

ZMIANA KRAJOBRAZU MIASTA W KONTEKŚCIE ODZYSKANIA TOŻSAMOŚCI MIASTA PORTOWEGO: HAMBURG I KILONIA A SZCZECIN¹

Halyna Petryshyn

Katedra Urbanistyki, Uniwersytet Państwowy „Politechnika Lwowska”
Department of Urban Planning and Urban Design, Lviv Polytechnic National University
vul. S. Bandery 12, k. 323, Lviv, UKRAINE 79069, e-mail: hala.petr@polynet.lviv.ua

Streszczenie. Współczesne Niemcy dziś przodują w Europie w zakresie rewitalizacji struktur urbanistycznych. W tym zakresie tereny nadwodne jako środowisko potencjalnie przyjazne dla człowieka są objęte szczególną troską. Odbywa się reorientacja centrów miejskich ku wodzie, odkrywana jest tożsamość miast jako tworców nadwodnych. Tendencje rozwiązań koncepcyjnych w miastach niemieckich mogą stać się inspiracjami projektowymi dla miast polskich o podobnych wątkach rozwojowych.

Słowa kluczowe. krajobraz miasta, tożsamość, nabrzeże, miasto portowe, rewitalizacja

WSTĘP

Północna granica Niemiec wychodzi ku Morzu Północnemu i Bałtykowi, a na nabrzeżach koncentrują się największe miasta portowe o długiej historii, są to Emden, Brementhaven, Hamburg, Kilonia, Lubeka i Rostok. W swej historii państwa niemieckie walczyły o szeroki zakres dojścia do Morza Bałtyckiego, co wiązało się również z kolonizacją wschodnią. Tradycyjnie miasta portowe Niemiec powstawały w sporej odległości od ujść rzek do morza, na skrzyżowaniu dróg wodnych z drogami lądowymi. Takie usytuowanie miast pozwalało kontrolować i poszerzać wpływ na basen rzeki, prowadzącej ku morzu. Nizina Środkowoeuropejska obejmująca Pobrzeże Morza Północnego, Półwysep Jutlandzki i Pobrzeże Południowobałtyckie ukształtowała się w trakcie ruchu lodowców, charakteryzuje się łagodną rzeźbą terenu i rozległymi dolinami rzek. Nabrzeża pełniły rolę ważnych centrów miejskich, dzielnice przemysłowo-handlowe i magazynowe rozwijały się, wspierając potęgę miast a zatem ich rozwój teryto-

¹ Artykuł powstał na podstawie rozdziałów 3 i 6.1 monografii naukowej: H. Petryshyn (red. nauk.), M. Czałczyńska-Podolska, E.A. Sochacka-Sutkowska, A. Pilarczyk, *Budowa tożsamości Szczecina w oparciu o wykorzystanie kulturowych wartości krajobrazu nadrzecznego miasta*, Szczecin, Hogben, 2012.

rialny. W drugiej połowie XIX w. nasiliła się industrializacja, a dostęp transportu do nabrzeży poprzez sieć kolejową stymulował rozwój przemysłu w tej strefie. Wraz z postępującą industrializacją, rozpoczął się proces wchłaniania okolicznych miejscowości przez rozrastające się miasta portowe. Po zjednoczeniu Niemiec w 1871 r. miasta portowe stawały się coraz potężniejsze, strefy nabrzeżne jako samodzielne dzielnice przemysłowe w strukturze miast zdominowały i określiły kierunek ich rozwoju. Miasta zyskiwały nowe centra, odsunięte tym razem od nabrzeża.

Miasta północnoniemieckie pełniły również ważną rolę strategiczną, co powodowało rozwój przemysłu wojskowego i usytuowanie baz morskich. W trakcie drugiej wojny światowej miasta te były poddane silnym bombardowaniom (naloty dywanowe), zwłaszcza totalnemu zniszczeniu podlegały tereny portowe. Po wojnie je odbudowano, jednak kryzys przemysłu stoczniowego w latach 80. XX w. spowodował restrukturyzację przemysłu i zastanowiono się nad losem terenów poportowych i postoczniowych. Nowymi czynnikami rozwoju stały się innowacyjność i turystyka. Zagospodarowanie zwolnionych nabrzeży pod funkcje miejskie musiało wspierać się na nich. Na terenach poportowych rozbudowywano uniwersytety i tworzone centra nauki. Turystyka, zwłaszcza turystyka morska, w ostatnich latach stała się ważnym czynnikiem w programach przekształcających przestrzeń miejską. Wiele przykładowych realizacji z zakresu rewitalizacji nabrzeży [Bryx i Jadach-Sepiolo 2009] pozwoliło wypracować pewne metody projektowe i wdrożeniowe, a wprowadzony monitoring skuteczności funkcjonowania nowych założeń umożliwia dokonywania korekt.

