjnego. Nie zrobiono jednak z nich użytku, a modernizacja przystani utrwaliła tylko stan istniejący, czyli kompletne odizolowanie miasta od Zalewu Wiślanego.



Fot. 120. Gdańsk – przystań na Szafarni.

Źródło: <https://www.facebook.com/fotokombinat69/> [dostęp: 18.06.2019]

¹²⁸ Patrz: tabela 3a.

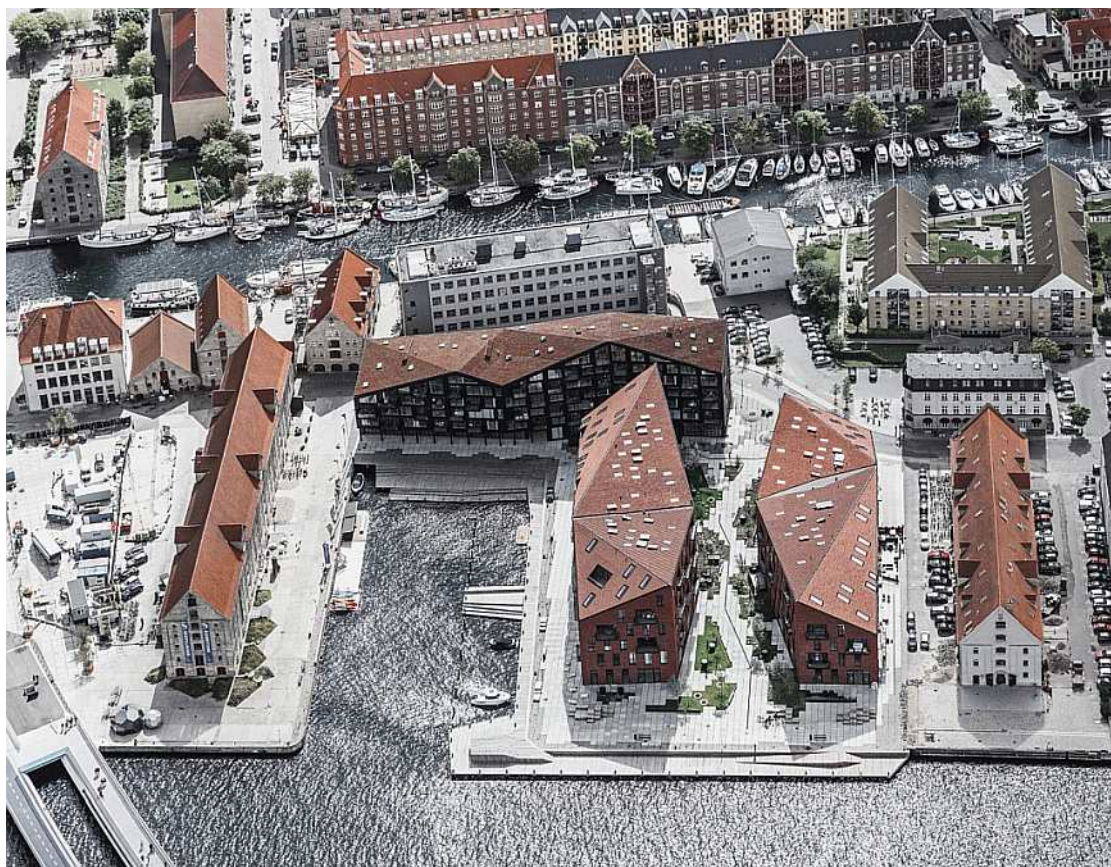
¹²⁹ Autorka brała udział w tym konkursie. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.katarzynarembarz.pl/projekty/krynica-morska> [dostęp: 17.06.2019].

Przykład obiektu nowego, należącego do typu 2, to przystań na Szafarni w Gdańsku (Fot. 120). Położona jest w najstarszym rejonie miasta historycznego na Nowej Motławie. Pływające pomosty dla jachtów umocowano do dawnego wysokiego nabrzeża, które zabezpieczono solidną balustradą. Ładnie wybrukowana przestrzeń pomiędzy nabrzeżem, a pierzeją zabudowy jest niestety zajęta przez parking i ulicę dojazdową (Fot. 121), które skutecznie oddzielają je od wody. Nie zaprojektowano miejsca, w którym można byłoby usiąść i odpocząć nad wodą. Nieliczne ławki, za którymi bezpośrednio parkują samochody, nie zachęcają do pozostania. Brak jest zieleni, która dawałaby cień i ochłodę na rozgrzanym słońcem bruku. Pojawiająca się latem miejska akcja ustawiania niebieskich beczek z palmami i wydzielania za ich pomocą miejsc rekreacyjnych i placyków pod ogródki kawiarniane jest doraźnym, niezbyt udanym działaniem, które zmierza do chwilowej poprawy sytuacji w tym rejonie. Zabudowa, która powstała tam stosunkowo niedawno także jej nie poprawiła. Co prawda, ze względów konserwatorskich, należało ją usytuować wg historycznej pierzei, pozostawiając mało terenu nad wodą, jednak nie było przeszkód, aby wprowadzić przestrzeń publiczną w głąb parcel i stworzyć tam przyjemne zielone patia. Niestety wnętrza kwartałów zamknięto i zarezerwowano dla mieszkańców.



Fot. 121. Nabrzeże przystani na Szafarni.
Fot. Katarzyna Rembarz (06.12.2015)

Lokalizacja ta bardzo przypomina kopenhaską Christianię¹³⁰. Jednak tam nie ma barier, nad brzegiem kanału rosną drzewa dające latem przyjemny cień i biegnie ciąg pieszo-jezdny, przy którym jest miejsce na kawiarniane ogródki nad wodą. Powstające w sąsiedztwie nowe kwartały oferują zielone kameralne patia dostępne dla wszystkich, a także drewniane pomosty prowadzące nad wodę. Przykładem takiej zabudowy może być Krøyers Plads¹³¹. Zespół tych budynków otrzymał wiele nagród i należy do najlepszych światowych realizacji (Fot. 122).



Fot. 122. Kopenhaga – kwartał mieszkaniowy Krøyers Plads na wyspie Christiania.
Źródło: <https://www.vla.dk/en/project/kroeyers-sqaure/> [dostęp: 18.06.2019]

Port jachtowy w Pucku (Fot. 123) także należy do typu 2. Jego akwatorium jest zamknięte od wschodu falochronem, od zachodu wysokim mołem, a od południa rozległym placem ograniczonym budynkami zaplecza. Marina jest więc całkowicie oddzielona od sąsiadującej z nią części miasta. Dla poprawy tej sytuacji na dachu budynków warsztatowych i socjalnych zaprojektowano promenadę widokową prowadzącą do restauracji. To samo rozwiązanie zastosowano po przeciwnej stronie, gdzie na końcu

¹³⁰ Patrz: podrozdział 3.2.

¹³¹ Kwartał został zaprojektowany przez pracownię Vilhelm Lauritzen Architects w miejscu dawnych obiektów portowych. Oddano go do użytku w roku 2016. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.vla.dk/en/project/kroeyers-sqaure/> [dostęp: 18.06.2019].

molo usytuowano drugą restaurację. Nie wpłynęło to znacząco na relację mariny z otoczeniem. Promenada i molo, czyli drogi, skłaniają raczej do przemieszczania się niż do zatrzymania. Ponadto nie zaprojektowano odpowiednich miejsc, gdzie człowiek miałby ochotę pozostać, które uatrakcyjniłyby ich długie odcinki. Okoliczna oferta usługowa jest słaba, brak kameralności i rozwiązań zapraszających do przebywania w tym miejscu. Ponadto wybudowano tu mnóstwo zniechęcających przeszkód w postaci schodów, uskoków, barier itp. Marina i jej otoczenie nie zapraszają do pozostania. Trudno się więc dziwić, że mieszkańcy, turyści i żeglarze wolą port rybacki¹³². Wydaje się niestety, że projektowana w najbliższych latach rozbudowa jeszcze bardziej pogłębi rozdział między portem jachtowym a miastem. Dawno już ostrzegali przed takim rozwiązaniem Jerzy i Marco Kulińscy, jednak nikt nie wziął pod uwagę ich rad:

Od wielu lat pojawiają się liczne projekty rozbudowy infrastruktury jachtowej. (...) Polegały na koncepcji zabudowania brzegu między portem rybackim, a mariną. A przecież miasto musi mieć swój zielono-piaszczysty front, czyli naturalny dostęp mieszkańców i ich gości do Zatoki. Port jachtowy, jeśli ma mieć powodzenie i przynosić zyski musi postawić na model „rezydencki”. Cechą tego modelu jest całoroczna obecność jachtów w Pucku, czyli także ich zimowanie. A zimowanie to rozległe place postojowe, hangary, warsztaty, urządzenia techniczne, magazyny itp. Tego miasto nie powinno zaakceptować w miejscu przylegającym do starej zabudowy (Kuliński, Kuliński 2007:128).



Fot. 123. Puck - port jachtowy.

Źródło: <https://mapio.net/pic/p-6307123/> [dostęp: 18.06.2019]

¹³² Patrz: podrozdział 5.4.2.

W Gdyni¹³³ realizowane są obecnie dwie duże inwestycje w infrastrukturę jachtową. Ze względu na swój potencjał lokalizacje te mogłyby być zaliczone do typu 3, lecz ich projektowane zagospodarowanie sytuuje je niestety w grupie należącej do typu 2. Pierwsza z nich to przebudowa obiektów przy basenie żeglarskim im. Mariusza Zaruskiego (Ryc. 16). Druga to adaptacja basenu Prezydenta na przystań jachtową¹³⁴, połączona z zabudową apartamentowcami części pirsu należącego do przedsiębiorstwa Dalmor S.A. (Ryc. 15). Obydwa projekty traktują port jachtowy bardziej jako parking dla jachtów niż jako niepowtarzalną szansę, by zaprojektować zbliżenia miasta do wody. Linie nabrzeży są proste i nawierzchnie wybetonowane. Wzdłuż wody prowadzone są długie, monotonne promenady, a skwery i inne miejsca, w których można usiąść i pozostać na dłużej, zlokalizowano z dala od niej. Budynki zaprojektowano w kształcie geometrycznych, powtarzalnych brył o uniwersalnej architekturze. Brak wysokiej zieleni, która dawałaby w przyszłości cień.



Ryc. 15. Wizualizacja zabudowy pirsu i przystani jachtowej w basenie Prezydenta w Gdyni.
Źródło: <https://dziennikbaaltycki.pl/marina-yacht-park-nowa-marina-i-bosmanat-w-ramach-inwestycji-yacht-park-gdynia-wizualizacje/ar/c1-14032919> [dostęp: 17.06.2019]

¹³³ Więcej na temat przekształceń śródmieścia morskiego Gdyni patrz: M. Karzyński (2018).

¹³⁴ Przystań została otwarta w czerwcu roku 2019. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.marinayachtpark.pl> [dostęp: 19.06.2019].



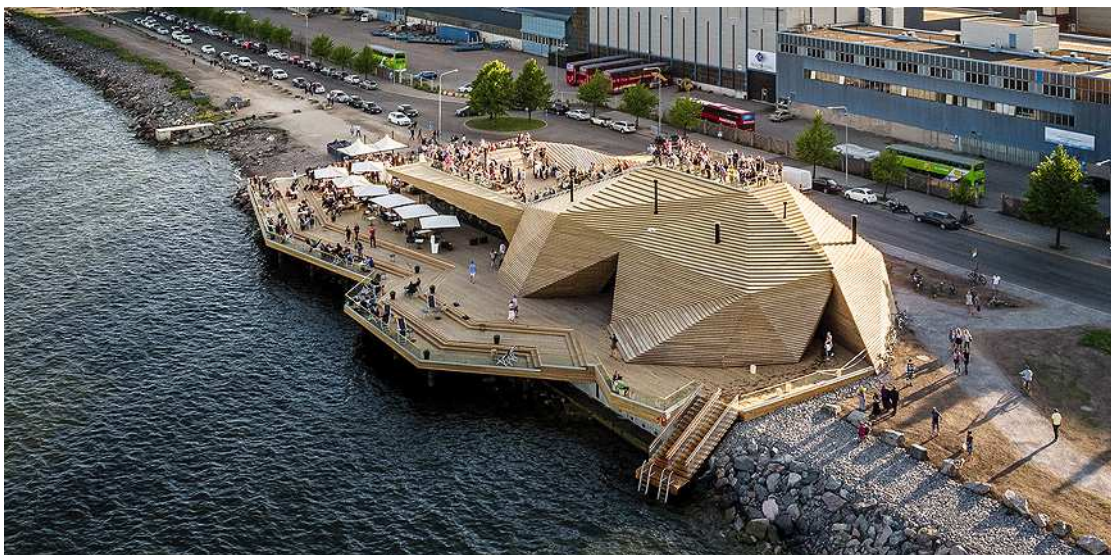
Ryc. 16. Wizualizacja przebudowy budynków w basenie im. Mariusza Zaruskiego w Gdyni.
 Źródło: <http://kwadrat-gdynia.pl/novamarina/> [dostęp: 17.06.2019]

Okazją do przełamania monotonii form tego miejsca oraz rozszerzenia funkcji związanej z obsługą przystani o inne, dostępne dla szerszej klienteli był bosmanat basenu Prezydenta. Niestety projektanci zaproponowali obiekt monofunkcyjny, wtapiający się w otoczenie (Ryc. 17). Nie wykorzystali tym samym szansy na stworzenie bryły, która mogłaby pełnić rolę architektonicznej ikony gdyńskiego portu jachtowego. Dla porównania można tu przedstawić Löyly¹³⁵ – budynek o podobnej skali wzniesiony w Helsinkach, gdzie takiej szansy nie zaprzepaszczono. Ten niezwykle interesujący obiekt jest łącznikiem między wodą a lądem. Oprócz głównej funkcji, którą są sauny publiczne, posiada kawiarnie oraz taras wypoczynkowy na dachu (Fot. 124). Zlokalizowany jest w zdegradowanej dzielnicy przemysłowej, a jego zadaniem było podniesienie jej atrakcyjności.



Ryc. 17. Wizualizacja bosmanatu projektowanego w Basenie Prezydenta w Gdyni.
 Źródło: <https://dziennikbaltycki.pl/marina-yacht-park-nowa-marina-i-bosmanat-w-ramach-inwestycji-yacht-park-gdynia-wizualizacje/ar/c1-14032919> [dostęp: 17.06.2019]

¹³⁵ Budynek został zaprojektowany przez pracownię Avanto Architects. Oddano go do użytku w roku 2016. Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.archdaily.com/790432/loyly-avanto-architects> [dostęp: 17.06.2019].



Fot. 124. Löyly – budynek sauny publicznej w Helsinkach.

Źródło: <https://www.archdaily.com/790432/loyly-avanto-architects> [dostęp: 17.06.2019]

Portów jachtowych, które są elementem przestrzeni publicznej, a więc należą do typu 3, jest zaledwie kilka. Prawie wszystkie zostały omówione w podrozdziale 5.4.2.

Podsumowując trzeba stwierdzić, że w zasadzie żaden polski port jachtowy nie pełni aktywnej roli w miejskiej przestrzeni publicznej¹³⁶. Może wyjątkiem jest port rybacki w Pucku, ale jego oddziaływanie jest raczej wynikiem silnej tożsamości miejsca niż rozwiązań przestrzennych, które są przedmiotem rozważań w niniejszej pracy. Inwestorzy w Polsce niejednokrotnie nie mają świadomości wagi problemu, nie biorą pod uwagę sugestii fachowców, blokują nowatorskie rozwiązania i kierują się schematami. Cel komercyjny nierzadko dominuje nad zasadami sztuki projektowej. Z kolei projektanci bardzo często nie mają wiedzy o potrzebach żeglarzy oraz funkcjonowaniu i wymaganiach portu jachtowego, a w związku z tym nie wiedzą, jakie są możliwości jego włączenia w tkankę miejską. Architektura i urbanistyka projektowanych przez nich obiektów przeważnie nie wnosi nowej wartościowej jakości do krajobrazu. W polskich realizacjach odnaleźć można także wiele błędów natury urbanistycznej, które świadczą o tym, że brakuje podążania za nowymi trendami pozwalającymi budować miasto wygodne i przyjazne dla ludzi¹³⁷, a także o niezrozumieniu roli jaką port jachtowy może pełnić w przestrzeni publicznej.

