

BIULETYN KPZK PAN

Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk
Zeszyt 276, rok 2019, s. 71-86

KATARZYNA REMBARZ

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury,
Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego;
ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk;
Sopocka Szkoła Wyższa, Wydział Architektury, Inżynierii i Sztuki,
ul. Rzemieślnicza 5, 81-855 Sopot; katarzyna.rembarz@post.pl

**PORT JACHTOWY JAKO SPECYFICZNY TYP
ZAGOSPODAROWANIA
MIEJSKIEJ STREFY NADWODNEJ****Abstract: Yacht Port as a Specific Type of Development of the Urban Water Area.**

As a result of changes taking place in urban water front structures and updating views on the design and functioning of public space that took place in the post-industrial era, maritime yacht ports began to appear in the most attractive regions of coastal cities. Their center-forming potential is more and more often noticed and used in the processes of transformation of waterfront areas in port cities, in order to revive water fronts and also as a tool for creating a new identity of revitalized places and interesting urban spaces.

Keywords: Public space, waterfront cities transformation, waterfront redevelopment, yacht harbor, yacht marina.

LEL codes: R52, R58

Wstęp

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 dys-

cyplinę sportową. Konsekwencją niesłabnącej popularności jachtingu jest rozwój infrastruktury portów jachtowych. Przybierają one różne formy począwszy od małych przystani, a na marinach¹ przeznaczonych dla setek jachtów kończąc. Tradycyjnie lokalizowano je poza centrum miasta, w rejonach związanych z rekreacją wodną albo na terenach portów handlowych lub rybackich. Przemiany struktur portowych i związane z nimi transformacje frontów wodnych miast nadmorskich, które rozpoczęły się w połowie XX w. spowodowały, że porty jachtowe zaczęto lokalizować w centralnych obszarach miejskich. Z kolei rewizja poglądów dotyczących postrzegania przestrzeni publicznej, jaka nastąpiła w epoce poprzemysłowej umożliwiła włączanie terenów portów jachtowych w przestrzeń ogólnodostępną. Opisane powyżej przemiany otworzyły możliwości dla wykorzystania cech i potencjału centrotwórczego portu jachtowego oraz specjalnego kształtowania jego struktury przestrzennej w celu tworzenia przyjaznych miejskich stref nadwodnych. Obecnie porty jachtowe coraz częściej stają się aktywnymi² elementami przestrzeni publicznej i wraz z miastem współtworzą nowy typ struktury urbanistycznej.

1. Opis procesów przekształceń przestrzeni nadwodnych w miastach portowych pod kątem lokalizacji portów jachtowych

Poniżej przedstawiono najważniejsze procesy prowadzące do pojawiania się portów jachtowych w centrach miast. Zebrano je w trzech grupach,

¹ Definicje podane w przygotowywanej rozprawie doktorskiej:

Marina jachtowa – całoroczna baza dla jachtów (tzw. rezydentów). Zaplecze sanitarno-socjalne dla załóg jest rozbudowane i komfortowe. Podstawowy 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.

Przystań jachtowa – przeznaczona jest 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.

² 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.

w zależności od typu sytuacji problemowej: transformacja frontów wodnych miast portowych, adaptacja fortyfikacji i kanałów miejskich oraz budowa re-sortów turystycznych.

1.1. 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 tego zawodu. Rybackie osady niejednokrotnie zmieniają się w malownicze letniska, a ich porty przekształcają się z rybackich w jachtowe lub łączą w sobie obie funkcje. Proces ten nie wiąże się z dużymi inwestycjami i nie ma większego wpływu na relację portu z miastem. Przykładem takiego portu może być duński Dragør położony niedaleko Kopenhagi, a w Polsce port rybacki w Pucku.

Podobna sytuacja, lecz na większą skalę, zachodzi wtedy, gdy parametry głównego portu miejskiego przestają być wystarczające i zostaje on przeniesiony w bardziej odpowiednią lokalizację. Wówczas jego miejsce może zająć port jachtowy. Akwatoria te znajdują się zazwyczaj w bardzo atrakcyjnej turystycznie najstarszej zabytkowej części miasta. Przykładem ilustrującym tego typu przemiany jest Vieux Port w Marsylii, który z głównego portu miejskiego przekształcił się w ogromną przystań jachtową.

