Katarzyna Rembarz

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA INFRASTRUKTURY PORTU JACHTOWEGO W PROCESIE PROJEKTOWANIA MIEJSKIEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Streszczenie

W wyniku przemian zachodzących w strukturach miejskich frontów wodnych, jakie nastąpiły w epoce poprzemysłowej, morskie porty jachtowe zaczęły pojawiać się w centralnych rejonach miast nadmorskich. Bardzo często są one wykorzystywane jako istotny element nowej koncepcji zagospodarowania nadwodnych terenów poportowych lub postoczniowych. Ich potencjał centrotwórczy, wpływający na rozwój funkcji miejskich i kreowania interesujących przestrzeni publicznych, jest coraz częściej dostrzegany. Porty jachtowe wykorzystywane są także jako narzędzie budowania nowej tożsamości rewitalizowanych obszarów. W przestrzeni miejskiej możliwe do zlokalizowania są porty jachtowe o zróżnicowanej podstawowej ofercie. W artykule opisano cztery porty jachtowe (francuski, hiszpański i dwa polskie), zlokalizowane w centrach miast nadmorskich. Na tych przykładach przedstawiono różnorodne rozwiązania przestrzenne, umożliwiające włączenie obszaru portu jachtowego do sąsiadującej z nim przestrzeni miejskiej oraz jego wpływ na otoczenie. W przykładach portów polskich wskazano także na błędy, utracone szanse oraz dostępne jeszcze możliwości, dotyczące pełnego wykorzystania potencjału portu jachtowego. W podsumowaniu zwrócono uwagę na fakt, że projektowanie w obszarach nadwodnych wymaga specjalistycznej wiedzy i szczególnej wrażliwości. Związane jest to z ich unikalną lokalizacją na granicy lądu i wody. Omówiono także bardziej szczegółowo możliwości wykorzystania portu jachtowego dla rozwoju miasta. W Polsce niestety zauważalny jest brak zrozumienia dla opisywanych procesów, co ma bezpośrednie przełożenie na realizację obiektów niepełnowartościowych.

Słowa kluczowe: port jachtowy, transformacja frontów wodnych, miasto nadmorskie, przestrzeń publiczna.

POSSIBILITIES OF USING THE INFRASTRUCTURE OF A YACHT HARBOUR IN THE PROCESS OF DESIGNING URBAN PUBLIC SPACE

Abstract

As a result of changes taking place in the structures of urban water fronts that took place in the post-industrial era, maritime yacht harbours began to appear in the central regions of coastal cities. They are very often used as an important element of a new concept for the development of waterside post-port or post-shipyard areas. Their centre-forming potential, influencing the development of urban functions

and creating interesting public spaces, is more and more often noticed. Yacht harbours are also used as a tool for building a new identity of revitalized areas. In the urban space it is possible to locate yacht harbours with a diversified basic offer. The article describes four marinas (French, Spanish and two Polish) located in the centres of coastal cities. These examples show various spatial solutions enabling the inclusion of the yacht harbour area in the adjacent urban space and its impact on the surroundings. The examples of Polish ports also indicate errors, missed opportunities and still available opportunities to fully use the potential of a yacht harbour. In conclusion, it was noted that designing in waterside areas requires specialist knowledge and particular sensitivity. This is due to their unique location on the border between land and water. The possibilities of using the yacht harbour for the development of the city were also discussed in more detail. Unfortunately, in Poland there is a noticeable lack of understanding of the described processes, which has a direct impact on the implementation of incomplete facilities.

Keywords: yacht harbour, waterfront redevelopment, waterfront cities transformation, public space.

Wstęp

Przemiany struktur portowo-miejskich, które mają swoje źródło w rozwoju technologii transportu morskiego, przeładunku, składowania i związanego z nimi transportu lądowego rozpoczęły się w połowie XX wieku. Mają one istotny wpływ na zagospodarowanie frontów wodnych, które są miejscem sty-ku miasta i portu. Transformacje tych obszarów zapoczątkowane w najwięk-szych ośrodkach, podejmowane są sukcesywnie praktycznie we wszystkich miastach, w których porty podlegają modernizacji. Na przekształcane tereny wprowadzana jest funkcja związana z handlem i obiektami użyteczności publicznej lub/i z mieszkalnictwem[1]. Niezależnie od planowanego przeznaczenia, prawie