MATERIAŁ I METODY

Wytypowane do analizy miasta Niemiec Północnych – Hamburg i Kilonia – posiadają sporo wspólnych rysów ze Szczecinem. Ich doświadczenia w zakresie współczesnych powiązań miasto–rzeka mogą stać się przydatne w poszukiwaniu przez Szczecin własnej tożsamości.

Hamburg. Miasto położone nad Łabą Północną w odległości 110 km do Morza Północnego (Zatoki Helgolandzkiej). Rozwój przestrzenny i gospodarczy miasta jest ściśle powiązany z warunkami topograficznymi, kształtując jego tożsamość. Naturalny port morski rozciąga się wzdłuż całego biegu Łaby, zwłaszcza wzdłuż południowego jej brzegu naprzeciwko dzielnic miasta St. Pauli i Altona.

W okresie II wojny światowej miasto znacznie ucierpiało, większa część zabudowy została zniszczona, szczególnie zabytkowe Stare Miasto. Po II wojnie światowej miasto weszło w skład Niemieckiej Republiki Demokratycznej, w przestrzennym wymiarze zamarło centrum i nasiliło się rozproszenie miasta poprzez wznoszone nowe osiedla. Stare dzielnice były wyburzane, nowa arteria transportowa przecięła centrum wzdłuż linii wschód–zachód. Nowe dzielnice

mieszkalne budowano na zielonych obszarach, tworząc typową architektoniczną monokulturę.

Od lat 80. ub. w. w Hamburgu zaczęła się wielka przebudowa gospodarcza. Najpierw był kryzys we wszystkich głównych niemieckich stocznjach, również obszary przemysłowe zaznały restrukturyzacji: zmieniano pierwotną lokalizację zakładów lub wymuszano ich całkowite zamknięcie, co spowodowało, że duże obiekty przemysłowe zmieniły swoje pierwotne funkcje. Hamburg stał się pod koniec tysiąclecia centrum handlowo-usługowym. Od lat 80. stare tereny poportowe zostały objęte planami urbanistycznymi, co prowadziło do ożywienia w dużej mierze niewykorzystywanych obszarów, w tym wkomponowywania budynków nowych lub odnawiania starych. Pierwszym sukcesem w tej dziedzinie stała się renowacja dzielnicy Speicherstadt, która w 1999 r. została wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO (ryc. 1).



Ryc. 1. Speicherstadt, Hamburg (fot. A. Pilarczyk, 2011)

Fig. 1. Speicherstadt, Hamburg (photo A. Pilarczyk, 2011)

Szansę na przekształcenia w Hamburgu można było dostrzec na początku lat 90. Po upadku muru berlińskiego i żelaznej kurtyny również rola Hamburga w Europie zasadniczo się poprawiła: z miasta na wschodnim skraju świata zachodniego stał się metropolią w sercu jednoczącego się kontynentu. Także połączenia z północną Europą stawały się coraz intensywniejsze, więc Hamburg zyskał na znaczeniu na całym obszarze Morza Bałtyckiego. Hamburg w tym procesie uzyskał ogromny potencjał rozwoju, z którego warto było pilnie korzystać, by uniknąć wyprzedzania przez inne konkurujące regiony.

Teren portu w centralnej części miasta był przez dziesiątki lat nieużywany, oddzielony od miasta jako obszar celny, w całości ogrodzony i zdegradowany. W 2000 r. został zatwierdzony plan nowej dzielnicy wewnątrzmijskiej Hafen City. W ciągu 25 lat na przestrzeni około 150 ha o mieszanym sposobie użytkowania: mieszkalnym, przemysłowym, kulturalnym i rekreacyjnym, miały powstać tu mieszkania dla 12 tys. mieszkańców i 40 tys. miejsc pracy [<http://www.hafencity.com/de>]. Plan zdominowała idea powrotu centrum miasta

do wody, do której dostęp rozpoczął się już w postaci poszczególnych sekcji (zwłaszcza nad tzw. rękawem Łaby przy Altonie między Rybnym Rynkiem i Muzeum Portowym).

Bliskie relacje pomiędzy istniejącą zabudową, nową zabudową i nabrzeżem, koncepcja ochrony przeciwpowodziowej, społeczny charakter większości part-rów i „drobnoziarnista mieszanka” zastosowania zostały wdrożone w planie zagospodarowania przestrzennego. Master Plan formułuje również cele gospodarczego, społecznego i kulturalnego rozwoju Hafencity, który będzie przez wiele dziesięcioleci centrum Hamburga, a nawet może dominować w obecnym stuleciu. Nowa dzielnica miała być nie tylko bardzo opłacalna, ale także służyć za wzór europejskiego miasta XXI w. Dzięki zasadzie elastyczności Planu Generalnego zapewniono wysoki stopień dostosowania do przyszłych zmian w środowisku w procesie rozwoju (ryc. 2).