W tym miejscu może jeszcze raz warto przytoczyć refleksję Marzęckiego, lecz w odniesieniu do polskich miast w ogóle, a nie tylko do Szczecina: „Należy tylko żałować, że inwestycja ta jest realizowana bez wyraźnej idei miasto i kulturotwórczej. (...) Problem leży chyba w zbyt małej świadomości dotyczącej kulturotwórczej roli urbanistyki, a w

¹³⁶ Rozumienie określenia „aktywna rola portu jachtowego w przestrzeni publicznej” wyjaśniono w rozdziale 5.

¹³⁷ Więcej na ten temat patrz: J. Gehl (2014).

szczegółności ciągłości kulturowej nowych inwestycji w odniesieniu do zastanych walorów przestrzennych Szczecina” (Marzęcki 2016:25).

5.6 PODSUMOWANIE

W badanym obszarze odnaleziono niewiele realizacji, w których port jachtowy jest integralnym elementem przestrzeni publicznej. Przedsięwzięcia udane pod tym względem to zazwyczaj duże inwestycje związane z generalnymi przekształceniami frontu wodnego miasta, które wynikały z rewitalizacji terenów poportowych i postoczniowych albo z jego całkowitej modernizacji podyktowanej innymi względami (np. Fréjus). Najwcześniejsze z nich pochodzą z lat osiemdziesiątych XX wieku (Puerto Vell w Barcelonie). Równocześnie trzeba zauważyć, że idea włączania portu jachtowego do przestrzeni publicznej jest tendencją relatywnie nową, ale zauważalną. Nie została jednak jeszcze powszechnie zaakceptowana w kręgach inwestorów i projektantów. Dowodem na to może być nie tak dawna przebudowa otoczenia Vieux Port w Marsylii¹³⁸, gdzie przyjęto koncepcję przestrzenną prowadzącą do izolacji sąsiadujących ze sobą portu jachtowego i placu miejskiego. Ponadto może być ona niekiedy trudna w realizacji ze względu na wymogi bezpieczeństwa związane z zabezpieczeniem nabrzeży oraz ochroną drogiego sprzętu przed kradzieżami. W związku z tym nie wszędzie można ją zastosować lub wymaga to specjalnych rozwiązań projektowych, które jednak są możliwe, co pokazują przykłady omówione w podrozdziale 5.4.1.

Nie ulega jednak wątpliwości, że podejście do planowania miejskich przestrzeni publicznych zmienia się dynamicznie w ostatnim czasie. Idee, które jeszcze nie tak dawno były akceptowane, szybko przestają odpowiadać na nowe potrzeby społeczne. Również postępujące zmiany klimatu wywierają silny wpływ na rozwiązania projektowe i weryfikują zrealizowane koncepcje.

Na zakończenie z przykrością trzeba stwierdzić, że polskie inwestycje nie podążają za nowymi trendami.

¹³⁸ Patrz: podrozdział 4.2.3.

6. OKREŚLENIE, NA BAZIE PRZEPROWADZONYCH ANALIZ, CECH I POTENCJAŁU CENTROTWÓRCZEGO PORTU JACHTOWEGO SPRZYJAJĄCYCH KREOWANIU I AKTYWIZACJI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Jak wynika z analizy przeprowadzonej w poprzednich rozdziałach, sama lokalizacja portu jachtowego w sąsiedztwie przestrzeni publicznej nie gwarantuje jeszcze, że będzie on odgrywał w niej aktywną rolę. Dopiero umiejętne i świadome wykorzystanie jego cech i potencjału w projekcie jej organizacji prowadzi do integracji tych dwóch obszarów. Poniżej przedstawiono cechy i potencjał centrotwórczy portu jachtowego oraz możliwości ich wykorzystania w przestrzeni publicznej.

6.1 CECHY PORTU JACHTOWEGO SPRZYJAJĄCE KREOWANIU I AKTYWIZACJI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Wymagania, jakie muszą być spełnione, aby port jachtowy funkcjonował poprawnie i wynikające z nich jego parametry (czyli cechy) oraz oddziaływanie zostały omówione w podrozdziale 2.2. Stanowią one zasób, który może być wykorzystany dla dodatkowych funkcji uzupełniających jego ofertę. Przy lokalizacji portu jachtowego w przestrzeni publicznej należy wziąć pod uwagę miejscowe ograniczenia, dostosować do nich rozwiązania projektowe i wybrać odpowiedni dla nich typ portu jachtowego¹³⁹.

Poniżej zestawiono i omówiono główne cechy portu jachtowego, które sprawiają, że może być on wykorzystany jako element przestrzeni publicznej zwiększający jej atrakcyjność:

- duży teren na lądzie dla umieszczenia zaplecza lądowego – tę cechę posiadają porty jachtowe typu marina, dlatego dość rzadko są lokalizowane w centrach miast, gdzie grunt jest drogi i trudno dostępny. Niemniej jednak umiejętne ich zaprojektowanie, przyjęcie odpowiedniej wielkości oraz wykorzystanie terenu także do innych funkcji (współdzielenie) może dać szansę na taką lokalizację. Przykładowo place potrzebne do zimowego postoju jachtów mogą być wykorzystane jako parkingi, boiska lub skwery i pasáže miejskie. W przypadku portu jachtowego typu przystań problem ten praktycznie nie istnieje, gdyż cały obszar potrzebny dla portu może być częścią przestrzeni publicznej.
- rozbudowana infrastruktura na lądzie – tu również należy osobno rozpatrywać obiekty związane z przystanią i mariną. Zapotrzebowanie przystani nie jest duże i można je z powodzeniem umieścić w parterze, a nawet na piętrze zabudowy sąsiadującej z

¹³⁹ Patrz: definicje, rozdział 1.5.

nabrzeżem. Inna sytuacja jest w przypadku mariny, której wymagania są znacznie większe. Związane z nią rozległe i parterowe obiekty trudno ukryć, ale za to można wykorzystać także do innych funkcji. Opcji jest wiele i są one związane z lokalnymi uwarunkowaniami. Nie ma przeszkód, aby parterowe hangary nabudować, a na wyższych kondygnacjach umieścić funkcje socjalne, rekreacyjne, biurowe, hotelowe lub gastronomię. Można też, jak w Puerto Vell w Barcelonie, dachy włączyć w przestrzeń placów miejskich. Na dużych ścianach da się urządzić ścianki wspinaczkowe. Wariantów jest wiele. Natomiast pochopne redukcje portu jachtowego do funkcji przystani ogranicza możliwości wprowadzenia innych funkcji (często rekreacyjnych) w najbardziej atrakcyjnych obszarach miasta.

- rozległy akwen wodny basenu jachtowego i nabrzeża – akwatorium portu jachtowego to najatrakcyjniejszy z jego elementów, który można wykorzystać nie tylko jako akwen manewrowy dla jachtów. Z powodzeniem da się po nim pływać kajakiem, na fragmencie urządzić letnie kąpielisko lub czasowo zająć do organizacji treningów żeglarskich dla najmłodszych. Zaprojektowane w interesujący sposób, ozdobione fontanną czy mostkiem uatrakcyjni okolicę (np. Fréjus). Jego część może pełnić rolę placu wodnego. Nabrzeża niekoniecznie muszą przybierać formę długich, nużących chodników. Korzystnie wpłynie na ich odbiór i podniesienie atrakcyjności podział na krótsze odcinki przeplatane skwerami i zielenią, a także drobnymi funkcjami usługowymi. Mogą stać się tym sposobem częścią miejskich terenów zielonych.
- silna tożsamość – tożsamość poru jachtowego jest wyrazista. Nadaje charakter dzielnicy, w której on się znajduje. Można ją jednak osłabić, jeśli w położonej wokół przestrzeni publicznej ukryje się lub zredukuje do minimum aktywności związane z jego obsługą. W efekcie port jachtowy bardziej będzie przypominał wystawę jachtów niż żyjące miejsce. Natomiast pozostawienie tych funkcji widocznych, a nawet, w pewnym zakresie, ogólnie dostępnych spowoduje wzmocnienie jego wpływu na otoczenie, sprawi, że miejsce będzie odbierane jako autentyczne i pełne życia. Przykładem może być działanie polegające na pozostawieniu przystani Valby Bådklubben w sąsiedztwie nowego kwartału w Sluseholemn¹⁴⁰ w Kopenhadze lub szczególna atmosfera portu rybackiego Pucku¹⁴¹.
- malowniczość – jest to w zasadzie jedyna cecha portu jachtowego, która jest doceniana, a mianowicie jego piękny i intrygujący wygląd w krajobrazie miasta.

¹⁴⁰ Patrz: podrozdział 5.4.1.

¹⁴¹ Patrz: podrozdział 5.4.2.

Omówione powyżej cechy pokazują, jak szerokie są możliwości wykorzystania infrastruktury portu jachtowego jako elementu przestrzeni miejskiej, począwszy od rozwiązań najbardziej pasywnych, czyli jako składnika krajobrazu, a skończywszy na choćby częściowym włączeniu jego terenu i obiektów w obszar ogólnodostępny. Indywidualne ograniczenia i specyfika lokalizacji sprawiają, że każdy projekt jest unikatowy. Niebagatelnym zagadnieniem jest kwestia charakterystycznego kolorytu portu jachtowego, który jest wykorzystywany jako cenne narzędzie w procesach odbudowywania tożsamości przeobrażanych obszarów nadwodnych.

6.2 POTENCJAŁ CENTROTWÓRCZY PORTU JACHTOWEGO SPRZYJAJĄCY KREOWANIU I AKTYWIZACJI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Cechy opisane w poprzednim rozdziale to tylko fizyczna strona oferty portu jachtowego. Dysponuje on poza tym dużym potencjałem centrotwórczym, który wynika z tego, że jak każdy port jest on tzw. *hubem* (punktem węzłowym), czyli miejscem, gdzie spotykają się ludzie i następuje między nimi interakcja. Ta okoliczność zachęca do lokalizowania w nim innych komplementarnych usług, które podnoszą jego atrakcyjność, przedłużają okres funkcjonowania i poprawiają rentowność.

Poniżej wyszczególniono różne formy oddziaływania portu jachtowego na otoczenie, które tworzą jego potencjał centrotwórczy:

- stwarzanie okazji do spotkań i kontaktów międzyludzkich – port jachtowy jest miejscem, w którym spotykają się ludzie z różnych przyczyn. Są to kontakty związane z żeglowaniem, obsługą jachtów i załóg oraz spotkania towarzyskie wszelkiego typu.
- umożliwianie organizacji na jego terenie ogólnodostępnych imprez różnego typu – zaplecze lądowe, teren i akwatorium portu jachtowego są miejscem dogodnym do organizacji rozmaitego typu otwartych imprez plenerowych, a także kameralnych spotkań zamkniętych typu konferencje, zjazdy itp.
- sprzyjanie lokalizacji w sąsiedztwie lub na jego terenie funkcji komplementarnych – z racji przebywania na terenie portu jachtowego sporej liczby osób powstaje zapotrzebowanie na usługi uzupełniające jego ofertę. Mogą to być sklepy żeglarskie, spożywcze czy pamiątkarskie, gastronomia wszelkiego rodzaju, wypożyczalnia sprzętu pływającego i rowerów, gabinety odnowy biologicznej i salony piękności, przedszkola itp.

- oferowanie miejsc stałej pracy – funkcjonowanie portu jachtowego i cumujących w nim jednostek wymaga stałej obsługi, a więc zatrudnienia pracowników. Ich liczba jest uzależniona od jego wielkości.
- generowanie zapotrzebowania na usługi sezonowe – są to usługi związane z przygotowaniem jednostek do sezonu letniego i zimowego, drobnymi naprawami i większymi remontami jachtów pracy oraz obsługą zawodników, turystów, imprez i szkoleniem żeglarskim.
- stymulowanie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości – rezydenci trzymający na stałe swoje jachty w marinie są klientami rozmaitych miejscowych zakładów usługowych, jak np. stocznie jachtowe, żaglownie, producenci osprzętu, ubrań żeglarskich, oraz firm, które oferują usługi w zakresie zimowania jachtów i ich przygotowania do sezonu. Ponadto funkcjonowanie portu jachtowego i znajdujących się na jego terenie przedsiębiorstw generuje zapotrzebowanie związane z bieżącą konserwacją obiektów oraz ich zaopatrzeniem.

Opisane powyżej potencjał centrotwórczy portu jachtowego i możliwości jego wykorzystania prowadzą do wniosku, że przestaje on już być tylko miejscem przeznaczonym do cumowania jachtów, a staje się swoistym centrum rekreacji i rozrywki.

Wniosek ten potwierdzają wypowiedzi uczestników konferencji, która odbyła się w maju roku 2018 w La Rochelle. Brali w niej udział reprezentanci sportów wodnych, przedstawiciele marin i innych instytucji związanych z morzem, a także osoby zajmujące się ochroną środowiska naturalnego. Richard Gaëlle w artykule zatytułowanym "Pourquoi les ports de plaisance doivent créer de nouveaux services" (Dlaczego porty jachtowe powinny stworzyć nowe usługi)¹⁴² streszcza wypowiedzi uczestników tego spotkania. Podkreślali oni przede wszystkim zmianę oczekiwań klientów portów jachtowych. Rejs i pobyt w marinie traktują oni jako czas urlopowy, a więc oprócz standardowej obsługi portowej chcieliby skorzystać z oferty gastronomicznej, kulturalnej, rozrywkowej oraz rekreacyjnej (spa, zajęcia sportowe), a nawet mieć zapewnioną opiekę dla małych dzieci. Ponadto jest wielu chętnych do uczestniczenia w szkoleniach żeglarskich, bowiem, jak zauważyli zebrani, kwalifikacje „nowych” żeglarzy nie są już tak wysokie jak dwadzieścia lat temu. Wiceprezes francuskiej federacji marin zwrócił uwagę na wielką popularność tego typu centrów i zapotrzebowanie na nie oraz na konieczności ich rozwoju we Francji,

¹⁴² Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.mer-ocean.com/pourquoi-les-ports-de-plaisance-doivent-creer-de-nouveaux-services/> [dostęp: 22.07.2019].

a także na finansowy aspekt przedsięwzięcia. Wpływy z czterech marin w okręgu Loire-Atlantique były szacowane w tamtym okresie na około 50 milionów euro rocznie.

Opisane powyżej nowe trendy dotyczą oczywiście dużych ośrodków położonych w atrakcyjnych okolicach o sprzyjającym klimacie. Porty jachtowe zlokalizowane w centrach miast na pewno nie mogą osiągać skali rozwoju porównywalnej do tych ośrodków, jednak muszą podążać za ogólną tendencją do wielofunkcyjności. Kochanowska tak pisze na temat rozwiązań wielofunkcyjnych: „Okazało się bowiem, że połączenie z przestrzenią publiczną większości obiektów, poszukujących możliwie szerokiej klienteli, tworzy wartość rynkową, większą niż suma wartości części składowych, a powstająca tym sposobem »zbiorowa oferta« zyskuje szersze zainteresowania i zwiększa popyt” (Kochanowska 2005:34) i dalej "(...) nowe, związane z rynkiem kryteria oceny pozwoliły dostrzec fakt, że konwencjonalna, wielofunkcyjna przestrzeń publiczna miasta znakomicie odpowiadając potrzebom mieszkańców może poszerzyć ofertę rynkową, jaką prezentuje miasto, może stać się »produktem na sprzedaż«" (Kochanowska 2005:36).

6.3 PODSUMOWANIE

Obecnie coraz częściej porty jachtowe pojawiają się w najbardziej reprezentacyjnych i wartościowych punktach frontów wodnych miast nadmorskich. Projektowanie tych obiektów wymaga więc wielkiej dbałości, a przede wszystkim zmiany dotychczasowego postrzegania ich funkcji, jako wyłącznie miejsca postoju i remontu jachtu. „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 (...). Stąd prosty wniosek, że bardzo istotne jest odpowiednie zaprojektowanie marin pod względem architektonicznym oraz ich atrakcyjne usytuowanie pod względem urbanistycznym” (Marzęcki 2016:9).