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

Przemiany struktur portowo-miejskich 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 w., kiedy port i miasto były ściśle ze sobą powiązane jako jeden spójny organizm. Generacja druga (początek XIX w. do połowy XX w.) to kompleksy portowo-przemysłowe o rozbudowanej strukturze dostosowanej do nowych typów statków³ oraz do metod przeładunku i magazynowania, które stały się niezależnymi od miasta organizmami, jednak w dalszym ciągu terytorialnie z nim związanymi. Ostatnie, trzecia, czwarta, piąta i szоста generacja, to wyspecjalizowane porty–bazy przeładunkowe powiązane z centrami dystrybucyjnymi i przemysłem, spełniające wysokie wymagania pod względem głębokości wód i infrastruktury. Tworzą one odrębne organizmy oddzielone całkowicie od miast.

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. Sytuacja zmienia się wraz z rozwojem portu i uzyskaniem przez niego statusu drugiej generacji. Port separuje miasto od wody w coraz większym stopniu, zajmując na swoje potrzeby kolejne rejony, aż w końcu staje się niezależnym organizmem wydzielonym administracyjnie i fizycznie z jego obszaru. 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 statków oraz wymaganiom związanym z przeładunkiem i składowaniem towarów⁴.

W wyniku opisanych przekształceń rejony nadwodne stopniowo uwalniane są od funkcji portowych i przywracane miastom. Procesowi transformacji tych obszarów towarzyszą złożone procesy inwestycyjne, planistyczne i społeczne. 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.

Zapoczątkowane w największych ośrodkach transformacje obszarów poportowych i postoczniowych, podejmowane są sukcesywnie praktycznie

³ Impulsem do zmian było wynalezienie maszyny parowej.

⁴ Przy opracowaniu opisu procesu przemian struktur portowo-miejskich korzystano z następujących publikacji: [Giovinazzi, Moretti 2009; Hein 2014, 2016a, 2016b; Lorens 2013; Schubert 2010, 2017; Załuski 1998].

we wszystkich miastach, w których porty podlegają modernizacji. Wiele inwestycji dotyczących miejskich przestrzeni publicznych zaprojektowanych na terenach portowych stało się światowymi ikonami urbanistyki i architektury. Najbardziej znane z nich to: Puerto Vell w Barcelonie, Porto Antico w Genui, Vastra Hamnen w Malmö czy Tuborg Havn w Hellerup. W realizacjach tych porty jachtowe, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie przestrzeni publicznych, odgrywają 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, a także aktywizacji sąsiadujących z nimi obszarów w zakresie lokalizowania nowych funkcji.

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 włączane 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 Kopenhadze.

Porty jachtowe nierzadko są także częścią miejskich terenów rekreacyjnych. Niejednokrotnie są to obiekty istniejące, które w wyniku rozwoju miasta znalazły się w jego atrakcyjnych rejonach. Taka sytuacja miała miejsce w Merisatama w Helsinkach, gdzie tereny jachtklubów włączono do parku miejskiego Kaivopuisto.

1.2. Adaptacja fortyfikacji i kanałów miejskich

Innym typem przemian struktur nadwodnych wiążących się z lokalizacją portów jachtowych jest adaptacja dawnych fortyfikacji miejskich. Budowle te z reguły znajdują się w najstarszej zabytkowej, a więc atrakcyjnej, części miasta. Przykładem takiej właśnie przebudowy jest położony na obrzeżach dawnego hanzeatyckiego miasta Bastion Kron-Lastadie w Stralsundzie.

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.

1.3. Budowa resortów⁵ turystycznych

Odrębnym zjawiskiem jest ruch inwestycyjny związany z rekreacją nadmorską i turystyką żeglarską, której rozwój zrodził zapotrzebowanie na nowe porty zaprojektowane od początku z przeznaczeniem dla jachtów. 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.

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 Anges. Zakrzywione linie budynków korespondują z nietypowo ukształtowanym akwatorium portu jachtowego, które jest sercem całego zespołu.

Szczególną kategorią resortów turystycznych są osady usytuowane nad specjalnie wykopanymi w głębi lądu kanałami, w których lokowane są przystanie jachtowe. Pierwszym tego typu osiedlem był Port Grimaud stworzony w latach 1966-2000 w miejscu bagien u ujścia rzeki La Glisclle nad zatoką Saint-Tropez. Zaprojektowano tu domy z ogródkami i własnymi miejscami do cumowania jachtu. Zrealizowana w Port Grimaud idea „wodnego miasta” zyskała dużą popularność. Podobne osady wybudowano jak dotąd w wielu miejscach. Z ciekawszych realizacji tego typu należy wymienić Puerto Deportivo de Benalmádena, Puerto Deportivo Almerimar, Puerto de Sotogrande, Port Cap d’Agde czy Le Grau du Roi.