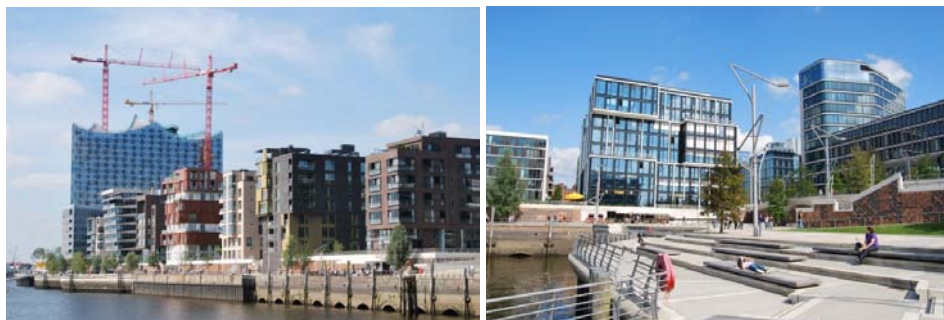


Ryc. 2. Master Plan Hafencity Hamburg [Hafencity Hamburg. Der Masterplan 2006]

Fig. 2. Master Plan of Hafencity, Hamburg [Hafencity Hamburg. Der Masterplan 2006]

Koncepcja zagospodarowania przedstawiona w Planie Generalnym zapewnia, że każda część ma swoją własną tożsamość i jest w stanie funkcjonować niezależnie od późniejszych etapów. Planowanie pozostaje wystarczająco elastyczne, aby dostosować się do zmieniających się warunków, wykorzystując podstawowe struktury i układ Hafencity, w tym jego integrację ze śródmieściem. Rozwój sekcji (kwartałów) dzielnic został podzielony na kilka etapów, które w sumie obejmują okres około 25 lat. Realizacja planu postępuje w kierunku z zachodu na wschód, a jednocześnie, aby uniknąć konkluzji technicznej,

prace są rozrzucone po całym terenie. W zależności od popytu na nieruchomości możliwe jest skracanie lub wydłużanie faz rozwoju [Hafencity Hamburg. Der Masterplan 2006].



Ryc. 3. Zabudowania drugiej fazy rozwojowej, Hamburg. (fot. A. Pilarczyk, 2011)

Fig. 3. Second construction stage of Hafencity, Hamburg (photo. A. Pilarczyk, 2011)

W Planie Generalnym oprócz zakresu rozwoju urbanistycznego i funkcjonalnego Hafencity wyodrębniono 18 jednostek planistycznych z konkretnymi propozycjami rozwojowymi w naciskiem na odzyskanie tożsamości Hamburga. Obszar Kaiserhöft jest dla Hafencity miejscem niezwykle ważnym, gdzie usytuowany jest Spichlerz Cesarski – najwybitniejszy punkt urbanistyczny Hafencity. W kolejnych fazach planowania zostanie rozstrzygnięte, w jakim stopniu możliwe jest zachowanie jego charakteru przy zmianie użytkowania. Zachodnia część historycznego Portu Magdeburgskiego została przeznaczona pod rozwój do celów komercyjnych, kulturowych, rozrywkowych w synergii z terminalem, w sumie zmierza do utworzenia „Überseequartier”, daje możliwość zainscenizowania atrakcyjnych ekspozycji terenu Magdeburger Hafen jako punktu orientacyjnego – landmarki i punktu końcowego nowej osi rozwoju pomiędzy starą promenadą nabrzeżną Jungfernstieg a Magdeburg Hafen. Koncepcja rozwoju tej strefy powinna wykazać osobliwość rozwoju Hafencity i tematycznie wyrazić się poprzez język architektoniczny. W tym kontekście nacisk jest położony na stworzenie rozwijającej się struktury urbanistycznej, która stale zmienia się poprzez przejścia i wizualne osie nawiązujące do Łaby (ryc. 3).

Z biegiem czasu spostrzeżono, iż część zachodnia Hafencity rozwija się szybciej niż przewidywał plan generalny z 2000 r., a wschodnia stanowiła nadal obszar w fazie planowania, postanowiono więc w 2010 r. dokonać zmian planu. Koncepcja wschodniej dzielnicy została po raz pierwszy w pełni przemyślana, bo w tych w dzielnicach brakuje rozpoznawalnych znaków tożsamości i nie istniały żadne konkretne plany ich pomyślniej integracji miejskiej. Wschodnia część Hafencity była wcześniej traktowana jako część podmiejskiego obrzeża Hamburga, a teraz – podobne jak zachodna – dzięki nowej stacji metra linii U4

stała się częścią nowego rdzenia centrum miasta. Hamburg wykonuje również „skok przez Łabę”. Wyspy na południu Łaby bardzo szybko się rozwijają. Zwiększono liczbę ambitnych projektów, takich jak Międzynarodowe Targi Budownictwa (IBA) i Międzynarodowa Wystawa Ogrodowej (IGS).