Port jachtowy to także miejsce ludzkich spotkań zawodowych, towarzyskich i całkiem przypadkowych. Naturalna predyspozycja portu jachtowego do ożywiania otoczenia i przyciągania ludzi jest uzasadnieniem dla lokalizowania go w centrum miasta i włączania do przestrzeni ogólnodostępnych. „Za decydujące dla istnienia fenomenu miasta uznajemy te jego cechy, które umożliwiają mieszkańcom bezpośrednie fizyczne kontakty »twarzą w twarz«, spotkania w konkretnej przestrzeni, przy tym powinny one, przynajmniej w części być dziełem przypadku, a nie przejawem ściśle zaprogramowanego działania” (Kochanowska, Kochanowski 2012:80).

Infrastruktura towarzysząca miejskim marinom daje duże możliwości lokowania w niej dodatkowych funkcji rozszerzających jej działalność. Dotyczy to wykorzystania rozległych

parterowych obiektów oraz terenu. Do uzupełnienia oferty jachtklubu szczególnie nadają się pokrewne funkcje rekreacyjne, do których dostęp jest nie do przecenienia w centralnej części miasta (Rembarz 2016b). Walory krajobrazowe portu jachtowego i towarzyszącej mu wody warto wykorzystać dla podniesienia atrakcyjności przestrzeni publicznej poprzez projektowanie promenad w jego sąsiedztwie, a obszar akwatorium może pełnić rolę placu wodnego.

Port jachtowy niejednokrotnie jest istotnym elementem projektu rewitalizacji infrastruktury poportowej lub ożywieniu frontu wodnego. Wykorzystuje się go także jako narzędzie do tworzenia obecnie tak pożądanego tożsamości miejsca, bowiem tożsamość budowana z udziałem portu jachtowego nie jest produktem sieciowym, który można powielać. Uwarunkowania konkretnej lokalizacji skutecznie chronią go przed typizacją i dają szansę na wykreowanie miejsca o autentycznym charakterze.

W projektowaniu przestrzeni publicznej miasta warto zauważyć, zrozumieć i spożytkować opisane wyżej cechy i potencjał centrotwórczy portu jachtowego. Rezygnując z izolowania go, wzbogacając jego program o dodatkowe funkcje, wykorzystując jego atrakcyjną lokalizację i obszerną infrastrukturę, można stworzyć ośrodek spotkań ludzi z różnych środowisk i grup wiekowych, a jednocześnie dać im piękne miejsce do odpoczynku w sercu miasta. Efektem opisanego powyżej podejścia do projektowania portu jachtowego jest podniesienie jego atrakcyjności, lepsze wykorzystanie drogiego terenu, poprawa opłacalności inwestycji oraz przedłużenie okresu jego użytkowania.

7. ZAKOŃCZENIE

W niniejszej pracy badaniu poddano szczególną rolę portu jachtowego w strukturze miasta, wpływ jego lokalizacji na rozwój otaczającego terenu oraz możliwości wielofunkcyjnego wykorzystania towarzyszącej mu infrastruktury. W podrozdziale 1.3 sformułowano dwa cele główne i cztery cele szczegółowe, które miały być osiągnięte w pracy. Natomiast w podrozdziale 1.4 przyjęto cztery tezy badawcze, których należało dowieść. Wyznaczenie celów pośrednich i celów głównych było pomocne w usystematyzowaniu i ukierunkowaniu kolejnych etapów pracy, zaś materiał zgromadzony przy ich realizacji był niezbędny do udowodnienia założonych tez. Poniżej przeprowadzono weryfikację realizacji celów i poparcia tez, a także sformułowano wnioski końcowe.

7.1 REALIZACJA CELÓW PRACY

Badania rozpoczęto od wskazania miejsc lokalizacji portów jachtowych w przestrzeni miasta. W tym celu w rozdziale 3 omówiono następujące od lat sześćdziesiątych XX wieku przekształcenia przestrzeni nadwodnych w miastach portowych i zidentyfikowano procesy prowadzące do lokalizacji portów jachtowych w tych obszarach. Z tego przeglądu wyłonił się obraz wielkiego zróżnicowania portów jachtowych tak pod względem lokalizacji geograficznej, jak też ich miejsca i funkcji w mieście. Następnie w rozdziale 4 wskazano i przeanalizowano najważniejsze, położone w granicach miast, porty jachtowe z badanego obszaru¹⁴³, klasyfikując je pod kątem przyporządkowania do charakterystycznych lokalizacji. Rozpoznano także czynniki wpływające na charakter portu jachtowego i jego relację z przestrzenią publiczną, co pozwoliło podzielić analizowane porty jachtowe na trzy typy w zależności od charakteru tej relacji. Wyniki analiz zestawiono w tabelach 2a, 2b i 3a, 3b. W ten sposób zrealizowano pierwszy z celów pośrednich zapisanych w podrozdziale 1.3.2, czyli określenie typologii portów jachtowych w zależności od ich lokalizacji w strukturze frontu wodnego miasta nadmorskiego i pełnionych funkcji.

Na podstawie kryteriów sformułowanych w podrozdziałach 5.1 i 5.2, w podrozdziałach 5.2.1 i 5.2.2 wybrano porty jachtowe do analizy szczegółowej, którą przeprowadzono w podrozdziale 5.4. W tabeli 6 zamieszczono jej wyniki w formie zestawienia porównawczego. Na bazie tych analiz w rozdziale 6 wyszczególniono cechy i opisano potencjał portu jachtowego sprzyjające kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej,

¹⁴³ Zakres przestrzenny badań obejmuje miasta nadmorskie z rejonu Morza Bałtyckiego i europejskie miasta nadmorskie z rejonu Morza Śródziemnego. Patrz: podrozdział 1.6.2.

realizując drugi z celów pośrednich pracy, czyli określenie cech i potencjału portu jachtowego jako czynnika centrotwórczego.

W podrozdziale 5.5 przedstawiono ogólną charakterystykę polskich portów jachtowych i omówiono szczegółowo kilka z nich, wybranych z grupy należącej do typu 2, czyli sąsiadujących z przestrzenią publiczną, ale z różnych przyczyn nie wchodzących z nią w relację. Uczyniono to, aby pokazać zaniechania i/lub błędy projektowe, jakie odnaleźć można w polskich portach jachtowych. Zestawiono je z przykładami podobnych, lecz dobrze funkcjonujących w przestrzeni publicznej portów jachtowych spoza Polski, aby wskazać przyczyny nieprawidłowości i zaprezentować dobre wzory. W ten sposób spełniono trzeci z celów pośrednich, czyli dokonano charakterystyki polskich morskich portów jachtowych oraz zdiagnozowano przyczyny realizacji wadliwych i nieprawidłowych.

Powyżej opisane badania i analizy doprowadziły do realizacji dwóch głównych celów pracy. Cel pierwszy, czyli określenie relacji między przestrzenią publiczną a portem jachtowym, zrealizowano w rozdziale 4 poprzez opisanie trzech typów tej relacji. Natomiast cel drugi, czyli określenie sposobów wykorzystania potencjału centrotwórczego portu jachtowego w kreowaniu przestrzeni publicznej miast portowych, zrealizowano w rozdziale 6 poprzez szczegółowe omówienie poszczególnych cech i elementów tworzących potencjał portu jachtowego.

Czwarty cel pośredni zrealizowano w podrozdziale 7.3.

7.2 WERYFIKACJA TEZ PRACY

Poniżej omówiono kolejno założone tezy badawcze i materiały na ich poparcie.

Teza nr 1: Potencjał centrotwórczy portu jachtowego umożliwia mu pełnienie aktywnej roli w miejskiej przestrzeni publicznej miasta nadwodnego.

Formy oddziaływania portu jachtowego na otoczenie, tworzące jego potencjał centrotwórczy, omówiono szczegółowo w podrozdziale 6.2. Są to: stwarzanie okazji do spotkań i kontaktów międzyludzkich, umożliwianie organizacji na jego terenie ogólnodostępnych imprez różnego typu, sprzyjanie lokalizacji w sąsiedztwie lub na jego terenie funkcji komplementarnych oraz oferowanie miejsc stałej pracy, generowanie zapotrzebowania na usługi sezonowe i stymulowanie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Ich charakter predestynuje port jachtowy do pełnienia aktywnej roli w przestrzeni

publicznej zgodnie z definicją sformułowaną w rozdziale 5¹⁴⁴. Oczywiście nie ma możliwości, aby w każdym z portów jachtowych spożytkować w pełni jego potencjał, ponieważ jest to uzależnione od wielu innych czynników omówionych szczegółowo w podrozdziale 4.2. Poniżej przywołano kilka przykładów zastosowań praktycznych.

Wykorzystanie pierwszej z wymienionych powyżej form oddziaływania, czyli stwarzanie okazji do spotkań i kontaktów międzyludzkich, jest dobrze widoczne na przykładach portów jachtowych w Dàrsena Nacional w Barcelonie, Malmö – Dockan, Sluseholmen czy w porcie rybackim w Pucku. Zrealizowane w nich rozwiązania przestrzenne zachęcają ludzi do spotykania się i spędzania tam czasu. To najbardziej popularna oferta korzystania z portu jachtowego dla osób niezwiązanych z żeglarstwem, jednak rzadko kiedy stosowane są tak interesujące rozwiązania jak w omawianych przykładach spoza Polski.

Akweny i tereny wokół portów jachtowych są niejednokrotnie miejscem ogólnodostępnych wydarzeń różnego typu. Dla przykładu „Reial Club Nàutic de Barcelona” w Barcelonie urządza co roku na przyległych wodach spektakularne regaty jachtów klasycznych¹⁴⁵, które przyciągają tłumy uczestników i widzów. Podobnie, choć na mniejszą skalę, organizowane są widowiskowe wyścigi żeglarskie na wodach Zalewu Kamieńskiego w Kamieniu Pomorskim czy w pobliżu molo w Sopocie. Natomiast port jachtowy na Wyspie Grodzkiej w Szczecinie jest przykładem obiektu, który ze względu na swe położenie wykorzystywany jest podczas imprez miejskich różnego typu.

Korzystne oddziaływanie portu jachtowego na lokalizację w sąsiedztwie lub na jego terenie funkcji komplementarnych można zaobserwować na przykładzie mariny w Dàrsena Nacional w Barcelonie. Port jachtowy jest atrakcyjnym elementem miejskiego kompleksu rozrywkowo-rekreacyjnego. W jego otoczeniu znajduje się centrum handlowo-gastronomiczno-rozrywkowe¹⁴⁶, akwarium¹⁴⁷ oraz zielone tereny rekreacyjne i statek muzeum. Z kolei we Fréjus, ze względu na akwatorium usytuowane w sercu dzielnicy nadmorskiej, wokół portu jachtowego powstało mnóstwo restauracji i hoteli, kluby żeglarskie i nurkowe, centrum nurkowania¹⁴⁸, centrum ekstremalnych sportów

¹⁴⁴ Aktywna rola portu jachtowego w przestrzeni publicznej jest rozumiana jako jego stały wpływ na jej funkcjonowanie i wygląd, czyli stymulowanie aktywności jej użytkowników, inspirowanie organizacji wydarzeń plenerowych, wpływ na powstawanie w jej obrębie nowych stałych funkcji, nie tylko związanych z obsługą portu, oraz podnoszenie jej atrakcyjności i walorów estetycznych.

¹⁴⁵ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.puigvelaclassica.com/> [dostęp: 09.09.2019].

¹⁴⁶ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://maremagnum.klepierre.es/> [dostęp: 09.09.2019].

¹⁴⁷ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.aquariumbcn.com/> [dostęp: 09.09.2019].

¹⁴⁸ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.portfrejusplongee.com/en/home/> [dostęp: 09.09.2019].

wodnych¹⁴⁹, szkoły żeglarskie i windsurfiingowe¹⁵⁰, agencje czarterowe, a także mała stocznia¹⁵¹ oraz siedziby serwisów naprawczych sprzętu i łodzi. Natomiast w porcie jachtowym w Alicante wokół basenu jachtowego zlokalizowano szereg obiektów o funkcjach publicznych: hotel, Museo The Ocean Race¹⁵², zespół kin¹⁵³ i restauracji, muzeum sztuki i park przygód dla dzieci itp. Inną zaś rolę pełnią przystanie w Sluseholemn i Malmö – Dockan. Są bowiem integralnymi elementami położonych wokół nich zespołów mieszkaniowych, które dzięki temu zyskały dużą popularność.

Oferowanie miejsc stałej pracy, generowanie zapotrzebowania na usługi sezonowe i stymulowanie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości w mniejszym lub większym stopniu są właściwe dla każdego portu jachtowego, ponieważ jego infrastruktura wymaga dozoru i konserwacji, a stacjonujące jachty obsługi. Trudno znaleźć rozwiązania przestrzenne, które mogłyby je zilustrować, ponieważ stymulowane przez port jachtowy aktywności rozwijają się najczęściej z dala od niego w postaci warsztatów, przedsiębiorstw i działalności indywidualnej. Port jachtowy przyczynia się więc do ożywienia rynku pracy, a tym samym do rozwoju ośrodka, w którym jest położony.

Przedstawione w podrozdziale 5.4 i omówione powyżej przykłady portów jachtowych oczywiście nie są jedynymi, w których wykorzystano ich potencjał. Trudno jednak je w niniejszej dysertacji wszystkie analizować. Wykaz portów jachtowych należących do typu 3, czyli pełnej integracji obszaru portu jachtowego i sąsiadującej z nim przestrzeni publicznej, został zamieszczony w tabelach 3a i 3b.

Tezę nr 1 można uznać za udowodnioną.

Teza nr 2: Wielofunkcyjny charakter obiektów portu jachtowego przyczynia się do zwiększenia ich potencjału centrotwórczego.

Omówione w podrozdziale 6.1 cechy portu jachtowego, przede wszystkim duży teren na lądzie, rozbudowana infrastruktura zaplecza lądowego oraz rozległy akwen wodny basenu jachtowego i nabrzeża, stwarzają możliwości do rozszerzania jego oferty o funkcje uzupełniające. Z wykazu tego wynika również, że nie wszystkie porty jachtowe mają podobne możliwości rozwoju. Są one bowiem uwarunkowane indywidualnymi parametrami ich obiektów. Stosowanie rozwiązań wielofunkcyjnych, choć niewątpliwie

¹⁴⁹ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.sublimsky.com/> [dostęp: 09.09.2019].

¹⁵⁰ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.rivieranautic-frejus.com/> [dostęp: 09.09.2019].

¹⁵¹ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.cnpf.eu> [dostęp: 01.12.2018].

¹⁵² Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.museotheoceanrace.com/> [dostęp: 09.09.2019].

¹⁵³ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <http://www.cinespanoramis.com/> [dostęp: 09.09.2019].

przyczynia się do zwiększenia potencjału centrotwórczego portu jachtowego, jest trudne i nie jest jeszcze powszechnie stosowane ze względu na tradycyjne podejście do jego projektowania. Jednak, jak to wynika z przywołanego w podrozdziale 6.2 artykułu Richarda Gaëlle'a, wielofunkcyjność portów jachtowych jest przesądzonym kierunkiem ich rozwoju.

Dobrymi wzorami, które ilustrują omawianą tu kwestię są rozwiązania zastosowane „Reial Club Marítim de Barcelona” w Barcelonie (opisane w podrozdziale 5.2.1), gdzie dach hangaru przeznaczono na park rozrywki dla dzieci¹⁵⁴, a w budynku klubowym umieszczono ogólnodostępną restaurację. Takich przykładów jest jednak bardzo mało. Najczęściej rozbudowanie oferty portu jachtowego polega na dodaniu innych funkcji sportowych, jak na przykład: wypożyczalnia kajaków (Veile Dania), ścianka wspinaczkowa, boisko do gry w siatkówkę, korty tenisowe i hala sportowa (COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich), kąpielisko (Sluseholmen w Kopenhadze).

Tezę nr 2 można uznać za udowodnioną.

Teza nr 3: Struktury portu jachtowego mają charakter centrotwórczy pod warunkiem ich szczególnego ukształtowania, które umożliwiają włączenie w otaczającą przestrzeń i pełnienie dodatkowych funkcji.