[1] Hein C., *Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations,* "International Journal of Global Environmental Issues", 2014, Vol. 3, No. 2/3/4, s. 339–361;
Hein C., *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 2016, s. 36–45; Lorens P., *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji,* Fundacja Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin 2013;
Schubert D., *Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problmas,* [w]: Ganges L. S., Rivas J. L., Romón M. C. (red.), *Reciclar la ciudad.* Ciudades 8, Revista anual del Instituto Universiario de Urbanistica de la Universidad de Valladolid 2004, s. 15–36;
Schubert D., *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, Istambul,* Dept. of City and Regional Planning, Mimar Fine Arts University, Istambuł 2010 s. 51–73;
Schubert D., *Ports and urban waterfronts,* [w]: Hein C. (red.), *The Routledge handbook of Planning History.* Routledge, Londyn-Nowy Jork 2017, s. 338–349.

zawsze istotnym elementem nowej koncepcji urbanistycznej jest port jachtowy. Zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie przestrzeni publicznej, pełni w niej istotną rolę. Polega ona na podnoszeniu atrakcyjności obszaru nadwodnego dzięki jego wysokim walorom krajobrazowym, stwarzaniu mieszkańcom niepowtarzalnych możliwości kontaktu z naturą oraz rekreacji i uprawiania sportu w centrum miasta, a także umożliwianiu włączenia w jego strukturę funkcji komplementarnych, przez co port jachtowy staje się integralnym elementem otoczenia. Lokalizacja portu jachtowego na przebudowywanych terenach poportowych lub postoczniowych jest często wykorzystywana jako narzędzie ich rewitalizacji. Jego specyfika i nieszablonowość przyczyniają się bowiem do budowania nowej, niepowtarzalnej tożsamości przeobrażanego obszaru.

W Polsce także pojawiły się tego typu realizacje. Jednak w projektach nowej infrastruktury żeglarskiej, lokowanej w przebudowywanych miejskich frontach wodnych, zauważyć można sporo mankamentów. Wynikają one, jak się wydaje, z braku pogłębionej analizy wymagań związanych z obsługą jachtów i potrzeb żeglarzy, kosztów utrzymania obiektów (szczególnie w naszym klimacie), a także wpływu, jaki port jachtowy wywiera na otoczenie. Projektanci zazwyczaj dość powierzchownie traktują rozwiązanie funkcji portu jachtowego, bardzo ograniczając jego zaplecze i program funkcjonalny. Postrzegają bowiem port jachtowy wyłącznie jako miejsce postojowe dla jachtów i ewentualnie malowniczy element krajobrazu miasta, ignorując jego wykorzystanie w kształtowaniu przestrzeni publicznej. Powoduje to, że powstają obiekty o niewykorzystanym potencjale, często mało użyteczne z punktu widzenia żeglarzy oraz stanowiące duże obciążenie finansowe dla ich właściciela.

Niniejszy artykuł ma na celu zwrócenie uwagi na możliwości wykorzystania potencjału portu jachtowego w procesie przekształceń obszarów nadwodnych, a szczególnie w procesie projektowania otaczającej go przestrzeni miasta. Dla ilustracji tej tematyki omówiono cztery reprezentatywne przypadki zagraniczne i polskie.

1. Lokalizacja portów jachtowych w strukturze miasta

W obszarze zurbanizowanym mogą powstać dwa typy portów jachtowych: przystań lub marina[2]. Pierwszy z nich charakteryzuje mniejsze zapotrzebowa-

[2] Definicje autorskie podane w rozprawie doktorskiej autorki:
Marina jachtowa – całoroczna baza dla 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.
Przystań jachtowa – przeznaczona jest do krótkiego postoju, gdzie jacht płynący w rejsie spędza do kilku dniu. Jego podstawowe wyposażenie to pomosty cumownicze oraz minimalne zaplecze sanitarne, pozwalające załogom na wzięcie kąpieli, zrobienie i wy-

nie na teren i związane z nim obiekty, które łatwo ukryć w otaczających basen jachtowy budynkach o innym przeznaczeniu. Przystań jest więc łatwa do zlokalizowania, ale daje mniej możliwości niż marina do wykorzystania jej infrastruktury dla wprowadzenia dodatkowych funkcji. W polskiej strefie klimatycznej jest to port działający zazwyczaj tylko w okresie sezonu żeglarskiego, czyli od początku maja do końca września. Właściciele stacjonujących tu łodzi muszą szukać na zimę innego miejsca do postoju i przeprowadzenia prac remontowych.