Kilonia/Kiel. Obecnie miasto jest centrum gospodarczym i administracyjnym ziemi federalnej Niemiec Szlezwik-Holsztyn, zajmuje południową część Półwyspu Jutlandzkiego, graniczy z Danią. Decydującym czynnikiem powstania miasta Kilonii w 1242 r. było jej wyjątkowe położenie nad Fiordem Kilońskim – wąską i głęboką zatoką Morza Bałtyckiego, wcinającą się w głąb lądu na 17 km w kierunku od północy na południe. Osadnictwo rozwinęło się po obu stronach Fiordu Kilońskiego, każda z jednostek wyspecjalizowała się w odmiennej funkcji, do dziś eksponuje rysy swojej zachowanej tożsamości. Duńska droga lądowa Holstenstrasse, poprowadzona zachodnim nabrzeżem fiordu w kierunku południe–północ, stała się główną osią planistyczną miasta. Epoka industrializacji zadziałała w Kilonii gwałtownie. W 1865 r. zdecydowano o przeniesieniu Bałtyckiej Stacji Marynarki Niemieckiej z Gdańska do Kilonii. Od tego momentu Kilonia szybko przekształciła się w zaplecze wojskowe Prus. Następnym czynnikiem rozwoju miasta stało się funkcjonowanie Kanału Kilońskiego / der Kaiser-Wilhelm-Kanal / Nordostseekanal, sztucznie przekopanego przez Półwysep Jutlandzki. Kilonia jest również atrakcyjnym ośrodkiem kulturalnym północno-zachodnich Niemiec nad Bałtykiem. Ze wszystkich festiwali morskich Tydzień Kilonii od 1882 r. jest najbardziej atrakcyjną i jedną z większych imprez żeglarskich na świecie, startują tu łodzie wszystkich klas. Wraz z regatami odbywają się festyny, koncerty oraz parady jachtów i żaglowców. Rozwojowi infrastrukturalnemu Kilonii sprzyjały wydarzenia światowej skali takie jak zawody żeglarskie podczas XI Igrzysk Olimpijskich 1936 r., czy choćby XX Igrzysk Olimpijskich 1972 r., kiedy to powstało nowe Centrum Olimpijskie.

W 1946 r. Kilonia stała się stolicą ziemi Szlezwik-Holsztyn, a w 1949 r. została włączona do Republiki Federalnej Niemiec. Integracja wielu wschodnioniemieckich uchodźców z nad Bałtyku, Prus Wschodnich i Zachodnich, Pomorza i Meklemburgii, od 1945 r. stała się dodatkowym wyzwaniem dla miasta. Podczas odbudowy została przyjęta koncepcja, że miasto powinno być zabudowywane w stylu nowoczesnym, bardziej otwartym i funkcjonalnym. W odbudowie większe znaczenie położono na funkcjonalność niż na historię. Układ drogowy został dostosowany do przyszłych potrzeb ruchu. Miasto rozwijało się jako gospodarcze, polityczne i intelektualne centrum Szlezwika-Holsztynu. W ostatnim dziesięcioleciu rdeń miasta stale poprawiał wygląd – zostały wykonane rekonstrukcja Hörngelänges przy głównym dworcu kolejowym, kompletna renowacja zabytkowego dworca głównego, przebudowa portu, jednocześnie jest rekonstruowana część Starego Miasta. Niestety, Stare Miasto posiada znikomą liczbę zachowanych zabytków.

Do dziś gospodarka morska jest jednym z najważniejszych gospodarczych filarów Kilonii. W wyniku dalekowzrocznych strategii portu i stałych inwestycji,

dzięki unikalnej lokalizacji Kanału Kilońskiego oraz doskonałemu naturalnemu portowi, Kilonia nadal jest jednym z najważniejszych węzłów morskich w regionie Bałtyku. Transport kolejowy Niemiec systemem logistycznym powiązany jest z portami morskimi, a port w Kilonii jest w stanie rozwinąć swoją pozycję jako centrum dystrybucji i skrzyżowania ruchu na Bałtyku.

Wstęga lądu wzdłuż Fiordu Kilońskiego stała się podstawą rozwoju planistycznego miasta w kierunku północ-południe i utworzyła rozległe nabrzeża. Jej funkcjonalne wykorzystanie jest bardzo zróżnicowane: nabrzeże zachodnie historycznie posiadało poważne zespoły o funkcji ogólnomiejskiej, częściowo zostało scalone specjalnymi programami powojennymi. Wschodnie nabrzeże nigdy nie szczyliło się przestrzeniami otwartymi, a działania w tym kierunku dopiero się zaczynają. W przyszłości w ramach projektu Kai-City-Kiel projektowano łącze między nabrzeżami tuż za Hörnem/Rogiem, które powstanie w wyniku rekonstrukcji sieci drożnej i utworzenia bulwaru poprzecznego – Querkaai.