Teza ta dowiedziona została w wyniku analizy szczegółowej wybranych przypadków przeprowadzonej w podrozdziale 5.4. Tutaj przywołać można dwa z nich, omówione w podrozdziale 5.2.1: Malmö – Dockan i Fréjus. W pierwszym, czyli w Malmö – Dockan, nabrzeża basenu jachtowego zaprojektowano w sposób umożliwiający przechodniom przebywanie w bezpośrednim sąsiedztwie jachtów. Zrealizowano to poprzez budowę nadwodnych siedzisk i platform ustawionych między stanowiskami postojowymi. Z kolei we Fréjus akwatorium portu jachtowego uformowano tak, aby stało się centralnym placem wodnym dzielnicy, a jego urozmaicone nabrzeża tworzyły ciekawą przestrzeń miejską. Tak więc oba opisane obiekty zostały ukształtowane w sposób szczególny (nietypowy), specjalnie po to, aby port jachtowy mógł być włączony w przestrzeń miasta i wykorzystywany dla lokalizowania w jego pobliżu innych funkcji.

Przedstawione tu przykłady portów jachtowych oczywiście nie są wyjątkami, choć trzeba zauważyć, że dobrych rozwiązań tego typu jest mało. Wykaz pozostałych portów jachtowych należących to typu 3, czyli pełnej integracji obszaru portu jachtowego i sąsiadującej z nim przestrzeni publicznej, został zamieszczony w tabelach 3a i 3b.

¹⁵⁴ Więcej na ten temat na stronie internetowej: <https://www.bubbleparc.com> [dostęp: 24.03.2019].

Teza nr 4: W Polsce przy wyborze lokalizacji i projekcie morskiego portu jachtowego nie są brane pod uwagę możliwości wykorzystania jego potencjału centrotwórczego oraz integracji z sąsiadującą przestrzenią publiczną.

Tezę tę udowodniono w podrozdziałach 5.4.2 i 5.4.3, gdzie poddano analizie szczegółowej wybrane porty polskie i porównano je z omawianymi w podrozdziale 5.4.1 portami jachtowymi innych krajów. Przypomnieć tu należy, że ani jeden z polskich portów wybranych do analizy szczegółowej nie spełnia wszystkich kryteriów pozwalających go uznać za pełniący rolę w miejskiej przestrzeni publicznej. Żaden z nich nie posiada bowiem innowacyjnych rozwiązań przestrzennych, które włączyłyby go do tej przestrzeni, podnosząc jej atrakcyjność i zachęcając ludzi do przebywania w niej.

Ponadto w podrozdziale 5.5 zajęto się kwestią mankamentów występujących w rozwiązaniach przestrzennych zastosowanych w polskich portach jachtowych. Przeanalizowano w tym celu kilka z nich, należących do typu 2, czyli sąsiadujących z przestrzenią publiczną, ale z różnych przyczyn nie wchodzących z nią w relację. Następnie porównano je z podobnymi, lecz dobrze funkcjonującymi portami jachtowymi spoza Polski. Wnioski z tych badań świadczą jednoznacznie o słabym wykorzystaniu potencjału centrotwórczego polskich portów jachtowych oraz o niewielkiej lub żadnej integracji ich z sąsiadującą przestrzenią publiczną.

7.3 WNIOSKI KOŃCOWE

W rozdziale tym zawarta jest realizacja czwartego celu szczegółowego pracy, czyli określenie wniosków badawczych i aplikacyjnych dotyczących kształtowania portu jachtowego jako elementu centrotwórczego. Na koniec sformułowano także sugestie na temat zagadnień, którym warto poświęcić dalsze badania.

7.3.1 WNIOSKI Z BADAŃ

Badania przeprowadzone w trakcie pracy doprowadziły do sformułowania poniższych wniosków:

- w wyniku przestudiowania dostępnej literatury dotyczącej portów jachtowych stwierdzono, że zagadnienia w niej poruszane skoncentrowane są przede wszystkim na technicznych aspektach ich projektowania, a także na prowadzeniu związanego z nimi biznesu. Brakuje opracowań, które podejmowałyby ten temat z innej perspektywy, a mianowicie projektowania portu jachtowego w sposób umożliwiający włączenie go w przestrzeń publiczną miasta oraz wykorzystania jego infrastruktury dla lokowania dodatkowych funkcji komplementarnych,

- procesy zmierzające do przekształcania portu jachtowego w ośrodek wielofunkcyjny stają się już zauważalne¹⁵⁵. Zjawisko to zgodne jest z tendencją do koncentracji usług, charakterystyczną dla epoki ponowoczesnej (Kochanowska 2005),
- analiza przemian zachodzących we frontach wodnych miast nadmorskich i konkretnych portów jachtowych poza Polską¹⁵⁶ pokazuje, że port jachtowy coraz częściej pojawia się w centrum miasta, niejednokrotnie stając się atrakcyjnym i aktywnym jego elementem, który wpływa na charakter otoczenia. Jest to tendencja nowa, lecz zauważalna. Z przekształceniami frontów wodnych wiąże się również zyskująca na popularności idea zamieszkiwania nad wodą,
- nowym i bardzo ciekawym zjawiskiem zaobserwowanym w trakcie badań jest budowa resortów turystycznych nad utworzonymi specjalnie dla nich w głębi lądu sztucznymi kanałami i akwatoriami¹⁵⁷. Trend ten, zapoczątkowany budową Port Grimaud w latach sześćdziesiątych XX wieku, zyskał wielką popularność. Ośrodki tego typu powstają nieustannie, szczególnie na europejskich wybrzeżach Morza Śródziemnego. Również w Polsce, w Gdańsku-Wiślinie, pojawiły się plany budowy podobnego osiedla o nazwie Sol Marina.

7.3.2 WNIOSKI APLIKACYJNE

W Polsce procesy rozwoju portów jachtowych w kontekście przekształceń frontów wodnych są w fazie początkowej i dotyczą wielu ośrodków nadmorskich. W przyszłości w małych portach środkowego wybrzeża prawdopodobnie będzie przekształcana i modernizowana infrastruktura rekreacyjna, w tym porty jachtowe¹⁵⁸. Projektowane tam zaplecze żeglarskie powinno nie tylko zaspokajać potrzeby żeglarzy, ale również podnosić atrakcyjność tych miast. Dlatego niezbędna jest popularyzacja tematyki poruszanej w niniejszej pracy i promowanie zrealizowanych udanych projektów, szczególnie w zakresie włączania portów jachtowych do miejskich placów i terenów rekreacyjnych oraz rozwiązań wielofunkcyjnych. Działanie te powinny dotyczyć w pierwszym rzędzie decydentów takich jak samorządy lokalne. Błędy i zaniechania widoczne w zrealizowanych już inwestycjach świadczą o pilnej potrzebie powadzenia działań uświadamiających.

¹⁵⁵ Patrz: podrozdział 6.2.

¹⁵⁶ Patrz: podrozdziały 3.1 i 5.4.1.

¹⁵⁷ Patrz: podrozdział 3.3.

¹⁵⁸ Znana jest już od dawna idea budowy sieci marin na polskim wybrzeżu położonych w odległości jednego dnia żeglugi jachtem (PLANCO Consulting GmbH, Regionalne Biuro Planowania Gdańsk, Centrum Promocji Sp. z o.o. 1995).

7.3.3 WNIOSKI DO DALSZYCH BADAŃ

Poniżej wyszczególnione zagadnienia zostały zasygnalizowane w pracy i warte są dalszego, pogłębionego opracowania:

- brak opracowań naukowych opisany w podrozdziale 7.3.1 otwiera pole do podjęcia badań naukowych związanych z możliwością integracji portów jachtowych z przestrzenią publiczną miast nadmorskich oraz wykorzystania ich infrastruktury do lokowania funkcji komplementarnych,
- budowa nowych resortów turystycznych opisana w podrozdziale 7.3.1 to temat aktualny i interesujący, warty podjęcia badań nad wpływem tych osad na zurbanizowane otoczenie oraz środowisko naturalne, a także nad stosowanymi w nich rozwiązaniami przestrzennymi.

7.3.4 PODSUMOWANIE

W wyniku przemian zachodzących w strukturze frontów wodnych oraz wskutek pojawienia się nowych kierunków rozwoju miast nadmorskich porty jachtowe zaczęły pojawiać się w najbardziej atrakcyjnych rejonach tych ośrodków. Na ich formę i funkcjonowanie mają wpływ szczególne cechy tych lokalizacji, a drogi i deficytowy teren skłania ku wielofunkcyjnemu projektowaniu związanej z nimi infrastruktury. Z kolei prestiżowa lokalizacja wpływa na kształt przestrzenny i charakter tych miejsc. Przystają one bowiem pełnić wyłącznie rolę zaplecza technicznego dla jachtów, a stają się integralną częścią sąsiadujących z nimi przestrzeni publicznych. Ponadto odpowiednio wykorzystany potencjał portu jachtowego może odegrać istotną rolę w rozwoju sąsiadujących z nim obszarów.

8. STRESZCZENIE

8.1 STRESZCZENIE W JĘZYKU POLSKIM

Rozprawa dotyczy zbadania i przedstawienia możliwości włączenia obiektów morskiego portu jachtowego w przestrzeń publiczną miasta, wykorzystania jego potencjału do jej kształtowania i rozwoju oraz sposobów wielofunkcyjnego zagospodarowania towarzyszącej mu infrastruktury.

Zakres przestrzenny badań obejmuje rejon Morza Bałtyckiego i europejskie wybrzeża Morza Śródziemnego. Jako zakres czasowy badań poza Polską przyjęto okres od lat sześćdziesiątych XX wieku i do roku 2018. Natomiast dla badań na terenie Polski przyjęto okres od roku 1997 do roku 2019. Studium poddano zastosowane w portach jachtowych rozwiązania urbanistyczne i funkcjonalno-przestrzenne oraz ich odbiór społeczny.

We wprowadzeniu w tematykę pracy przedstawiono zarys historyczny rozwoju jachtingu i morskich portów jachtowych na świecie oraz w Polsce, omówiono strukturę i funkcjonowanie morskiego portu jachtowego oraz specyfikę miasta nadmorskiego i jego przestrzeni publicznych.

W celu opisanie relacji między przestrzenią publiczną a portem jachtowym przeanalizowano następujące od lat sześćdziesiątych XX wieku przekształcenia terenów nadwodnych w miastach portowych, zidentyfikowano procesy prowadzące do lokalizacji portów jachtowych na tych obszarach oraz przebadano najważniejsze, położone w granicach miast, morskie porty jachtowe z terenu objętego badaniami.

Na podstawie zebranego materiału wskazano czynniki wpływające na formę przestrzenną, lokalizację oraz na charakter portu jachtowego i jego relację z przestrzenią publiczną. Na tej podstawie stworzono typologię portów jachtowych w zależności od ich umiejscowienia w strukturze frontu wodnego miasta nadmorskiego i pełnionych funkcji.

Następnie, na podstawie szczegółowej analizy wybranych przypadków, określono cechy i potencjał portu jachtowego jako czynnika centrotwórczego oraz wskazano sposoby ich wykorzystania w procesie kreowania przestrzeni publicznej miast portowych, a także możliwości zastosowania rozwiązań wielofunkcyjnych w strukturze portów jachtowych. Szczególną uwagę poświęcono morskim portom jachtowym w Polsce, przy których projektowaniu zauważono wiele nieprawidłowości.

W podsumowaniu sformułowano wnioski badawcze, aplikacyjne i rekomendacje do dalszych badań dotyczące kształtowania morskiego portu jachtowego jako elementu centrotwórczego.

8.2 STRESZCZENIE W JĘZYKU ANGIELSKIM

The aim of this dissertation was to examine and present possibilities of including the maritime yacht port facilities into the city's public space, as well as exploiting its potential for its shaping and development, and ways of multifunctional planning of the accompanying infrastructure.

The spatial scope of research covers the Baltic Sea region and the European Mediterranean coasts. Yacht port studied outside Poland were built during the period from the sixties of the 20th century to 2018. The period from 1997 to 2019 was adopted for research in Poland. Urban, functional and spatial solutions applied in yacht ports as well as their social perception were studied.

In the introduction the historical development of yachting and maritime yacht ports in the world and in Poland was presented, further the structure and functioning of the maritime yacht port and the specifics of the coastal city and its public spaces was discussed.

In order to describe the relationship between public space and the yacht port, the transformation of waterfront areas in port cities in the period from sixties of the 20th century was analyzed, processes leading to the location of yacht ports in these areas were identified, and the most important maritime yacht ports from the spatial scope located within the city limits were investigated.

Based on the collected material, factors affecting the spatial form, location and the nature of the yacht port and its relation to public space were identified. Relying on these results, a typology of yacht ports was created depending on their location in the structure of the waterfront of the coastal city and their functions.

Then, on the basis of a detailed analysis of selected cases, the characteristics and potential of the yacht port as a center-forming factor were determined and the ways of their use in the process of creating public space of port cities as well as the possibilities of using multifunctional solutions in their structure were indicated. Particular attention was devoted to maritime yacht ports in Poland, where many irregularities in their design were noted.

Within the summary research and application conclusions and recommendations for further research regarding the shaping of the maritime yacht port as a center-forming element are formulated.



9. BIBLIOGRAFIA

- Anderberg S. (2015): *Western Harbor in Malmö*. [W:] *Isocarp Review* 11, ss.210–227.
- Ast R. (1999): *Architektura wybrzeża. Uwarunkowania i rozwój*. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Baranowski A. (1998): *Projektowanie zrównoważone w architekturze*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Beständig K. H. (2006): *Przewodnik żeglarski po Adriatyku. Chorwacja – Słowenia – Czarnogóra. 808 portów i zatok – 2006/2007*. Wydawnictwo Myśliński, Warszawa.
- Breen A., Rigby D. (1994): *Waterfronts. Cities Reclaim Their Edge*. McGraw-Hill Inc., Nowy York.
- Breen A., Rigby D. (1996): *The New Waterfront. A Worldwide Urban Success Story*. Thames and Hudson, Londyn.
- Boeminghaus D. (1980): *Wasser im Stadtbild: Brunnen, Objekte, Anlagen*. Callwey, Monachium.
- Bonenberg A. (2009): *Porto Antico Genoa – Project by Renzo Piano – Waterfront Revitalization Case Study*. [W:] Jauchta-Szostak A. (red.): *Water in the Townspace. Volume 2*. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, ss.73–80.
- Bruttomesso R. (red.) (1993): *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. Centro Interazionale Citta d’Aqua, Wenecja.
- Bruttomesso R. (red.) (1999): *Water and Industrial Heritage. The Reuse of Industrial and Port Structures in Cities on Water*. Marsilio Editori, Wenecja.
- Bruttomesso R. (2001): *The Strategic Role of the Waterfronts in Urban Redevelopment of Cities on water*. [W:] Lorens P. (red.): *Large Scale Urban Developments*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 11–23.
- Burda I. (2010): *Woda w kształtowaniu przestrzeni publicznych*. [W:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 167–178.
- Burda I. (2015): *Kształtowanie połączeń lądu i wody na terenach przemysłowych*. Praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. L. Nyki, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Burda I. (2018): *Modyfikacje form granic między lądem, a wodą jako elementy transformacji obszarów przemysłowych*. [W:] Rembarz G. (red.): *Mieszkać w porcie*. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa, ss. 283–302.
- Carevic D., Prsic M. (2005): *Yachts Parameters for Marina Design*. [online]. Dostępny w: https://www.researchgate.net/publication/264205338_Yachts_Parameters_for_Marina_Design [dostęp: 23.07.2019]
- Carmona M. (2010): *Public Places – Urban Spaces*. Routledge, Londyn-Nowy York.
- Castello L. (2010): *Rethinking the Meaning of Place*. Ashgate, Surrey.
- Caviedes R. (2013): *Deficit de marinas en Chile*. *PORTUS: the online magazine of RETE*. No.26. Dostępny w: <http://www.portusonline.org/deficit-de-marias-en-chile/> [dostęp: 29.01.2019].
- Centro Interazionale Citta d’Aqua (1999): *The Maturity of the Waterfront. What Outcomes and Prospects After Thirty Years of Projects and Work?* Aquapolis nr 3–4, Marsilio Editori, Wenecja.
- Chądzyńska E. (2015): *Rewitalizacja zdegradowanych przestrzeni miejskich – studia przypadku*. [W:] Słodczyk J. (red.): *Studia miejskie*. Tom 17, ss. 91–103, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Desfor G., Laidley J., Stevens Q., Schubert D. (red.) (2011): *Transforming Urban Waterfronts. Fixity and Flow*. Routledge, Londyn-Nowy York.