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 cieszy się coraz większym zainteresowaniem i wiąże się z ludzką potrzebą kontaktu z wodą oraz pragnieniem, by mieszkać i wypoczywać w jej pobliżu. W miejskiej przestrzeni publicznej, której jest istotną częścią, port jachtowy odgrywa wielorakie role: tworzy malownicze tło dla ulic i placów, jest pretekstem do kreowania ciekawych rozwiązań urba-

⁵ Termin zaczerpnięty z języka angielskiego, w którym słowo *resort* oznacza ośrodek wczasowy lub kurort.

nistycznych i architektonicznych, stymuluje lokalizację funkcji komplementarnych oraz umożliwia dostęp do wody i rekreacji.

2. Relacje między portem jachtowym a miejską przestrzenią publiczną – typy relacji przestrzennych

W poprzedniej części omówiono procesy prowadzące do tego, że port jachtowy staje się integralnym elementem przestrzeni miejskiej. Z analizy przedstawionego materiału 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 odgrywa w niej aktywnej roli z powodu braku odpowiednich rozwiązań przestrzennych.

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

W dalszej części opracowania omówione zostały tylko porty położone w pobliżu przestrzeni publicznej, a więc należące do typu 2 i 3.

2.1. Porty jachtowe należące do drugiego typu relacji

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 jednak wciąż wiele szans na korzystną zmianę. Poniżej opisano główny port jachtowy w hiszpańskiej Kartagenie (fot. 1), który dobrze ilustruje drugi typ relacji.

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



Fot. 1. Kartagena – port jachtowy. Biała strzałka wskazuje płot

Źródło: Google Earth Pro [dostęp: 14.12.2019].

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.

2.2. Porty jachtowe należące do trzeciego typu relacji

Trzeci typ relacji to pełna integracja obszaru portu jachtowego i sąsiadującej z nim przestrzeni publicznej. Podstawową wspólną cechą portów jachtowych należących do tego typu 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. Jako ilustracje trzeciego typu relacji zaprezentowano poniżej dwa porty jachtowe w Malmö – Dockan i Fréjus.

Malmö – Dockan

Dockan to jeden z największych dawnych suchych doków na świecie. Położony jest w Malmö w dzielnicy Vastra Hamnen na terenie nie istniejącej dziś stoczni Kockums. W 1994 r. podjęto wysiłki na rzecz pobudzenia miasta, które podupadło po likwidacji prężnego tu niegdyś przemysłu stoczniowego.

Działania władz miejskich polegały na powołaniu uniwersytetu i budowie atrakcyjnych dzielnic mieszkaniowych na obszarze dawnego portu zachodniego. Jednym z etapów tej transformacji była adaptacja Dockan. Przekształcono go na port jachtowy, a wokół zbudowano dzielnicę mieszkaniowo-biurową [Anderberg 2015].

W projekcie przekształcenia tego przemysłowego obiektu zastosowano interesujące rozwiązania, które spowodowały, że przystań jachtowa stała się jednocześnie przyjazną przestrzenią publiczną. Wzdłuż wysokich nabrzeży dawnego doku zainstalowano pływające pomosty cumownicze. W wielu miejscach wybudowano drewniane schody z siedziskami, które połączyły zróżnicowane poziomy (fot. 2). 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.

W kilku punktach pływające pomosty poszerzono o sporej wielkości platformy (fot. 3), które umieszczono w ciągu stanowisk cumowniczych. Są



Fot. 2. Dockplatsen – główny plac na końcu dawnego doku

Fot. K. Rembarz (27.05.2016) (fot. 2 i 3).



Fot. 3. Dockan Marina – pływająca platforma i schody-siedziska

one wykorzystywane jako letnie ogródki okolicznych kawiarenek i tarasy wypoczynkowe. Korzystający z nich przechodnie jeszcze bardziej zbliżają się do wody, a pijąc kawę, mogą wyobrazić sobie, że żeglują na jachcie.

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 kwartał Bo-01 są także popularnym miejscem weekendowych wypadów mieszkańców innych dzielnic, a nawet nieodległej Kopenhagi.