Rozwój przestrzenny nabrzeża wschodniego posuwa się w miarę zagospodarowania terenów po stoczniowych stoczni Germania. Jako pierwszy punkt w tym programie został wyposażony Norwegenkai. Na północ do Hörn-Campusu zaprojektowano Willy-Brand-Ufer w ramach modernistycznego projektu urbanistycznego Kai-City-Kiel. Na końcu wewnętrznego Fiordu Kilońskiego powstaje zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju miast nowa dzielnica miejska na obszarze 25 ha, która zakłada zmiany strukturalne od przemysłu wytwórczego do sektora usług, okres wdrożeniowy trwa od 1999 r. Założono, że w przyszłości Kai-City Kiel będzie oferować ekskluzywne zamieszkanie i przestrzeń roboczą – zróżnicowaną i zrównoważoną (ryc. 4).



Ryc. 4. Materiał promujący projekt Kai-City Kiel – makieta, umieszczona w urzędzie miejskim i wygląd terenu na początku wdrożenia (fot. H. Petryshyn, 2010)

Fig. 4. Promotion material of the project Kai-City Kiel – area view of the model located in the town hall and the appearance of the area during the early implementation stage (photo H. Petryshyn, 2010)

Utworzono tu około 1800–2200 miejsc pracy i wzniesiono 500–600 mieszkań dla 800–1200 osób. Promenady spacerowe zajmują powierzchnię 2,5 ha,

a przestrzeń otwarta i przestrzeń publiczna – ok. 1,5 ha, tworząc bogate zaplecze rekreacyjne. W założeniu planistycznym zapewniono przejrzystość, widoczność i wgląd w wewnętrzną strukturę wokół Germania-portu. Oprócz tworzenia nowych miejskich przestrzeni mieszkalnych nad wodą realizacja Kai-City Kiel nabiera ważnej roli w kontekście śródmiejskim. Jest to element urbanistyczny który służy do kreowania i kontynuowania nowej osi miasta, którą uda się połączyć wschodnie i zachodnie wybrzeża. W 2001 r. na końcu fiordu powstał pierwszy budynek reprezentacyjny przyszłego Hörn-Campusu w kształcie żagla, który symbolizuje typowe dla fiordu wiatr, wodę i dynamikę.

Projekt Kai-City wywołał następne działania prowadzące do ponownej urbanizacji i rewaloryzacji w zachodniej części miasta – w zakresie historycznego centrum miasta wydzielono kolejne 3 ha gruntu pod budownictwo. Projektem rewaloryzacji zostało objęte zachodnie nabrzeże, gdzie obok problemu dostępności i uatrakcyjnienia wyraźnie zarysował się problem scalenia całego obszaru wraz z podwyższeniem standardów komunikacyjnych i estetycznych. Założono linię tramwajową, bulwar z chodnikami i ścieżkę rowerową.

Szczecin. Miasto na Ziemiach Odzyskanych na skrajnym północnym zachodzie Polski, przy granicy polsko-niemieckiej nad rzeką Odrą oraz jeziorem Dąbie. Miasto jest centrum województwa zachodniopomorskiego i aglomeracji szczecińskiej i jest uznawane za historyczną stolicę Pomorza Zachodniego.

Szczecin leży na Wielkiej Nizinie Europejskiej, w miejscu, gdzie Bałtyk wykracza najgłębiej ku południowi. Krajobraz okolic kształtował się pod wpływem lodowców, które napływały tu kilkakrotnie i za każdym razem pozostawiały po sobie ślady – należą do nich szerokie doliny i morenowe wzgórza otaczające miasto [Piskorski 1960]. Dla kształtowania się Szczecina ważna jest hydrograficzna sieć Równiny Odrzańsko-Zalewowej, która obejmuje swoim zasięgiem Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie oraz dolinę rzeki Odry o szerokości 2–12 km [Borówka 2002]. Krajobraz pierwotny podłoża Szczecina stał się decydującym w jego powstaniu, dziś staje się niezmiernie ważnym w kreowaniu jego przyszłej wizji.

Strategiczne położenie miasta (bliskość morza, transport rzeczny, szlaki kupieckie, ośrodki miejskie) już od wczesnego średniowiecza powodował ścieranie się na tych terenach wpływów różnych kultur. Zabezpieczenie funkcjonowania tego ważnego węzła komunikacyjnego – skrzyżowania ówczesnego lądowego szlaku targowego, który prowadził w kierunku wschód–zachód, i szlaku wodnego południe–północ ku Bałtykowi wyznaczyło miejsce lokalizacji Szczecina nad Odrą.