- Dreisetl H., Grau D. (2009): *Recent Waterscapes: Planning, Building and Designing with Water*. Birkhuser, Bazylea.
- Dusier M. (2016): *La Rochelle, capitale de la plaisance en Charente-Maritime (1945–2005): étude sur l'évolution d'un loisir nautique et de ses aménagements urbano-portuaires*. Praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. B. Marnot, École Doctorale Lettres Pensées Arts et Histoire, Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique, Université de La Rochelle. Dostępny w: <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01349709/document/> [dostęp: 17.07.2019].
- Erriu D., Pirlone F. (2016): Waterfront and urban regeneration. New challenges for Genoa. *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment* [online]. Vol. 9, No. 3, ss. 305–322. Dostępny w: <http://www.camerablu.unina.it/index.php/tema/issue/view/321/showToc> [dostęp: 29.01.2019].
- Fischer J. (red.) (2008): *Wasser/Eau/ Water*. Tandem Verlag GmbH.
- Franta A. (2004): *Reżyseria przestrzeni. O doskonaleniu przestrzeni publicznej miasta*. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Fraser D., Garcia Ferrari M. S. (2012): Design Strategies for Urban Waterfronts. The Case of Sluseholmen in Copenhagen's Southern Harbour. [W:] Garcia Ferrari M. S., Smith H. (red.): *Waterfront Regeneration. Experiences in City-building*. Routledge, Londyn-Nowy Jork, ss. 177–200.
- Gaëlle R. (2018): Pourquoi les ports de plaisance doivent créer de nouveaux services. Dostępny w: <https://www.mer-ocean.com/pourquoi-les-ports-de-plaisance-doivent-creer-de-nouveaux-services/> [dostęp: 22.07.2019].
- Garcia Ferrari M. S., Smith H. (red.) (2012): *Waterfront Regeneration. Experiences in City-building*. Routledge, Londyn-Nowy Jork.
- Gehl J. (2014): *Miasto dla ludzi*. Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Gehl J., Gemzøe L. (2006): *New City Spaces*. The Danish Architectural Press, Kopenhaga.
- Gehl J., Svarre B. (2013): *How to study public life*. Island Press, Waszyngton.
- Giovinazzi O., Moretti M. (2009): Port Cities an Urban Waterfront: Transformations and Opportunities. *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment* [online]. Vol. 2, SP, ss. 57–64. Dostępny w: <http://www.tema.unina.it/index.php/tema/issue/view/15/showToc> [dostęp: 29.01.2019].
- Głowacki W. (1983): *Dzieje jachtingu światowego*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Głowacki W. (1989): *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Gołębiewski J.I. (2012): Plan rewitalizacji Wyspy Grodzkiej w Szczecinie. *Czasopismo Techniczne. Architektura*. R.109, z. 1–A, ss. 177–188. Dostępny w: <https://repozytorium.biblios.pk.edu.pl/resources/31061> [dostęp: 19.07.2019].
- Gołębiewski J.I., Krasowska K.E. (2014): Rewitalizacja obszarów nadwodnych w małych miastach na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim. [W:] Paszkowski Z. (red.): *Rewitalizacja średniowiecznych małych miast Pomorza Zachodniego*. Wydawnictwo Hogben, Szczecin, ss. 85–101.
- Grajewski I., Wójcicki J. (1981): *Mały leksykon morski*. Wydawnictwo Obrony Narodowej, Warszawa.
- Grzelakowski A. (2002): Bariery i szanse rozwoju małych portów polskiego wybrzeża w perspektywie akcesji do UE. [W:] Grzelakowski A., Krośnicka K. (red.): *Małe porty polskiego wybrzeża – stan obecny i perspektywy ich rozwoju*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia, ss. 9–24.
- Grzelakowski A., Krośnicka K. (2014): Technologie przeładunku i przewozu w transporcie morskim. [W:] Mindura L. (red.): *Technologie transportowe*. Instytut Technologii Eksploatacji, Radom, ss. 193–215.
- Gzell S. (2005): Jakość przestrzeni publicznych a Nowe Planowanie. [W:] Kochanowski M. (red.): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Urbanista, Warszawa, ss. 214–232.
- Heikell L., Heikell R. (2018): *Greek Waters Pilot.*, Imray, St Ives.

- Hein C. (2011): Hamburg's port cityscape: large-scale urban transformation and the exchange of planning ideas. [W:] Hein C. (red.): *Port cities: dynamic landscapes and global networks*. Routledge, Londyn–Nowy Jork, ss. 177–197.
- Hein C., Hillmann F. (2013a): Hafenstädte. Architectonische Spielwiesen an der Hafenkante. *CSERNI live* nr 02, ss. 24–27.
- Hein C., Hillmann F. (2013b): The Missing Link: Redevelopment of the Urban Waterfront as a Function of Cruise Ship Tourism. *PORTUS: the online magazine of RETE*. No.26. Dostępny w: <http://www.portusonline.org/the-missing-link-redevelopmnet-of-the-urban-waterfront-as-a-function-of-cruise-shi-tourism/> [dostęp: 29.01.2019].
- Hein C. (2014): Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations. *International Journal of Global Environmental Issues*. Vol. 3, No. 2/3/4, ss. 339–361.
- Hein C. (2016a): Port cities and urban waterfronts: how localized planning ignores water as a connector. *WIRES water*. Vol. 3, Issue 3, ss. 419–438.
- Hein C. (2016b): Temporalities of the Port, Waterfront and Port City. [W:] Warsewa G. (red.): *City on water*. Association of European Schools of Planning, Wrocław University of Science and Technology, Wrocław, ss. 36–45.
- Hein C. (2018): The Open Sea as the Last Best Escape: Yachts and the freedom of the ocean. *PORTUS: the online magazine of RETE*. No. 35. Dostępny w: <http://www.portusonline.org/the-open-sea-as-the-last-best-escape-yachts-and-the-freedom-of-the-ocean/> [dostęp: 29.01.2019].
- Heron R., Juju W. (2012): *The Marina-Sustainable Solutions for a Profitable Business*. Lulu.com., Morrisville.
- Jacob A. (2001): Implementation of Waterfront Projects in Germany – Financing, Fund Raising and Steering of Public Measures. [W:] Lorens P. (red.): *Large Scale Urban Developments*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 172–196.
- Januchta-Szostak A. (red.) (2009): *Woda w krajobrazie miasta*. Tom 1. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Januchta-Szostak A. (2011): *Woda w miejskiej przestrzeni publicznej. Modelowe formy zagospodarowania wód opadowych i powierzchniowych*. Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej, Kraków.
- Januchta-Szostak A. (2019): *Miasta przyjazne rzekom*. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Karzyński M. (2018): Śródmieście morskie Gdyni – strategie rozwoju miasta na terenach poportowych. [W:] Rembarz G. (red.): *Mieszkać w porcie*. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa, ss. 108–133.
- Kitowski S. (1997): *Gdyni – miasto z morza i marzeń*. Sławomir Kitowski/Studio Spartan, Gdynia.
- Knyzelite E., Koshy M., O'Connor O., Rembarz K., Shin H. (2016): From grey to green – Regeneration of the Aller – Harbour Area in Bremen – Hemelingen. [W:] Warsewa G. (red.): *City on water*. Association of European Schools of Planning, Wrocław University of Science and Technology, Wrocław, ss. 114123.
- Kochanowska D. (1998): Przestrzeń publiczna – przestrzeń kulturowa miast portowych w transformacji. [W:] Kochanowski M. (red.): *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 45–54.
- Kochanowska D. (2005): Śródmiejskie przestrzenie publiczne – wczesne przekształcenia. [W:] Kochanowski M. (red.): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Urbanista, Warszawa, ss. 26–45.
- Kochanowska D. (2010): Przestrzeń publiczna – kluczowy element miasta współczesnego – zintegrowana czy podzielona? [W:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 21–35.
- Kochanowska D., Kochanowski M. (2012): *W stronę miasta*. Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania, Warszawa.
- Kochanowski M. (red.) (2005): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Urbanista, Warszawa.

- Komorowski A. (2007): *Jachting Zatoki Gdańskiej*. Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk.
- Kosmala M. (red.) (2011): *Miasta wracają nad wodę*. Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych Oddział Toruń, Toruń.
- Kosiński W. (2009): Water in Townspace and in Citispace – the Great and a Plural Factor. [W:] Januchta-Szostak A. (red.): *Water in the Townspace*. Volume 2. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, ss. 19–44.
- Krośnicka K. (2002): Analiza elementów przestrzennych w funkcjonowaniu małych portów polskiego wybrzeża. [W:] Grzelakowski A., Krośnicka K. (red.): *Małe porty polskiego wybrzeża – stan obecny i perspektywy ich rozwoju*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia, ss. 57–66.
- Krośnicka K. (2016): *Przestrzenne aspekty kształtowania i rozwoju morskich terminali kontenerowych*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Krośnicka K. (2018): Miasto portowe – struktura, wyzwania funkcjonalne i modele rozwoju. [W:] Rembarz G. (red.): *Mieszkać w porcie*. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa, ss. 33–46.
- Kulesza-Szerniewicz E. (2010): Promenada w Kamieniu Pomorskim. Zagospodarowanie terenów nadwodnych w sąsiedztwie zespołu staromiejskiego w kontekście ochrony ekspozycji historycznych dominant, w tym osiedla katedralnego ustanowionego Pomnikiem Historii. *Kurier Konserwatorski* [online]. Nr 9, (ss. 16–21). Dostępny w: https://www.nid.pl/upload/iblock/b63/b63b945dc589foa982_0eb8_ee38a64f21.pdf [dostęp: 08.05.2019].
- Kuliński J. (1996): Rekreacyjno-turystyczne wartości w przyszłości gdańskiego portu. [W:] *Colloquia Millenaria*. Zeszyt 2. *Przyszłość gdańskiego portu. Drogi i szlaki wodne wokół Gdańska*, s. 46.
- Kuliński J. (2002): *Wybrane porty Bałtyku – przewodnik dla żeglarzy*. Nowator – papier i poligrafia, Kartuzy.
- Kuliński J. (2003): *Polskie porty otwartego morza – przewodnik dla żeglarzy*. Nowator – papier i poligrafia, Kartuzy.
- Kuliński J., Kuliński M. (2007): *Zalew Wiślany – przewodnik dla żeglarzy*. Nowator – papier i poligrafia, Kartuzy.
- Kuliński J., Kuliński M. (2010): *Zatoka Gdańska – przewodnik dla żeglarzy*. Nowator – papier i poligrafia, Kartuzy.
- Kuliński J., Szwankowska B. (2005): *Wykorzystanie potencjału śródmiejskich akwenów do różnorodnych form regionalnej turystyki wodnej, opracowanie wykonane na zlecenie Biura Rozwoju Gdańska*, Gdańsk.
- Kusińska E. (2009a): Rola zbiorników wodnych we współczesnej kompozycji urbanistycznej. [W:] Januchta-Szostak A. (red.): *Woda w krajobrazie miasta*. Tom 1. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, ss. 133–140.
- Kusińska E. (2009b): *Woda w założeniach architektoniczno-urbanistycznych*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Liernur J. (red.) (2001): *Puerto Madero Waterfront*. Prester Verlag, Monachium.
- Lipiński J., Lorens P. (2016): *Młode Miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów*. Wydawnictwo Monoplan, Warszawa.
- Llovera, J. A. (1999): Reverting Port Structures: Barcelona and Buenos Aires. [W:] Bruttomesso R. (red.): *Water and Industrial Heritage. The Reuse of Industrial and Port Structures in Cities on Water*. Marsilio Editori, Wenecja. ss. 158–165.
- Lorens P. (2010a): Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej. [W:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 6–20.

- Lorens P. (2010b): Główne typy i rodzaje współczesnych przestrzeni publicznych. [W:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 62–71.
- Lorens P. (2012): *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P. (2013): *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*. Fundacja Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin.
- Lorens, P., Martyniuk-Pęczek, J. (red.) (2009): *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*. Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
- Lorens, P., Martyniuk-Pęczek, J. (red.) (2010): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
- Majer A. (2014): *Odrodzenie Miast*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Łódź–Warszawa.
- Marczak P. (2005): *Kształtowanie architektoniczne morskich portów jachtowych na przykładzie wybranych miast bałtyckich*. Praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. M. Sawickiej-Wałkowskiej, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Marshall R. (red.) (2001): *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. Spon Press, Londyn–Nowy York.
- Marzęcki W. (2016): Relacje przestrzenne portów jachtowych z zabudową miejską na przykładzie portu jachtowego w Szczecinie i mariny w Fréjus. *Przestrzeń i forma* [online]. Nr 27, ss. 9–26. Dostępny w: http://www.pif.zut.edu.pl/images/pdf/pif-27/DOI_10_21005_pif_2016_27_A-01_Marzecki.pdf [dostęp: 12.05.2017].
- Mazurkiewicz B. (2010): *Porty jachtowe i mariny. Projektowanie*. Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk.
- Meyer H. (2001): Water in the City as the Core of the Public Domain. [W:] Lorens P. (red.): *Large Scale Urban Developments*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 24–31.
- Meyer H. (2016): *The next generation urban waterfronts. Condition for resilient urban delta landscapes* [online]. Dostępny w: <http://www.mlodemiastogdansk.pl/uploads/1/9/7/9/19791443/yc2.o.meyer.pdf> [dostęp: 21.01.2019].
- Mironowicz I. (2010): Współczesne dylematy przestrzeni publicznej. [W:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.): *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 36–49.
- Montgomery C. (2015): *Miasto szczęśliwe*. Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków.
- Nyka L. (red.) (2007): *Water for urban strategies*. Verlag der Bauhaus–Universität Weimar, Weimar.
- Nyka L. (2013): *Architektura i woda – przekraczanie granic*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Oxford Research og SPARK for Københavns Kommune og Aalborg Universitet (2017): *Innovationsdistrikt i Sydhavn. Kortlægning og analyse af styrker, udfordringer og vækstmuligheder for et innovationsdistrikt i Sydhavn, København* [online]. Dostępny w: https://oxfordresearch.dk/wp-content/uploads/2017/10/Innovationsdistrikt-Sydhavn_2017.pdf [dostęp: 01.12.2018].
- Palacz M. (2018): *Polskie wybrzeże Bałtyku – przewodnik żeglarski*. Wydawnictwo Nautica, Warszawa.
- Paszkowski Z. (2011): *Miasto idealne*. TAIWPN Universitas, Kraków.
- Petryshyn H. (2016): Kształtowanie terenów nadwodnych Kopenhagi w kontekście rozwoju metropolitalnego. *Przestrzeń i forma* [online]. Nr 25, ss. 223–240. Dostępny w: http://www.pif.zut.edu.pl/images/pdf/pif-25_pdf/doi10.21005pif.2016.25.C-04_Petryshyn.pdf [dostęp: 29.12.2018].
- Phillips-Birt D. (1974): *The History of Yachting*. Scarborough House, Londyn.
- Pieter J. (1967): *Ogólna metodologia pracy naukowej*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław.