Drugi typ portu jachtowego, czyli marina, z racji rozbudowanego programu, wymaga więcej miejsca i obiektów, ale też oferuje, w związku z tym, znaczne możliwości ich dodatkowego wykorzystania. Lokalizacja tego typu portu jachtowego w centrum miasta jest znacznie trudniejsza niż przystani, ale nie jest niemożliwa. W przypadku, gdy jest to główny port jachtowy dla danego miasta, jak np. w Gdyni, znalezienie miejsca w centrum na infrastrukturę mariny jest bardzo potrzebne. Wynika to z uciążliwości jaką jest dla armatorów (mieszkańców) zimowanie, prowadzenie bieżących napraw, remontów i przy-gotowanie jachtu do żeglugi w miejscu nieraz bardzo odległym od domu.

Zaprojektowanie rozbudowanego zaplecza portu jachtowego w centrum miasta nie musi wiązać się z jego zeszpeceniem. Przeciwnie, umiejętne rozwiązania architektury tych obiektów mogą stworzyć okazję do wprowadzenia w miejską zabudowę interesujących elementów. Prace prowadzone przy jachtach oraz operacje związane z ich wodowaniem wiosną i wyciąganiem z wody jesienią nie muszą być ukrywane jako nieodpowiednie dla obszarów centralnych. Kreują one bowiem swoistą atmosferę portową, są elementem ożywiającym nadwodne obszary, a dla osób obserwujących, stanowią interesujące widowisko. Z kolei rozszerzenie oferty mariny skierowane do mieszkańców, którzy nie są żeglarzami, podnosi niewątpliwie atrakcyjność miejskich terenów nadwodnych i zamieszkiwania w pobliżu portu jachtowego.

2. Przykłady realizacji portów jachtowych w strefie miejskiego frontu wodnego

Poniżej przedstawiono cztery porty jachtowe znajdujące się w centrach miast, w których zastosowano rozwiązania funkcjonalne odpowiadające na potrzeby żeglarzy, nadano im formę adekwatną do lokalizacji, a jednocześnie wprowadzono funkcje ogólnodostępne. Wybrano je spośród wielu tak, aby pokazać przykłady znacznie różniące się od siebie programem funkcjonalnym, wielkością i specyfiką lokalizacji, a zarazem prezentujące ciekawe i dobre rozwiązania.

---

suszenie prania, wymycie naczyń kuchennych, pozostawienie śmieci, zatankowanie wody i paliwa, a także pomieszczenia dla stałej obsługi.

2.1. Przystań w Vannes

Vannes[3] jest miastem położonym we Francji, w południowej Bretanii nad Zatoką Morbihan. Jego początki sięgają czasów celtyckich, gdy było stolicą Wenetów. Posiada malownicze stare miasto, którego ozdobą jest romańsko-gotycka katedra, wzniesiona w związku z założeniem tu biskupstwa. Do portu jachtowego prowadzi długi tor wodny (ok. 3 km) odgrodzony od zatoki śluzą. Przystań z wąskim i długim akwatorium[4] zlokalizowana jest bardzo blisko zabytkowego centrum, a jej nie ogrodzony teren włączony jest w plac miejski i park (Fot. 1).

Fotografia 1. Vannes – port jachtowy.

Źródło: Google Earth Pro [dostęp: 10.12.2021].

W środkowej części przystani wznosi się dwukondygnacyjny budynek (Fot. 2). W jego przyziemiu umieszczono biuro kapitanatu portu oraz zaplecze dla żeglarzy, czyli toalety z natryskami (również dla osób niepełnosprawnych), pralnię, pomieszczenie, gdzie można oddać śmieci z jachtu i punkt opróżniania toalet chemicznych. Piętro zajmuje ogólnodostępna restauracja, do której prowadzą niezależne schody (na zewnątrz budynku). Architektura tego obiektu jest nowoczesna i atrakcyjna. Stanowi prawdziwą ozdobę tej części miasta, a jej forma nie budzi skojarzeń z prozaiczną funkcją ukrytą w parterze. Dla obsługi przystani wystarczyłby budynek parterowy. Umieszczenie na piętrze restauracji ze słonecznym tarasem to dobre rozszerzenie jego oferty i ekonomiczne podejście do inwestycji. Wprowadzenie tej funkcji uatrakcyjnia teren portu jachtowego, stwarza sympatyczne miejsce, w którym można spędzić czas nad wodą oraz zapewnia dodatkowy dochód, pozwalający na utrzymanie obiektów.

[3] https://www.mairie-vannes.fr/port-de-plaisance [dostęp: 24.11.2020].
[4] Akwatorium – „Zamknięty obszar wodny, np. portu wraz z awanportem i basenami, przystani lub zatoki" (Grajewski, Wójcicki 1981:9).