Zdecydowany wpływ na dzisiejszy kształt Szczecina i wygląd doliny Odry miał okres prowincji państwa pruskiego Pomorze od 1815 r, a potem zjednoczonych w XIX w. Niemiec (ryc. 5), kiedy to do 1945 r. stolicą prowincji stał się Szczecin. W tym okresie urbanizacja terenów przyległych do Szczecina znacznie się nasila, a rozbudowa infrastruktury technicznej wspiera intensywny rozwój przestrzenny. Najważniejsze przedsięwzięcia w tym czasie z zakresu planowania przestrzennego to: regulacja i osuszenie Miedzyodrza; rozbudowa por-

tu; czynnikiem zmieniającym rozwiązanie planistyczne miasta stało się połączenie kolejowe z Berlinem w 1843 r., dając początek kolei na Pomorzu; wkrótce potem zaczął intensywniej rozwijać się przemysł. Realizacja linii kolejowej i dworca na tarasie nadodrzańskim nadała kierunek rozwoju planistycznego miasta ku północy. W 1880 r. oddanie do użytku Kanału Keiserfahrt / Piastowskiego przez wyspę Uznam skróciło drogę wodną ze Szczecina do Świnoujścia. Wizja Szczecina jako miasta wielkiego w tym okresie wykreowała sposób łączenia miejskiej przestrzeni reprezentacyjnej z rzeką.



Ryc. 5. Obszar Szczecińskiego portu morskiego (akwarela Josefa Ruepa, 1929).

Źródło: <http://sedina.pl/index.php/galeriain>

Fig. 5. Port of Szczecin area (watercolor by Josef Ruepa, 1929). Source: <http://sedina.pl/index.php/galeriain>

W czasie I wojny światowej Szczecin zyskał pod względem swego znaczenia status pierwszego portu niemieckiego. Stagnacja nastąpiła dopiero w okresie międzywojennym. W okresie II wojny światowej port i gospodarka Szczecina zostały ponownie wprzęgnięte w maszynę wojenną. Do dziś w krajobrazie miejskim zauważalne straty tkanki miejskiej tego okresu. Po wojnie podjęto decyzję o znacznym zmniejszeniu obszaru administracyjnego miasta, w stosunku do zasięgu tzw. wielkiego Szczecina. Stan ludności Szczecina szybko wzrastał w konsekwencji wspierania osadnictwa na Ziemiach Odzyskanych. W nowych granicach państwowych zmienił się układ powiązań komunikacyjnych – znikły powiązania w kierunku zachodnim, natomiast zintensyfikowały się w kierunku wschodnim i południowym, a także północnym pod względem dojścia do Bałtyku. Przyjęcie powyższych założeń oraz stopień zniszczenia zabudowy terenów

nadwodnych przesądziły o podjęciu decyzji o urbanistycznych przekształceniach miasta. Utworzono w centrum miasta dwie krzyżujące się arterie komunikacyjne na terenach zdewastowanych, wcześniej intensywnie zabudowanych. W planie zabudowy obszaru Starego Miasta zrezygnowano z odbudowy dawnych form i obrzeżnej zabudowy, zachowano lub przeznaczono do rekonstrukcji kilka wartościowych obiektów zabytkowych. Kolejne plany urbanistyczne utrwaliły przeznaczenie nieprzerwanego pasma terenów nadodrzańskich na funkcje stoczniowe i przemysłowe, eliminując wcześniej istniejącą tam zabudowę mieszkaniową. Dostęp do rzeki był ciągle ograniczany, a powojenne realizacje urbanistyczne zniekształciły układ przestrzenny miasta w obszarze staromiejskim i w pasie nadrzecznym.

Po roku 1989 nowy etap rozpoczął się również w centralnym obszarze miasta. Prowadzona działalność inwestycyjna objęła głównie budownictwo plombowe oraz renowację przedwojennej tkanki budowlanej. Szczególnym elementem tego etapu rozwoju przestrzennego miasta stała się odbudowa fragmentu Starego Miasta – szczecińskiego Podzamcza nad Odrą, rozpoczęta w roku 1994 [Fiuk 2007].

Szczecin dzięki nadgranicznemu położeniu i bliskości morza, dostępnemu przez żeglowną rzekę Odrę, stał się głównym ośrodkiem gospodarczym i centrum metropolitalnym regionu. Działający tu port morski Szczecin-Świnoujście, stocznie remontowe i jachtowe oraz żegluga morskiej nadają mu szczególną specyfikę na tle miast polskich. W zakresie rozwoju urbanistycznego postulowane są coraz to nowe idee, zamierzające ku podwyższeniu jakości miasta poprzez zrównoważony rozwój i odczytanie jego tożsamości. Zmieniła się geopolityczna rola Szczecina i jego strategiczne powiązania. W 1998 r. podpisano porozumienia o utworzeniu Euroregionu Bałtyk. Rozwój i konkurencja w regionie Bałtyckim stały się poważnym wyzwaniem dla rozwoju miasta.

Z powyższych uwarunkowań została wykreowana Misja Szczecina, również stwierdzono, iż „Szczecin, jako stolica regionu zachodniopomorskiego, ma szansę stać się w przyszłości siedzibą instytucji i organizacji oddziałujących na cały rejon południowego Bałtyku. W rozwoju przestrzennym i życiu społecznym Szczecina będzie uwzględniana jego wielowiekowa i wielokulturowa tradycja historyczna kształtująca świadomość mieszkańców” [http://www.szczecin.pl/strategia/_pl].