- Pluta K. (2014): *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Port Gdańsk (2013): *Strategia rozwoju do 2027* [online]. Dostępny w: <https://www.portgdansk.pl/zmpg-sa/strategia-rozwoju> [dostęp: 03.02.2016].
- Project for Public Spaces, Inc. (2009): *Jak przetworzyć miejsce. Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych* [online]. Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków. Dostępny w: http://www.mck.pk.edu.pl/panel/dokumenty/PPS,%20Jak_przetworzyc_miejsce.pdf [dostęp: 05.11.2016].
- PLANCO Consulting GmbH, Regionalne Biuro Planowania Gdańsk, Centrum Promocji Sp. z o.o. (1995): *Główne kierunki zagospodarowania przestrzennego dla rozwoju ruchu turystycznego w niemiecko-polskim Regionie Bałtyckim. Rozwój sieci portów jachtowych na Wybrzeżu Bałtyckim Meklemburgii-Pomorza Przedniego. i Polski*. Opracowanie na zlecenie Federalnego Ministerstwa Zagospodarowania Przestrzennego, Budownictwa i Budowy Miasta w Bonn i Ministerstwa Budownictwa, Rozwoju Krajowego i Środowiska Kraju Meklemburgii – Pomorza Przedniego, w porozumieniu z Centralnym Urzędem Planowania w Warszawie, Essen–Gdańsk.
- Rembarz G. (2005): Jakość przestrzeni publicznych w procesie reurbanizacji wielkich osiedli mieszkaniowych. [W:] Kochanowski M. (red.): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Urbanista, Warszawa, ss. 146–165.
- Rembarz G. (2005): Nowa definicja przestrzeni publicznej dla dzielnic poosiedlowych. *Czasopismo Techniczne. Architektura*. R. 102, z.9–A, ss. 193–200.
- Rembarz G. (red.) (2018): *Mieszkać w porcie*. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.
- Rembarz K. (2016a): Gdańskie porty jachtowe – próba diagnozy problemów i przedstawienia perspektyw rozwoju. [W:] Gębczyńska-Janowicz A., Kamrowska-Załużska D. (red.): *Gdańsk w perspektywie badań młodych naukowców*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 157–198.
- Rembarz K. (2016b): Yacht harbour as a part of city public space. [W:] Warsewa G. (red.): *City on water*. Association of European Schools of Planning, Wrocław University of Science and Technology, Wrocław, ss. 76–81.
- Rodriguez J., Sastre M. (1993): Remodelling the Old Port of Barcelona. [W] Bruttomesso R. (red.): *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. International Centre Cities on Water, Wenecja, ss. 58–62.
- Rosenfeld M. (1958): *The Story of American Yachting*. Appelton-Century Crofts, Londyn.
- Shaftoe H. (2008): *Convivial Urban Spaces. Creating Effective Public Places*. Earthscan Dunstan House, Londyn.
- Schubert D. (2004): Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. [W:] Ganges L. S., Rivas J. L., Romón M. C. (red.): *Reciclar la ciudad*. Ciudades 8, Revista anual del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, ss. 15–36.
- Schubert D. (2010): Shifts from ships to chips: Waterfront (Re-) Development in North America – Projects, Experience and Tasks. [W:] Karaman A. (red.): *Rethinking the Urban Waterfronts: Redefining the Sirkeci Train Station Area, Istanbul*. Dept. of City and Regional Planning, Mimar Fine Arts University, Istanbul, ss. 51–73.
- Schubert D. (2014): Three contrasting approaches to urban redevelopment and water transformations in Hamburg: “String of Pearls”, Hafencity and IBA (International Building Exhibition). [W:] Klass F., Nan S., Reilly J. (red.): *Water and Cities. Managing a Vital Relationship*. Isocarp Review 10, Gdynia, ss. 124–137.
- Schubert D. (2016): *Historic heritage as vital part of waterfront redevelopment – issues and prospects*. [online]. Dostępny w: <http://www.mlodemiastogdansk.pl/uploads/1/9/7/9/19791443/yc2.o.schubert.pdf> [dostęp:

21.01.2019].

- Schubert D. (2017): Ports and urban waterfronts. [W:] Hein C. (red.): *The Routledge handbook of Planning History*. Routledge, Londyn-Nowy Jork, ss. 338–349.
- Schubert D. (2018): Waterfront (Re)Development projects in Europe: Divergence and Convergence of Approaches. [W:] Rembarz G. (red.): *Mieszkać w porcie*. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa, ss. 12–21.
- Sergi G. (2014): Building a New Relationship Between the Old Town of Senigallia and the Adriatic Sea. [W:] Klass F., Nan S., Reilly J. (red.): *Water and Cities. Managing a Vital Relationship*. Isocarp Review 10, Gdynia, ss. 172–189.
- Soeters S. (2017): *Sydhavnen/Sluseholmen Copenhagen. Harbour renovation project 2000–2009* [online]. Dostępny w: <https://pphp.nl/wp-content/uploads/2017/05/SLUSEHOLMEN.pdf> [dostęp: 28.12.2018].
- Solarek K. (2017): *Cechy przestrzenne suburbanizacji – aglomeracja Warszawy a wybrane aglomeracje europejskie*. [W:] Biuletyn KPZK PAN. Zeszyt 265, ss. 36–64.
- Sołtysik M. (1993): *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego, urbanistyka i architektura*. Wydawnictwo Naukowe PWN Sp. z o.o., Warszawa.
- Strzelecka-Seredyńska M. (2016): *Revitalisation of urban space upon the example of Copenhagen* [online]. Dostępny w: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/90562/CH%2002%20Strzelecka-Seredy%C5%84ska%20Monika.pdf> [dostęp: 02.12.2018].
- Szymański T. (2009): Współczesne aspekty rewitalizacji obiektów portowych. [W:] Stawicka-Wałkowska M. (red.): *Architektura morska i przemysłowa – nowe wyzwania*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 67–83.
- Szmygin B. (2000): *Kształtowanie koncepcji zabytku i doktryny konserwatorskiej w Polsce w XX wieku*. Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej, Lublin.
- Tubielewicz A., Tubielewicz W. (1973): *Porty wybrzeża gdańskiego – ich dzieje i perspektywy rozwojowe*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo Wrocław, Oddział w Gdańsku, Gdańsk.
- Wantuch-Matla D. (2016): *Przestrzeń publiczna 2.0*. Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Warsewa G. (2016): The Culture of the Port City. [W:] Warsewa G. (red.): *City on water*. Association of European Schools of Planning, Wrocław University of Science and Technology, Wrocław, ss. 18–35.
- Woolley H. (2006): *Urban Open Spaces*. Spon Press, Nowy Jork.
- Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna. (d.b.w.): *Zachodniopomorski szlak żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego* [online]. Dostępny w: <http://www.zrot.pl/images/pliki/wydawnictwa/Zachodniopomorski%20Szlak%20Zeglarski%20PL.pdf> [dostęp: 08.05.2019].
- Zakład Usług Technicznych Architekt Wanda Grodzka (2016): *Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej* [online]. Dostępny w: http://www.petlazulawska.com/sites/petlazulawska.com/files/petla_zulawska_i_zatoka_gdanska_koncepcja.pdf [dostęp: 05.11.2016].
- Załuski D. (1998): Od portofobii do portofilii. Współczesne kierunki przekształceń dzielnic portowo-przemysłowych. [W:] Kochanowski M. (red.): *Współczesne metamorfozy miast portowych*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, ss. 11–32.
- Załuski D. (2005): Tendencje kształtowania przestrzeni publicznych końca XX wieku. [W:] Kochanowski M. (red.): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Urbanista, Warszawa, ss. 26–45.
- Zaremba P. (1962): *Urbanistyka miast portowych*. Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Państwowe Wydawnictwo Naukowe – Oddział w Poznaniu, Szczecin–Poznań.

Zawalski K. (2010): *Narodowe Centrum Żeglarstwa. Geneza, architektura, program, zarządzanie, perspektywy rozwoju*. Camvers s.c., Bydgoszcz.

Zuziak Z. (2008): *O tożsamości urbanistyki*. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.

STRONY INTERNETOWE:

<http://augustyna.pl/14/historia/> [dostęp: 11.03.2018]
<http://bennieontheloose.com/malmo-vastra-hammen> [dostęp: 12.11.2018]
<http://brfnyhamnsporten.bostadsrattarna.se/> [dostęp: 24.10.2018]
<http://citypeak.blogspot.com/2011/10/malmo-region.html> [dostęp: 06.06.2018]
<http://ckesr.pl/> [dostęp: 16.05.2019]
<http://copenhagenbydesign.com/tuborg-havn/> [dostęp: 23.10.2018]
http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Szczecin_Floating_Garden_2050_%E2%80%93 marka_miasta [dostęp: 16.05.2019]
<http://eriksberggoteborg.se/> [dostęp: 11.01.2019]
<http://forum-julii.pagesperso-orange.fr/ROM-HISTOIRE%20de%20FJ.html> [dostęp: 16.11.2018]
<http://forum-motorowodne.pl/dolna-odra-i-zalew-szczecinski/port-jachtowy-szczecin/105/> [dostęp: 05.05.2019]
<http://fotopolska.eu> [dostęp: 11.03.2018]
<http://fracademic.com/dic.nsf/frwiki/644575> [dostęp: 16.11.2018]
http://kamiempomorski.pl/sites/default/files/informator_2015_pl.pdf [dostęp: 08.05.2019]
<http://kotkaoldport.com/> [dostęp: 28.08.2018]
<http://lovecopenhagen.com/sydhavnen-en-sammensat-bydel-i-udvikling/> [dostęp: 25.10.2018]
<http://marcinpalacz.pl/baltyk/sopot-marina/> [dostęp: 14.06.2019]
<http://marinas.pl> [dostęp: 05.05.2019]
<http://miastopuck.pl/rozbudowa-portu/> [dostęp: 31.05.2019]
<http://mojalasztownia.pl/> [dostęp: 16.05.2019]
<http://molo.sopot.pl/historia/> [dostęp: 14.06.2019]
<http://noblessner.merko.ee/en> [dostęp: 28.08.2018]
<http://northeast-marina.pl/> [dostęp: 05.05.2019]
<http://portusonline.org/> [dostęp: 11.06.2017]
<http://puck.naszemiasto.pl/artukul/marina-w-pucku-zobacz-jak-zmieni-sie-nadzatokowy-port,3789435,artgal,t,id,tm.html> [dostęp: 31.05.2019]
<http://sluseholmen.dk/english/> [dostęp: 16.06.2019]
<http://srodmiesciemorskie.pl/historia-2/#!> [dostęp: 11.03.2018]
<http://sztuka-architektury.pl/article/3260/dune-city-projekt-z-nagroda-w-cannes> [dostęp: 20.07.2019]
<http://retedigital.com/en> [dostęp: 11.06.2017]
<http://teoriaarchitektury.blogspot.com/2013/08/bernard-tschumi-concept-context-content.html> [dostęp: 06.12.2018]
<http://waretfrontsnetwork.blogspot.com/> [dostęp: 11.06.2017]
<http://www.aivp.org> [dostęp: 11.06.2017]
<http://www.a41.pl/frejus.html> [dostęp: 12.11.2018]
<http://www.atelier-crabe.com/indexabc.html> [dostęp: 17.07.2019]
<http://www.byoghavn.dk/sydhavnen/teglholmen-og-sluseholmen/> [dostęp: 16.06.2019]
http://www.b4architects.com/1/touching_water_kotka_touching_water_97383.html [dostęp: 28.08.2018]
<http://www.chaplin.ee/english/ware/> [dostęp: 11.06.2017]
<http://www.christianshavnnet.dk/Christianshavn/Havnefronten/Sydhavnen.html> [dostęp: 25.10.2018]
<http://www.cinespanoramis.com/> [dostęp: 09.09.2019]
<http://www.citiesonwater.com> [dostęp: 11.06.2017]
<http://www.cnpf.eu> [dostęp: 01.12.2018]
<http://www.crescentsalerno.it/> [dostęp: 28.08.2018]
<http://www.deurellarkitekter.se/projekt/vastra-eriksberg/> [dostęp: 11.01.2019]
<http://www.gvasawyer.com/project.aspx?page=5544> [dostęp: 28.08.2018]
<http://www.ilquotidianodisalerno.it/2017/08/01/piazza-della-liberta-dai-rifiuti-alle-assoluzioni-%E2%80%A6-per-prescrizioni/> [dostęp: 28.08.2018]

<http://www.investcph.com/projects/development/sydhavn> [dostęp: 25.10.2018]
<http://www.katarzynaremarz.pl/projekty/krynica-morska> [dostęp: 17.06.2019]
<http://www.krajoznawcy.info.pl/historia-wokol-kolorowego-ryнку-26017> [dostęp: 31.05.2019]
<http://www.kron-lastadie.de/gestern.html> [dostęp: 18.10.2018]
<http://www.loylhelsinki.fi/en/front-page/> [dostęp: 17.06.2019]
<http://www.marinakamienpomorski.pl/> [dostęp: 05.05.2019]
<http://www.maritimbarcelona.org/> [dostęp: 25.10.2018]
<http://www.mlodemiastogdansk.pl/> [dostęp: 21.01.2019]
<http://www.moremaiorum.pl/riviera-polnocy-czyli-historia-sopockiego-mola/> [dostęp: 14.06.2019]
<http://www.naszbaltyk.com/wszystkie-kategorie/historia-artykuly/939-gdynia-hel-poczatki-zeglugi.html>
[dostęp: 11.03.2018]
<http://www.noveladisalerno.it/mezza-spiaggia-s-teresa-chiusa-ai-cittadini-e-area-cantiere/> [dostęp:
28.08.2018]
<http://www.noveladisalerno.it/category/no-crescent/page/24/> [dostęp: 21.02.2019]
<http://www.pkm.gda.pl/?q=content/historia-klubu> [dostęp: 11.03.2018]
<http://www.podczaszy-pa.com/architektura/port-jachtowy-w-szczecinie-2/> [dostęp: 05.05.2019]
<http://www.portfrejus.fr/en/information-news/histoire-du-port/> [dostęp: 12.11.2018]
http://www.przyjacielehelu.pl/helska_bliza/hb_200/art20.htm [dostęp: 07.06.2019]
<http://www.rivieranautic-frejus.com/> [dostęp: 09.09.2019]
<http://www.river-cities.net> [dostęp: 11.06.2017]
<http://www.rpo.pomorskie.eu/-/ponad-12-mln-zl-z-unii-na-rozbudowe-portu-w-pucku#> [dostęp:
31.05.2019]
<http://www.sopot-marina.pl/> [dostęp: 14.06.2019]
<http://www.superyachts.com/marinas/brighton-marina-1568/> [dostęp 10.03.2018]
http://www.sussex.ac.uk/geography/researchprojects/coastview/Rendels_postcards/brighton-marina.htm [dostęp: 17.07.2019]
<http://www.szczecin.eu/de/node/258> [dostęp: 16.05.2019]
<http://www.warefroncener.org> [dostęp: 11.06.2017]
<https://www.yachtportcartagena.com> [dostęp: 22.03.2019]
<http://www.zozz.com.pl/66-news/3118-port-jachtowy-trzebie%C5%BC-b%C4%99dzie-uratowany-najwa%C5%BCniejsze-b%C4%99d%C4%85-pieni%C4%85dze%E2%80%A6> [dostęp: 10.03.2018]
<http://wyspagrodzka.com> [dostęp: 05.05.2019]
<http://www.zegluga.szn.pl/pl/zegluga-szczecinska/miejska-strefa-letnia> [dostęp: 16.05.2019]

<https://www.aquariumbcn.com/> [dostęp: 09.09.2019]
<https://archello.com/project/touching-water-kotka> [dostęp: 15.01.2019]
<https://bjournal.co/23939-2/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://burevestnik.ru/news/proekt-kompleksa-rezidentsiy-imperatorskiy-yakht-klub-priznan-luchshimi-v-evrope/> [dostęp: 28.08.2018]
<https://domzeglarka.pl> [dostęp: 31.05.2019]
<https://dossiersinventaire.maregionsud.fr/gertrude-diffusion/dossier/les-amenagements-portuaires-du-grand-port-maritime-de-marseille/57a13a78-2cab-4371-a073-b24d99ac399c> [dostęp: 18.07.2019]
<https://en.cnmarinas.com/business-services/feasibility-and-design> [dostęp: 24.07.2019]
<https://fi.wikipedia.org/wiki/Merisatama> [dostęp: 28.08.2018]
<https://fresques.ina.fr/reperes-mediterraneens/parcours/0007/le-port-de-marseille.html> [dostęp:
18.07.2019]
<https://imperialyachtclub.ru/about> [dostęp: 28.08.2018]
<https://infogdansk.pl/puck/> [dostęp: 31.05.2019]
<https://inzynieria.com/wpis-branzy/projekty/3/54865,rozbudowa-portu-w-pucku-wydluza-falochron>
[dostęp: 31.05.2019]
<https://investmap.pl/inwestycja/wiadomosci/szczecin-marina-na-wyspie-grodzkiej,3014.html> [dostęp:
05.05.2019]
<https://kamienskie.info/marina-kamien-pomorski-zmiana-cennika-i-plany-na-2019-rok/> [dostęp:
08.05.2019]
<https://malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c6975e/1491304659499/V%C3%A4rdeprogram+V%C3%A4stra+Dockan+%282012%29.pdf> [dostęp: 12.11.2018]