Fréjus

Położone na francuskim Lazurowym Wybrzeżu Fréjus, to obecnie popularna miejscowość turystyczna. Fundacja miasta miała miejsce w okresie, gdy znajdowało się ono pod panowaniem rzymskim. Znane było wtedy pod nazwą Forum Julii. Dzięki swojemu dogodnemu położeniu na skrzyżowaniu szlaków lądowych i wodnych stało się jednym z najważniejszych ówczesnych portów na Morzu Śródziemnym. Niestety z biegiem czasu uległ on zamuleni, a miasto straciło swoje znaczenie. Rozkwitło na nowo dopiero w połowie XIX w., gdy wraz z sąsiednimi miejscowościami stało się modnym kurortem. Osuszono wtedy bagna oddzielające je od morza i wybudowano dzielnicę nadmorską Fréjus-Plage.

W 1989 r. 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 zrealizowane przez wytyczenie głównej osi kompozycyjnej, która łączy marinę z katedrą Saint-Léonce i przebiega śladem dawnego kanału [Marzęcki 2016] oraz zagłębienie akwatorium w ląd. Ukształtowanie mariny w Fréjus (fot. 4) 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.

Port jachtowy i okalającą go zabudowę usytuowano niemal symetrycznie względem osi, która wirtualnie łączy oddalone zabytkowe centrum z morzem. 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 pozostawio-



Fot. 4. Port jachtowy w Fréjus

Źródło: Google Earth Pro [dostęp: 14.12.2019].

no jako strefą 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. Basen jachtowy otaczają apartamentowce, pensjonaty i hotele.

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

3. Cechy i potencjał centrowiczego portu jachtowego sprzyjające kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej

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 centrowiczego portu jachtowego oraz możliwości ich wykorzystania w przestrzeni publicznej.

3.1. Cechy portu jachtowego sprzyjające kreowaniu i aktywizacji przestrzeni publicznej

Parametry portu jachtowego, a także jego oddziaływanie na zewnątrz stanowią zasób, który może być wykorzystany dla lokalizowania dodatkowych funkcji uzupełniających jego ofertę. Poniżej zestawiono 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,
- rozbudowana infrastruktura na lądzie,
- rozległy akwen wodny basenu jachtowego i nabrzeża,
- silna tożsamość,
- malowniczość.

Wyszczególnione powyżej cechy pokazują, jak szerokie są możliwości wykorzystania infrastruktury portu jachtowego jako elementu przestrzeni miejskiej, począwszy od rozwiązań najbardziej pasywnych, czyli jako skład-

nika krajobrazu, a skończywszy na choćby częściowym włączeniu jego terenu i obiektów w obszar ogólnodostępny. Niebagatelnym zagadnieniem jest kwestia charakterystycznego kolorytu portu jachtowego, który jest wykorzystywany jako cenne narzędzie w procesach odbudowywania tożsamości przeobrażanych obszarów nadwodnych.

3.2. 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 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,
- umożliwianie organizacji na jego terenie ogólnodostępnych imprez różnego typu,
- sprzyjanie lokalizacji w sąsiedztwie lub na jego terenie funkcji komplementarnych,
- oferowanie miejsc stałej pracy,
- generowanie zapotrzebowania na usługi sezonowe,
- stymulowanie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości.

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.

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 projekto-

waniu związanej z nimi infrastruktury. Z kolei prestiżowa lokalizacja wpływa na kształt przestrzenny i charakter tych miejsc. Przystają one bowiem odgrywać 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.

Port jachtowy niejednokrotnie odgrywa istotną rolę w rewitalizacji obszarów poportowych lub ożywieniu frontu wodnego. Wykorzystuje się go także jako narzędzie do tworzenia obecnie tak pożądanej tożsamości miejsca, bowiem tożsamość budowana z udziałem portu jachtowego nie jest produktem sieciowym, który można powielić. Uwarunkowania konkretnej lokalizacji skutecznie chronią go przed typizacją i dają szansę na wykreowanie miejsca o autentycznym charakterze.

Problematyka związana z funkcjonowaniem portów jachtowych w przestrzeni miejskiej jest szeroka. W opracowaniu przedstawiono tylko wstępne rozważania na jej temat. Ze względu na szczupłość miejsca ograniczono je do przypadków z Europy Zachodniej.