Polityka przestrzenna miasta Szczecina opiera się na szeregu przesłanek, z których warto wymienić ważne pod względem powiązania z rzeką:

- w rozwoju terenów nadwodnych założono zasady transformacji obszarów po portowych i poprzemysłowych z uwzględnieniem rozwoju funkcji ogólnomiejskich, sportu i turystyki [http://www.szczecin.pl/strategia/_pl];
- w ramach polityki przestrzennej przyjmuje się [...] ukierunkowanie dalszego jego rozwoju w stronę Odry i wysp odrzańskich [http://www.szczecin.pl/strategia/_pl];
- utrwalanie nadwodnego charakteru miasta poprzez utrzymanie funkcji portowych i stoczniowych, a także budowę przystani w tym jachtowych, budowę Muzeum Morskiego z zachowaniem charakterystycznego krajobrazu portowego i

przystosowaniem nabrzeży dla potrzeb ogólnomiejskich [http://www.szczecin.pl/strategia/_pl] (ryc. 6).



Ryc. 6. Przebudowa nabrzeża przy moście Długim. Na wyspie Łasztownia Izba Celna i nowy biurowiec „Lastadia Office” w budowie (fot. H. Petryshyn, 2012).

Fig. 6. Reconstruction of waterfront near the bridge Long. The island Łasztownia Customs House and the new office “Lastadia Office” under construction (photo H. Petryshyn, 2012).

Najpilniejsze programy rewitalizacyjne uwzględniły tereny nadodrzańskie. Idea odzyskania terenu Międzyodrza dla funkcji ogólnomiejskich powstała w latach 90. ub. w., ale tylko w 2007 r. Wyspa Zielona i Kępa Parnicka zostały objęte koncepcjami inwestorskimi (duńskie biuro architektoniczne Form Arkitekter i holenderskie biuro WEST8). Obydwa rozwiązania zakładały, że zabudowa będzie miała zróżnicowany charakter zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i wysokościowym. Miejscowe plany zagospodarowania na podstawie przedstawionych projektów zostały zatwierdzone w 2009 r. [Paszowski 2009].

Obecnie Szczecin rozwija się jako miasto nauki, a przy odpowiednim wykorzystaniu potencjału będzie rozwijał się w kierunku turystyki, kultury i sztuki. Jak zauważają badacze, Szczecin ma wspaniały potencjał do rekreacji czynnej i biernej. Posiada dużą ilość wód: rzeki, kanały, połączenie z Zalewem Szczecińskim, a dalej Morzem Bałtyckim [Czekiel-Świtalska 2009]. Większość polskich portów morskich realizuje funkcję turystyczną, stwarzając możliwość rozwoju różnych form turystyki morskiej i nadmorskiej. Ten czynnik może stać się katalizatorem różnorodnych funkcji w strefie nadwodnej, zapisanych w „Strategii polityki przestrzennej miasta Szczecina”, dbających o utrwalenie jego tożsamości.

WYNIKI

Miasta portowe Niemiec Morza Północnego i Bałtyku po okresie powojennym i po upadku muru berlińskiego w zmienionych realiach geopolitycznych

zmuszone były w warunkach konkurencyjnych szukać swego miejsca w specjalizacji w gospodarce ogólnoeuropejskiej i regionalnej. Tereny nadwodne poportowe i przemysłowe stały się terenami ich potencjalnego rozwoju.

Strategie rozwoju terenów nadbrzeżnych w miastach portowych wspierane są ukierunkowanymi działaniami administracyjnymi i szeregiem przesłanek:

- określono funkcje ważne dla współczesnego rozwoju miasta, w tym te, które mogą być skierowane ku strefie nadwodnej;

- zadeklarowano ideę ściślejszego powiązania miast z wodą, co odzwierciedla tożsamość miast;

- zaprzestano chaotycznego zagospodarowanie uwalniających się terenów przemysłowych nadbrzeżnych na rzecz wdrażania koncepcji całościowych, kompleksowych;

- w związku z przyszłościowymi planami zagospodarowania terenów nadwodnych rozwijano sieć komunikacji miejskiej i tworzone węzły komunikacyjne; również podwyższano standardy komunikacyjne – zakładano linie tramwajowe, bulwary i ścieżki rowerowe;

- na podstawie badań rynku nieruchomości i przewidywanych trendów sprzedaży i popytu formułowano nowe propozycje budowlane – powierzchni do użytku prywatnego i przestrzeni do wykorzystania w sektorze usług;

- integrację i aktywizację obszarów nadwodnych wdrażano krok po kroku, co gwarantuje ciągłość procesu rozwoju: muszą być zapewnione dostępność i tworzenie atrakcji zarówno nad wodą jak i na wodzie;

- każdy etap wdrożeniowy powinien posiadać skuteczną komunikację z miastem i stać się niezależnie rentownym;