<https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hammen-Planer-program--byggprojekt/Delomraden-i-Vastra-Hammen/Dockan.html> [dostęp: 12.11.2018]
<https://maremagnum.klepierre.es/> [dostęp: 09.09.2019]
https://miasto.sopot.pl/strona/historia_miasta [dostęp: 14.06.2019]
<https://myhomein-nice.com/actualites/vacances-a-nice/marina-baie-des-anges-un-lieu-unique-a-larchitecture-controversee-a-decouvrir-durant-votre-location-de-vacances-a-nice.html> [dostęp: 24.02.2019]
<https://nowahistoria.interia.pl/historia-na-fotografii/budowa-portu-w-gdyni-zdjecie,ild,1262967,iSort,5,iTime,1,iAld,96156> [dostęp: 10.03.2018]
https://oxfordresearch.dk/wp-content/uploads/2017/10/Innovationsdistrikt-Sydhavn_2017.pdf [dostęp: 25.10.2018]
https://pl.wikipedia.org/wiki/Molo_w_Sopocie [dostęp: 14.06.2019]
<https://sailbook.pl/artykul/7218-historia-basenu-jachtowego-w-gdyni> [dostęp: 11.03.2018]
<https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-1-6-polski-klub-morski/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-2-6-dzialalnosc-roznych-klubow-w-gdansk-w-latach-1924-1932/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-3-6-powstanie-pkm-u-i-jego-dzialalnosc/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-4-6-turystyka/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-5-6-regaty/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://sailbook.pl/poczatki-zeglarstwa-w-gdansk-6-6-pierwsze-lata-po-wojnie-w-dzialalnosci-polskiego-klubu-morskiego-1946-50/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Havshammen> [dostęp: 28.08.2018]
<https://themarinaspecialist.wordpress.com/> [dostęp: 23.07.2019]
<https://urbnews.pl/kopenhaga-nowe-enghave-brygge/> [dostęp: 28.12.2018]
<https://vihreasyliit.fi/en/kaivopuisto/> [dostęp: 25.07.2019]
https://wszczecinie.pl/aktualnosc,nowa_marina_w_dabiu_juz_otwarta_obok_ma_powstac_5_gwiazdkowy_hotel_ze_spa_i_energia_geotermalna_foto,id-31876.html [dostęp: 17.07.2019].
<https://www.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=6d8a3776bed7421f8ee0eb3b790a8674> [dostęp: 15.01.2019]
<https://www.archdaily.com/330652/sluseholmen-arkitema-architects-sjoerd-soeters> [dostęp: 01.12.2018]
<https://www.archdaily.com/790432/loyly-avanto-architects> [dostęp: 17.06.2019]
<https://www.bubbleparc.com> [dostęp: 24.03.2019]
https://www.clivet.com/es/web/guest/novedades/-/asset_publisher/RnWS5CS2b9Lo/content/portopiccolo-sistiana [dostęp: 07.03.2019]
<https://www.culture24.org.uk/places-to-go/south-east/brighton-and-hove/tra22073> [dostęp: 17.07.2019]
<https://www.dockanmarina.se/en/> [dostęp: 12.11.2018]
<https://www.google.com/maps> [dostęp: 28.08.2018]
<https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports> [dostęp: 06.12.2018]
<https://www.hompuck.org/> [dostęp: 07.06.2019]
<https://www.infoarchitekta.pl/artykuly:3-nowosci-firmowe:13471-portopiccolo-sistiana-sprawdzona-jakosc-kaldewei-w-ekskluzywnym-kurorcie.html> [dostęp: 07.03.2019]
<https://www.larochelle.fr/index.php?id=426&type=123> [dostęp: 10.03.2018]
<https://www.marinayachtpark.pl> [dostęp: 19.06.2019]
<https://www.marseilletourisme.fr/en/places-see/heritage-culture/neighborhoods/old-port/> [dostęp: 18.07.2019]
<https://www.mer-ocean.com/pourquoi-les-ports-de-plaisance-doivent-creer-de-nouveaux-services/> [dostęp: 22.07.2019]
https://www.miasto.sopot.pl/strona/budowa_przystani_jachtowej_w_sopocie [dostęp: 14.06.2019]
<https://www.museotheoceanrace.com/> [dostęp: 09.09.2019]
<https://www.nybygget.dk/property/tuborg-syd/> [dostęp: 23.10.2018]
<https://www.portfrejusplongee.com/en/home/> [dostęp: 09.09.2019]
<https://www.portpiccolosistiana.it> [dostęp: 07.03.2019]
<https://www.portvellbcn.cat/es> [dostęp: 25.10.2018]
<https://www.pps.org/category/waterfronts> [dostęp: 06.12.2018]
<https://www.puigvelaclassica.com/> [dostęp: 09.09.2019]
<https://www.pyromagic.pl/> [dostęp: 30.05.2019]

<https://www.rcnb.com/en/> [dostęp: 25.10.2018]
https://www.reddit.com/r/papertowns/comments/7xtjia/forum_julii_one_of_the_major_naval_bases_of_the/ [dostęp: 16.11.2018]
<https://www.revolvy.com/page/Tuborg-Havn> [dostęp: 17.07.2019]
<https://www.salernonotizie.it/2018/07/04/salerno-tra-un-anno-aree-di-sosta-a-piazza-santagostino-e-piazza-liberta/> [dostęp: 28.08.2018]
<https://www.solmarina.pl/> [dostęp: 17.06.2019]
<https://www.sublimsky.com/> [dostęp: 09.09.2019]
<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kopenhaga-jak-dubaj-buduje-wlasne-wyspy-46672.html> [dostęp: 28.12.2018]
<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Coraz-wiecej-nadwodnych-osiedli-z-marinami-n129128.html> [dostęp: 20.07.2019]
<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Dunczycy-opracuja-koncepcje-zabudowy-Stoczni-Cesarskiej-na-Mlodym-Miescie-n122031.html> [dostęp: 28.08.2018]
<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-Najpierw-plac-przy-budynku-Dyrekcji-n122224.html> [dostęp: 28.08.2018]
<https://www.unityline.pl/blog/blog/2013/05/10/vastra-hammen-dzisiejsze-oblicze-miasta-przyszlosci/> [dostęp: 12.11.2018]
<https://www.visitmarinadelrey.com/about-the-marina/history-of-the-marina> [dostęp: 17.07.2019]
<https://www.vla.dk/en/project/kroeyers-sqaure/> [dostęp: 18.06.2019]
https://www.youtube.com/watch?time_continue=22&v=NSJPMC1ZYw4 [dostęp: 06.12.2018]
<https://www.youtube.com/watch?v=2K2TFTu5WWU> [dostęp: 06.12.2018]
<https://www.youtube.com/watch?v=LdHm9zJKTLM> [dostęp: 11.01.2019]
<https://zeglarski.info/artykuly/ogolnopolskie-otwarcie-sezonu-zeglarskiego-w-trzebiezy/> [dostęp: 17.07.2019]
<https://zeglarski.info/kategorie/muzeum-zeglarstwa-pomorskiego/historia-zeglarstwa-pomorskiego/> [dostęp: 07.06.2019]

10. WYKAZ TABEL

Rozdział 3

- Tab. 1. Ewolucja relacji pomiędzy miastem, a portem. Opracowanie B. Hoyle i D. Schubert.
Źródło: Schubert D. (2010): Shifts from ships to chips: Waterfront (Re-) Development in North America – Projects, Experience and Tasks. [W:] Karaman A. (red.): *Rethinking the Urban Waterfronts: Redefining the Sirkeci Train Station Area, Istanbul*. Dept. of City and Regional Planning, Mimar Fine Arts University, Istanbul, s.54.

Rozdział 4

- Tab. 2a. Wyniki analizy usytuowania portów jachtowych pod kątem ich przyporządkowania do charakterystycznych lokalizacji opisanych w podrozdziale 4.1 – Wybrzeża Morza Bałtyckiego (lipiec 2018). Opracowała Katarzyna Rembarz.
- Tab. 2b. Wyniki analizy usytuowania portów jachtowych pod kątem ich przyporządkowania do charakterystycznych lokalizacji opisanych w podrozdziale 4.1 – Wybrzeża Morza Śródziemnego (lipiec 2018). Opracowała Katarzyna Rembarz.
- Tab. 3a. Wyniki analizy relacji portów jachtowych z przestrzenią publiczną pod kątem przyporządkowania ich do typu relacji opisanego w podrozdziale 4.3.2 – Wybrzeża Morza Bałtyckiego (lipiec 2018). Opracowała Katarzyna Rembarz.
- Tab. 3b. Wyniki analizy relacji portów jachtowych z przestrzenią publiczną pod kątem przyporządkowania ich do typu relacji opisanego w podrozdziale 4.3.2 – Wybrzeża Morza Śródziemnego (lipiec 2018). Opracowała Katarzyna Rembarz.

Rozdział 5

- Tab. 4. Wybór portów jachtowych do analizy szczegółowej. Opracowała Katarzyna Rembarz.
- Tab. 5. Wybór portów jachtowych do analizy szczegółowej. Opracowała Katarzyna Rembarz.
- Tab. 6. Porównanie portów jachtowych poddanych szczegółowej analizie pod względem posiadanych rozwiązań przestrzennych, które umożliwiają im pełnienie aktywnej roli w przestrzeni publicznej. Opracowała Katarzyna Rembarz.

11. WYKAZ RYCIN

Rozdział 2

- Ryc. 1. Wiliam van der Hagen „Cork Harbour 1738” - obraz olejny.
Źródło: <http://www.woodward.ie/febo4-art/vanderhagen-bigger.jpg> [dostęp: 11.03.2018]

Rozdział 3

- Ryc. 2. Plan Marsylii z roku 1720.
Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_de_marseille_1720.PNG#/media/File:Plan_de_marseille_1720.PNG [dostęp: 07.03.2019]
- Ryc. 3. Fragment obecnego planu Marsylii. U dołu widoczny jest Vieux Port. Kolorem ciemnoniebieskim oznaczono współczesny port, a kolorem czerwonym dzielnicę La Joliette.
Źródło: <https://journals.openedition.org/cdlm/docannexe/image/5239/img-2.jpg> [dostęp: 26.06.2019]
- Ryc. 4. Salerno – Piazza della Libertà - projekt frontu wodnego.
Źródło: <http://www.favellatoclaudiospa.com/web/blog/portfolio/crescent-sa/> [dostęp: 21.02.2019]

Rozdział 4

- Ryc. 5. Graficzne przedstawienie typów relacji pomiędzy portem jachtowym (kolor niebieski), a przestrzenią publiczną (kolor żółty).
Opracowanie Katarzyna Rembarz.

Rozdział 5

- Ryc. 6. Plan terenów Vastra Hamnen. Czerwony punkt wskazuje Dockan Marina.
Źródło: <http://citypeak.blogspot.com/2011/10/malmo-region.html> [dostęp: 06.06.2017]
- Ryc. 7. Schemat powiązań przestrzennych pomiędzy mariną, a dzielnicą staromiejską Fréjus wykonana przez W. Marzęckiego. Oznaczenia: A – marina, B – oś widokowa poprowadzona od mariny wzdłuż kanału w kierunku starego miasta, C – obszar starego miasta Frejus, D – katedra Saint-Léonce. Zielony, nie zabudowany teren (obok litery B), to obszar dawnego portu.
Źródło: (Marzęcki 2016:12).
- Ryc. 8. Kopenhaga – cztery główne obszary portowe: północny, wschodni, wewnętrzny i południowy (czerwony punkt).
Źródło: Fraser, Garcia Ferrari (2012: 184)
- Ryc. 9. Kopenhaga – Sydhavn. Elipsą zaznaczono omawiany obszar.
Rys. Katarzyna Rembarz przy wykorzystaniu mapki ze strony internetowej
https://oxfordresearch.dk/wp-content/uploads/2017/10/Innovationsdistrikt-Sydhavn_2017.pdf
[dostęp: 01.12.2018]
- Ryc. 10. Sydhavn – masterplan opracowany przez Sjoerda Soetersa.
Źródło: <https://pphp.nl/wp-content/uploads/2017/05/SLUSEHOLMEN.pdf> [dostęp: 28.12.2018].
- Ryc. 11. Sluseholmen – masterplan opracowany przez Sjoerd Soetersa.
Źródło: <https://pphp.nl/wp-content/uploads/2017/05/SLUSEHOLMEN.pdf> [dostęp: 28.12.2018]
- Ryc. 12. Szczecin – Wyspa Grodzka. Koncepcja projektowa.
Źródło: <http://www.podczaszy-pa.com/architektura/port-jachtowy-w-szczecinie-2/> [dostęp: 05.05.2019]
- Ryc. 13. Port jachtowy na Wyspie Grodzkiej. Analiza koncepcji projektowej wykonana przez W. Marzęckiego. Prawa strzałka ukazuje kierunek osi widokowej z mostu na kanale Duńczycy. Lewa strzałka sugeruje właściwy kierunek usytuowania mostu z widokiem na budynek Muzeum Narodowego – centralny obiekt kompleksu Wałów Chrobrego.
Źródło: W. Marzęcki (2016:17)

- Ryc. 14. Planowa przebudowa portu jachtowego i przedłużenie falochronów. Czerwony punkt wskazuje port rybacki.
Źródło: <https://inzynieria.com/wpis-branzy/projekty/3/54865,rozbudowa-portu-w-pucku-wydluza-falochron> [dostęp: 31.05.2019]
- Ryc. 15. Wizualizacja zabudowy pirsu i przystani jachtowej w basenie Prezydenta w Gdyni.
Źródło: <https://dziennikbaltycki.pl/marina-yacht-park-nowa-marina-i-bosmanat-w-ramach-inwestycji-yacht-park-gdynia-wizualizacje/ar/c1-14032919> [dostęp: 17.06.2019]
- Ryc. 16. Wizualizacja przebudowy budynków w basenie im. Mariusza Zaruskiego w Gdyni.
Źródło: <http://kwadrat-gdynia.pl/nowamarina/> [dostęp: 17.06.2019]
- Ryc. 17. Wizualizacja bosmanatu projektowanego w Basenie Prezydenta w Gdyni.
Źródło: <https://dziennikbaltycki.pl/marina-yacht-park-nowa-marina-i-bosmanat-w-ramach-inwestycji-yacht-park-gdynia-wizualizacje/ar/c1-14032919> [dostęp: 17.06.2019]

12. WYKAZ FOTOGRAFII

Rozdział 1

- Fot. 1. Ujście rzeki Łeba i port jachtowy.
Źródło: <https://www.portmaps.com/pol/ports/leba-marina-3738/photos> [dostęp: 28.03.2019]
- Fot. 2. COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Murki betonowe i „wrota” przeciwpowodziowe umocnione workami z piaskiem oddzielające taras restauracji od nabrzeża.
Fot. Katarzyna Rembarz (17.01.2016)
- Fot. 3. Sopot – widok na molo i przystań jachtową.
Źródło: <http://fotowojcik.pl/id/WW161510> [dostęp: 25.10.2018]
- Fot. 4. Szwecja – marina w Bullandö.
Fot. Katarzyna Rembarz (04.10.2015)
- Fot. 5. COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Rozszerzenie oferty mariny poprzez wprowadzenie wypożyczalni kajaków i rowerów.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2019)
- Fot. 6. COSA AZS w Gdańsku-Górkach Zachodnich. Rozszerzenie oferty mariny poprzez wybudowanie ścianki wspinaczkowej.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2019)
- Fot. 7. Port w Helu. Promenada na falochronie prowadząca do miasta.
Fot. Katarzyna Rembarz (10.08.2015)
- Fot. 8. Port w Helu. Po lewej widoczny owalny obiekt otoczony straganami. Po prawej sąsiadujące z nim kontener sanitarny i kontener kas biletowych.
Fot. Katarzyna Rembarz (10.08.2015)

Rozdział 2

- Fot. 9. Marina del Rey w roku 1964.
Źródło: <http://www.marinadelreghistoricalsociety.org/photos-early-aerials/> [dostęp: 17.07.2019]
- Fot. 10. Marina del Rey – widok współczesny.
Źródło: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Marina_Del_Rey_Looking_South.jpg [dostęp: 10.03.2018]
- Fot. 11. Marina w La Rochelle – widok współczesny.
Źródło: https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_de_plaisance_La_Rochelle#/media/File:Port_de_plaisance_de_La_Rochelle_2014.JPG [dostęp: 10.03.2018]
- Fot. 12. Marina w Brighton – widok współczesny.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/8qcql7_Brighton_Marina_Brighton_GB_United_Kingdom#&gid=1&pid=5 [dostęp: 10.03.2018]
- Fot. 13. Port w Helu na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku.
Źródło: <http://www.naszbałtyk.com/wszystkie-kategorie/historia-artykuly/939-gdynia-hel-poczatki-zeglugi.html> [dostęp: 11.03.2018]
- Fot. 14. Ośrodek Szkolenia Morskiego w Jastarni w okresie międzywojennym.
Źródło: <http://augustyna.pl/14/historia/index.php?what=20> [dostęp: 11.03.2018]
- Fot. 15. Ośrodek Szkolenia Morskiego w Jastarni w okresie międzywojennym.
Źródło: <http://augustyna.pl/14/historia/index.php?what=16> [dostęp: 11.03.2018]
- Fot. 16. Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski - przystań przy szafcu Mew w Gdańsku.
Źródło: <http://pkm.gda.pl/?q=content/powstanie-pkm-u-i-jego-dzia%C5%82alno%C5%9B%C4%87> [dostęp: 11.03.2018]