W Polsce tematyka związana z portami jachtowymi jest mało rozpoznana. 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 pogłębionych fachowych opracowań i poradników, na które nie było dotąd zapotrzebowania.

Po wejściu do Unii Europejskiej w Polsce zbudowano wiele nowych obiektów na bazie dotacji z programów rozwojowych. Sytuacja poprawiła się niestety tylko pozornie. Podejmowane przez samorządy działania ciągle nie odpowiadają na realne zapotrzebowanie środowiska żeglarskiego. 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. Nieuświadomiane 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.

Poruszana w opracowaniu problematyka została szeroko omówiona w rozprawie doktorskiej pt.: *Port jachtowy jako element przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego* przygotowywanej aktualnie przez autorkę pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. P. Lorensa w Katedrze Urbanistyki i Pla-

nowania Regionalnego na Wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej. W pracy tej zawarto również wstępne wnioski aplikacyjne dla zastosowania w polskich warunkach.

Literatura

- Anderberg S., 2015, *Western Harbor in Malmö*. *Isocarp Review* 11: 210-227.
- Fraser D., Garcia Ferrari M. S., 2012, *Design Strategies for Urban Waterfronts. The Case of Sluseholmen in Copenhagen's Southern Harbour*, [w:] *Waterfront Regeneration. Experiences in City-building*, M. S. Garcia Ferrari, H. Smith (red.). Routledge, Londyn–Nowy Jork: 177-200.
- Giovinazzi O., Moretti M., 2009, *Port Cities an Urban Waterfront: Transformations and Opportunities*. *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment* [online], t. 2, SP: 57-64, [<http://www.tema.unina.it/index.php/tema/issue/view/15/showToc>, dostęp: 29.01.2019].
- Hein C., 2014, *Port Cities and Urban Wealth: Between Global Networks and Local Transformations*. *International Journal of Global Environmental Issues*, t. 3, nr 2/3/4: 339-361.
- Hein C., 2016a, *Port Cities and Urban Waterfronts: How Localized Planning Ignores Water as a Connector*. *WIRES water*, t. 3, wyd. 3: 419-438.
- Hein C., 2016b, *Temporalities of the Port, Waterfront and Port City*, [w:] *City on Water*, G. Warsewa (red.). Association of European Schools of Planning, Wrocław University of Science and Technology, Wrocław: 36-45.
- Kochanowska D., 1998, *Przestrzeń publiczna – przestrzeń kulturowa miast portowych w transformacji*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, M. Kochanowski (red.). Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk: 45-54.
- Lorens P., 2013, *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*. Fundacja Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin.
- 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: 9-26, [http://www.pif.zut.edu.pl/images/pdf/pif-27/DOI_10_21005_pif_2016_27_A-01_Marzecki.pdf, dostęp: 12.05.2017].
- Rembarz K., 2016, *Yacht Harbour as a Part of City Public Space*, [w:] *City on water*, *op. cit.*: 76-81.
- Schubert D., 2010, *Shifts from Ships to Chips: Waterfront (Re-) Development in North America – Projects, Experience and Tasks*, [w:] *Rethinking the Urban Waterfronts: Redefining the Sirkeci Train Station Area, Istanbul*, A. Karaman (red.). Dept. of City and Regional Planning, Mimar Fine Arts University, Istanbul: 51-73.
- Schubert D., 2017, *Ports and Urban Waterfronts*, [w:] *The Routledge Handbook of Planning History*, C. Hein (red.). Routledge, Londyn–Nowy Jork: 338-349.

- Warszawa G., 2016, *The Culture of the Port City*, [w:] *City on water*, op. cit.: 18-35.
Załuski D., 1998, *Od portofobii do portofilii. Współczesne kierunki przekształceń dzielnic portowo-przemysłowych*, [w:] *Współczesne metamorfozy... op. cit.:* 11-32.

Strony Internetowe:

- [<http://www.atelier-crabe.com/indexabc.html>, dostęp: 17.07.2019].
[<http://www.portfrejus.fr/en/information-news/histoire-du-port/>, dostęp: 12.11.2018].
[<https://www.yachtportcartagena.com>, dostęp: 22.03.2019].
[<https://fi.wikipedia.org/wiki/Merisatama>, dostęp: 28.08.2018].
[<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://www.marseilletourisme.fr/en/places-see/heritage-culture/neighborhoods/old-port/>, dostęp: 18.07.2019].