- przy planowaniu etapów wdrożeniowych muszą być wzięte pod uwagę czynniki, które mogą mieć wpływ na wydzielanie działek, takie jak daty wygaśnięcia umów dzierżawy działek, oczyszczenie z zanieczyszczeń przemysłowych gleby itp.;

- wytypowano atrakcyjne punkty centralne o zasięgu interregionalnym, które są rozwijane jako jednostki terminowo;

- na zmianę po ścisłym funkcjonalizmie zaproponowano funkcje mieszanego użytkowania;

- przestrzegano zasady elastyczności przyjętej koncepcji, która polega na dostosowaniu jej do ewentualnych zmian;

- w rozwoju tkanki mieszanej tworzone punkty zogniskowanego budownictwa mieszkaniowego, z których każdy liczy co najmniej od 800 do 1000 mieszkań, co jest podstawą samodzielnego rozwoju kwartału;

- przebieg rozwoju terenów nadwodnych ustalony przez plan generalny, zwykle jest podzielony na etapy. Dzięki temu płynnie przebiega integracja infrastruktury poszczególnych miejsc, jak również wprowadzanie nieruchomości do obrotu w kraju. W zależności od popytu na nieruchomości możliwe jest skrącanie lub wydłużanie faz rozwoju, jak również zmiana pierwotnego przeznaczenia budowli;

– po etapie budowania nowych dzielnic na terenach przemysłowych i portowych zwykle następuje rewaloryzacja ciągów nabrzeża na terenach całego miasta czy nawet pozamiejskich, gdzie obok problemu dostępności i uatrakcyjnienia wyraźnie zarysowuje się problem scalenia całego obszaru wraz z podwyższeniem standardów estetycznych;

– struktura handlowo-usługowa i turystyczno-edukacyjna rozwijają się skutecznie pod wpływem nasilenia się turystyki morskiej międzynarodowej;

– sprawdzenie funkcjonowania nowo zaprojektowanych przestrzeni i zespołów nabrzeżnych monitorowane poprzez badanie socjologiczne.

DYSKUSJA

Wdrożenie planów przebudowy i rewitalizacji nabrzeży w miastach objętych badaniami – Hamburgu i Kilonii – będą wcielane przez kilkanaście lat, ale skuteczna promocja już oddanych do eksploatacji dzielnic i uruchomienie funkcji ponadregionalnych teraz pozwala wykreować nową tożsamość miejsca i podbudować odczucie „swego miejsca” przez mieszkańców i gości. Szczecin w siłę swego położenia geograficznego jest miastem wykorzystującym zasoby własne. Ale zmiana czynników geopolitycznych przyspiesza lub hamuje jego rozwój, co odgrywa ważną rolę w transformacjach przestrzennych i relacjach z doliną Odry. Współczesny okres transformacji stref przemysłowych staje się szansą dla odzyskania swojej tożsamości, innowacyjnemu podejściu w rozwoju i budowie ich kreatywnego oblicza.

PIŚMIENICTWO

Borówka R.K., 2002. *Środowisko Geograficzne* [w:] *Przyroda Pomorza Zachodniego*, Praca zbiorowa, Oficyna In Plus, Szczecin.

Bryx M., Jadach-Sepiolo A., (red.), 2009. *Rewitalizacja miast w Niemczech*, t. III, seria „Rewitalizacja miast polskich”, Instytut Rozwoju Miast, Kraków.

Czekiel-Świtalska E., 2009. *Rozwój miasta a jego warunki geograficzno przyrodnicze i spuścizna historyczna na przykładzie Szczecina*. *Przestrzeń i forma*, 12, s. 232–248.

Fiuk P., 2007. *Próba poszukiwania piękna w formie współczesnych kamienic staromiejskich*, *Czasop. Techn.*, z. 13 – Architektura, z. 6–A, s. 235–239.

HafenCity Hamburg. *Der Masterplan*. Neuauflage 2006 (dostęp: [z_de_broschuren_24_Masterplan_end.pdf](#)).

Paszkowski W., 2009. *Planowanie transformacji szczecińskich wysp Międzyodrza*. *Przestrzeń i forma*, 12, s. 353–372.

Piskorski Cz., 1960. *Szczecin i okolice. Przewodnik*, wyd. 2, Warszawa.

<http://sedina.pl/index.php/galeriain>

<http://www.hafencity.com/de>

<http://www.szczecin.pl/Strategia>

CHANGE OF THE CITY LANDSCAPE IN THE CONTEXT OF RECOVERING
IDENTITY THE HARBOUR CITIES OF HAMBURG AND KIEL AND STETTIN

Abstract. Today contemporary Germany in Europe is the leader in the field of the urban revitalization. In this regard, waterside areas as a potential human-friendly environment are covered by a specific care. Reorientation takes place from urban centers to the water, revealing the identity of the city as the creations of waterfronts. Conceptual trends in German cities may become a design inspiration for Polish cities with similar development aspects.

Key words: city landscape, identity, waterfront, harbor city, revitalization