- Fot. 17. Basen jachtowy w Gdyni około roku 1936.
Źródło: http://fotopolska.eu/Gdynia/b29372,Basen_zeglarski.html?f=417363-foto [dostęp: 11.03.2018]
- Fot. 18. Polski Klub Morski - przystań w Twierdzy Wisłoujście krótko po wojnie.
Źródło: <http://pkm.gda.pl/?q=content/pierwsze-lata-po-wojnie-w-dzia%C5%82alno%C5%9Bci-klubu-1946-50> [dostęp: 11.03.2018]
- Fot. 19. Jachtklub Stoczni Gdańskiej w Gdańsku-Górkach Zachodnich (ośrodek powstał w latach 1968-1970, zdjęcie wykonano w roku 2002).
Autor nieznan, fotografia udostępniona przez Jachtklub Stoczni Gdańskiej.
- Fot. 20. Centralny Ośrodek Żeglarstwa w Trzebieży (zdjęcie wykonano w latach 1967–1969).
Źródło: http://fotopolska.eu/Trzebiez/b101096,Centralny_Osrodek_Zeglarstwa.html?f=955535-foto [dostęp: 11.03.2018]
- Fot. 21. Barcelona. Jacht wpływa do Dàrsena Nacional przez otwarte przesłó w Rambla de Mar. Przechodnie czekają na zamknięcie mostu i oglądają swoisty spektakl z udziałem jachtu.
Fot. Katarzyna Rembarz (10.02.2015)
- Fot. 22. Kopenhaga - jeden z miejskich kanałów.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 23. Chorwacja - Hvar.
Fot. Katarzyna Rembarz (2006)

Rozdział 3

- Fot. 24. Dragør – port rybacki zdominowany przez żeglarzy.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/4qclx4_Drag%C3%B8r_Havn_Drag%C3%B8r_Denmark#&gid=1&pid=2 [dostęp: 23.10.2018]
- Fot. 25. Marsylia – Vieux Port - dawny port marsylski zajęty przez jachty.
Źródło: <https://www.cruisemapper.com/ports/marseille-port-68> [dostęp: 24.10.2018]
- Fot. 26. Genua – Porto Antico.
Fot. Katarzyna Rembarz (31.01.2018)
- Fot. 27. Hellerup –Tuborg Havn.
Źródło: <https://www.vla.dk/en/project/tuborg-syd/> [dostęp: 23.10.2018]
- Fot. 28. Salerno – Piazza della Libertà w trakcie budowy w roku 2018.
Źródło: <https://www.salernonotizie.it/2018/07/04/salerno-tra-un-anno-aree-di-sosta-a-piazza-santagostino-e-piazza-liberta/> [dostęp: 28.08.2018]
- Fot. 29. Landskrona – Nyhamnssporten.
Źródło <http://brfnyhamnssporten.bostadsratterna.se/> [dostęp: 24.10.2018]
- Fot. 30. Merisatama.
Źródło: http://www.erkkivanninen.net/ev/pic/Pallo1/008_20110812-1931-0286b.jpg [dostęp: 18.10.2018]
- Fot. 31. Stralsund – Bastion Kron-Lastadie po przebudowie.
Fot. Katarzyna Rembarz (13.09.2018)
- Fot. 32. Kopenhaga – Christiania. Jachty cumujące w kanałach.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 33. Kopenhaga – Christiania. Jachty cumujące w kanałach.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 34. Villeneuve-Loubet Plage – Baie des Anges.
Źródło: <https://www.ovalp.com/en/understand/french-riviera-from-the-sky> [dostęp: 18.10.2018]
- Fot. 35. Portopiccolo Sistiana – dawny kamieniołom zaadaptowany na kurort.
Źródło: http://www.portopiccolosistiana.it/it/residenze/residenze_21.htm [dostęp: 07.03.2019]

- Fot. 36. Port Grimaud –widok z lotu ptaka.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/eycyxz_Marina_Port_Grimaud_Port_Grimaud_Provence-Alpes-Cote_DAzur_France [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 37. Port Grimaud – widok od strony morza.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/eycyxz_Marina_Port_Grimaud_Port_Grimaud_Provence-Alpes-Cote_DAzur_France [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 38. Port Grimaud – kanał wewnątrz miasta.
Źródło: <http://www.sunnydaysnice.com/private-tours/saint-tropez-and-port-grimaud/> [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 39. Le Grau du Roi.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/3gc922_Carmargue_Bassin_De_Hivernage_Marina_Le_Grau-Du-Roi_France [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 40. Puerto Deportivo Almerimar.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/rncg27_Puerto_Deportivo_Almerimar_El_Ejido_Spain [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 41. Øerne.
Źródło: <http://www.hotelroomsearch.netimcityebeltoft-denmark-11.jpg> [dostęp: 18.10.2018]

Rozdział 4

- Fot. 42. Björlanda, Szwecja.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/z4c5zg_Bjorlanda_Kile_Marina_Bjoerlanda_Sweden#&gid=1&pid=2 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 43. El Perelló, Hiszpania
Źródło: https://marinas.com/view/marina/lwc74x_El_Perello_El_Perello_Valencia_Spain#&gid=1&pid=4 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 44. Trogir, Chorwacja
Źródło: https://marinas.com/view/marina/55cppmp_Trogir_Marina_Trogir_Croatia#&gid=1&pid=1 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 45. Loviisa, Finlandia
Źródło: https://marinas.com/view/marina/pwc1r1_Loviisa_Laicasilta_Marina_Loviisa_Finland#&gid=1&pid=4 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 46. Marina Di Andora, Włochy
Źródło: https://marinas.com/view/marina/95cdyn_Andora_Marina_Andora_Liguria_Italy#&gid=1&pid=6 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 47. Porto – Vecchio, Francja
Źródło: https://marinas.com/view/marina/55cmmv_Marina_De_Porto_Vecchio_Porto_Vecchio_Corse_France#&gid=1&pid=4 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 48. Laghi di Sibari, Włochy
Źródło: https://marinas.com/view/marina/d9cy9l_Marina_Laghi_Di_Sibari_CS_Sibari_Italy#&gid=1&pid=2 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 49. Visby, Szwecja
Źródło: https://marinas.com/view/marina/8qcmxm_Visby_Inre_Hamnen_Road_Marina_Gotland_Sweden#&gid=1&pid=2 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 50. Göteborg - Lindholmen, Szwecja
Źródło: <https://www.svenskfast.se/bostadsratt/vastra-gotaland/goteborg/goteborg/lindholmen/lindholmshamnen-lgh-3c-1302/216100> [dostęp: 09.03.2019]

- Fot. 51. Stralsund – Bastion Kron-Lastadie, Niemcy
 Źródło: <http://caravanstellplatz-stralsund.de/wp-content/uploads/2016/08/Kronlastardie.png>
 [dostęp: 09.03.2019]
- Fot. 52. Kartagena – port jachtowy. Czerwona strzałka wskazuje płot oddzielający go od placów wokół budynków publicznych.
 Źródło: <https://auditorioelbatel.es/en/the-auditorium/the-building> [dostęp: 26.02.2019]
- Fot. 53. Marsylia – Quai des Belges około roku 1900. Autor: Detroit Photographic Company.
 Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marseille-Quai_des_Belges_vers_1900.jpg#/media/File:Marseille-Quai_des_Belges_vers_1900.jpg [dostęp: 26.02.2019]
- Fot. 54. Marsylia – Quai des Belges (2016). W centrum L'Ombrière. Fot: Georges Seguin.
 Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Marseille_20160813_01.jpg#/media/File:Marseille_20160813_01.jpg [dostęp: 26.02.2019]
- Fot. 55. Marsylia – Quai des Belges - L'Ombrière (2013).
 Źródło: <https://www.flickr.com/photos/polbar42/9040827108> [dostęp: 26.02.2019]

Rozdział 5

- Fot. 56. Barcelona – Puerto Vell. Panorama z pomnika Krzysztofa Kolumba.
 Źródło: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Port_Vell,_Barcelona,_Spain_-_Jan_2007.jpg
 [dostęp: 25.10.2018]
- Fot. 57. Barcelona – Puerto Vell. Czerwony punkt wskazuje Dàrsena Nacional.
 Źródło: http://www.portvellbcn.com/rcs_prod/FAV20090623-PortVell_Sencer_Bocana.jpg
 [dostęp: 03.10.2015]
- Fot. 58. Nabrzeże Moll de Bosch i Alsina. Replika okrętu z czasów Krzysztofa Kolumba.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 59. Kładka nad ulicą łącząca plac miejski z dachem nad hangarem.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 60. „Reial Club Marítim de Barcelona” – dach hangaru wykorzystany jako plac miejski.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 61. „Reial Club Marítim de Barcelona” – dach hangaru wykorzystany jako plac miejski. Widok z okna sąsiedniego budynku.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 62. Wejście na Rambla de Mar.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 63. Rambla de Mar – miejsce rekreacji.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 64. Rozsuwane wrota w Rambla de Mar. Przechodnie czekają na zamknięcie mostu i przyglądają się przepływającym jachtom.
 Fot. Katarzyna Rembarz (12.02.2015)
- Fot. 65. Dockan Marina.
 Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)
- Fot. 66. Dockplatsen – główny plac na końcu dawnego doku. Drewniane schody z widokiem na port jachtowy są popularnym miejscem odpoczynku i spotkań.
 Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)
- Fot. 67. Dockan Marina – pływająca platforma i schody-siedziska.
 Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)
- Fot. 68. Dockan Marina – pływająca platforma.
 Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)



- Fot. 69. Dockan Marina – pływająca platforma.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016)
- Fot. 70. Dockan Marina – kawiarnia na nabrzeżu.
Fot. Katarzyna Rembarz (27.05.2016).
- Fot. 71. Makieta Forum Julii. Widoczny port z czasów rzymskich i prowadzące do niego szerokie wejście z morza oraz kanał.
Źródło: <https://i.imgur.com/5mkXHlK.jpg> [dostęp: 16.11.2018]
- Fot. 72. Port jachtowy w Fréjus (jeszcze bez przedłużonego kanału) – widok z lotu ptaka.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/lwcp3e_Port_De_Frejus_Marina_Frejus_Provence-Alpes-Cote_DAZur_France [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 73. Port jachtowy w Fréjus (jeszcze bez przedłużonego kanału) – widok od strony morza.
Źródło: https://marinas.com/view/marina/lwcp3e_Port_De_Frejus_Marina_Frejus_Provence-Alpes-Cote_DAZur_France [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 74. Most z platformą widokową łączący przeciwległe brzegi.
Źródło: <https://cotedazurestate.com/en/search/Sale-Apartment-Fr%C3%A9jus-83600-Port-Fr%C3%A9jus> [dostęp: 05.10.2018]
- Fot. 75. Kopenhaga – Sydhavn.
Źródło: <http://sluseholmen.dk/> [dostęp: 28.12.2018]
- Fot. 76. Sluseholmen – kanał oddzielający kwartały zabudowy. Widoczne są mostek i mini pomosty należące do mieszkań położonych na najniższym poziomie.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 77. Sluseholmen – centralny kanał prowadzony po łuku i nowa zróżnicowana zabudowa.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 78. Sydhavn – dawny kanał portowy (Teglværksløbet) i most Teglværksbroen. W tle nowa zabudowa Sluseholmen. Na pierwszym planie nowe pomosty dla jednostek pływających.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 79. Sluseholmen – brama z podwórka prowadzące bezpośrednio do wody. W dali widoczna brama sąsiedniego kwartału.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 80. Sluseholmen – minipomosty należące do mieszkań położonych na najniższym poziomie.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 81. Sluseholmen – dawny kanał portowy (Teglværksløbet) i nowa zabudowa. Widoczne nowe pomosty dla jednostek pływających.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 82. Sluseholmen – przystań Valby Bådklubben po wschodniej stronie półwyspu. W głębi apartamentowiec stanowiący dominantę tego obszaru.
Fot. Katarzyna Rembarz (26.05.2016)
- Fot. 83. Wyspa Grodzka, Łasztownia i Trasa Zamkowa.
Źródło: <https://aeropix.pl/szczecin-lotu-ptaka-lasztownia-wyspa-grodzka-zielona-trasa-zamkowa/> [dostęp: 05.05.2019]
- Fot. 84. Wyspa Grodzka. Widoczna piaszczysta plaża miejska i sąsiadująca z nią przystań (zrealizowany pierwszy etap). Na dalszym planie Wały Chrobrego.
Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=98736&page=537>; Fot. Piotr Krajewski [dostęp: 05.05.2019]
- Fot. 85. Przystań jachtowa i most na kanale Duńczycy – widok od strony południowo-zachodniej.
Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=126522183>; Fot. Piotr Krajewski [dostęp: 05.05.2019]

- Fot. 104. Port rybacki. W głębi po lewej nowy, nie pasujący do otoczenia, budynek „Domu Żeglarza”. Obok tawerna „Strand”. Po prawej kościół farny.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 105. Port rybacki. W głębi kościół farny.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 106. Skwer rekreacyjny na nabrzeżu południowym.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 107. Widok z ogródka tawerny „Strand”. W głębi warsztaty szkutnicze.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 108. Nabrzeże południowe - wejście do smaźalni „U Budziszka”.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 109. Kaszubska smaźalnia-skansen „U Budziszka”.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 110. Przeniesiona z Gdyni smaźalnia „Bar Pomorza” od kilku sezonów cumuje w porcie rybackim.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 111. Popiersie generała Józefa Hallera.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.09.2018)
- Fot. 112. Odświętne przystrojone kutry, które przyplłynęły do Pucka na zakończenie dorocznej morskiej pielgrzymki rybaków.
Fot. Katarzyna Rembarz (30.06.2012)
- Fot. 113. Sopockie moło pod koniec XIX wieku.
Źródło: <http://www.moremaiorum.pl/riviera-polnocy-czyli-historia-sopockiego-mola/> [dostęp: 14.06.2019]
- Fot. 114. Widok na zabudowę hotelowo-usługową, plac Zdrojowy i moło.
Źródło: <http://fotowojcik.pl/id/WW161506> [dostęp: 25.10.2018]
- Fot. 115. Widok na przystań jachtową.
Źródło: <https://www.hotelsopot.eu/hotelatrakcjeszczegoly-atrakcjiRecordID=39013> [dostęp: 25.10.2018]
- Fot. 116. Budynek mieszczący zaplecze biurowe, socjalne, gospodarcze i restaurację.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)
- Fot. 117. Przystań jachtowa.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)
- Fot. 118. Głowica moło, do której cumują statki pasażerskie, restauracja i nabrzeże przystani jachtowej.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)
- Fot. 119. Deptak na falochronie północnym.
Fot. Katarzyna Rembarz (01.06.2019)
- Fot. 120. Gdańsk – przystań na Szafarni.
Źródło: <https://www.facebook.com/fotokombinat69/> [dostęp: 18.06.2019]
- Fot. 121. Nabrzeże przystani na Szafarni.
Fot. Katarzyna Rembarz (06.12.2015)
- Fot. 122. Kopenhaga – kwartał mieszkaniowy Krøyers Plads na wyspie Christiania.
Źródło: <https://www.vla.dk/en/project/kroeyers-sqaure/> [dostęp: 18.06.2019]
- Fot. 123. Puck – port jachtowy.
Źródło: <https://mapio.net/pic/p-6307123/> [dostęp: 18.06.2019]
- Fot. 124. Löyly – budynek sauny publicznej w Helsinkach.
Źródło: <https://www.archdaily.com/790432/loyly-avanto-architects> [dostęp: 17.06.2019]