Fotografia 2. Vannes – budynek w porcie jachtowym.

Źródło: Fotografia autorki (23.07.2009).

Lokalizacja w tak atrakcyjnym miejscu i włączenie portu jachtowego do miejskiej przestrzeni publicznej daje mieszkańcom możliwość łatwego korzystania z nadwodnego terenu, a władzom miejskim – obszar do organizacji różnego rodzaju imprez plenerowych, szczególnie z udziałem dawnych jednostek żaglowych, dla których zarezerwowano w porcie jachtowym stanowiska postojowe.

2.2. Marina w Barcelonie– Puerto Vell– Dàrsena Nacional[5]

Jednym z wielu portów jachtowych Barcelony jest położona w samym sercu miasta marina Dàrsena Nacional. Puerto Vell (Fot. 3), którego jest częścią, zo-

[5] Llovera, J. A., *Reconverting 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 1999, s. 158–165;
Rembarz K., *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 2016 s. 76–81;
Rembarz K., *Port jachtowy jako element przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego.* Praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. P. Lorensa, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2019;
Rodriguez J., Sastre M., *Remodelling the Old Port of Barcelona*, [w] Bruttomesso R. (red.), *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water,* International Centre Cities on Water, Wenecja 1993 s. 58–62.

stał 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.

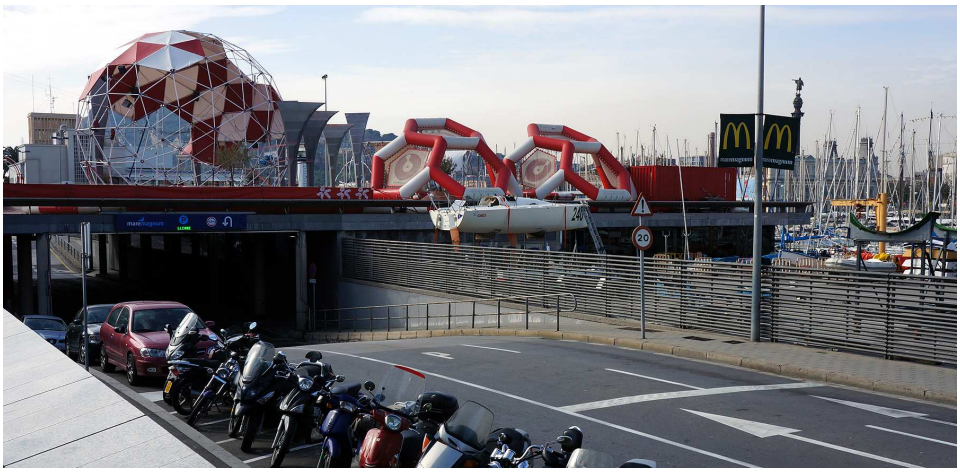
Fotografia 3. Barcelona – Puerto Vell. Panorama z pomnika Krzysztofa Kolumba.

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 półwysep 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.
Od strony północno-zachodniej basen jachtowy ogranicza elegancki bulwar miejski, wysadzany palmami. 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. Wszystkie statki są udostępniane do zwiedzania i stanowią dużą atrakcję turystyczną.

Wzdłuż południowo-wschodniej granicy mariny biegnie miejska ulica, która umożliwia niezbędny dojazd oraz obsługę komunikacją publiczną. Poprowadzona w obniżeniu, tworzy naturalną barierę pomiędzy zamkniętym terenem portu jachtowego a pozostałą otwartą przestrzenią. Taka lokalizacja pozwoliła na uniknięcie wrażenia sztucznego wyizolowania mariny, a tym samym jej ekskluzywności.

Fotografia 4. Barcelona – Kładka nad ulicą łącząca plac miejski z dachem nad hangarem.



Źródło: Fotografia autorki (12.02.2015).

Ponad ulicą przerzucono most, łączący plac przed centrum handlowym z dachem hangaru, który w ten sposób zintegrowano z ogólnodostępną przestrzenią publiczną (Fot. 4). 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 dzieci (Fot. 5). 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 zarówno poprzez ażurowe ogrodzenie, jak i z okien oraz tarasów sąsiadujących budowli.

Fotografia 5. Barcelona – „Reial Club Marítim de Barcelona" – dach hangaru wykorzystany jako plac miejski. Widok z okna sąsiedniego budynku.

Źródło: Fotografia autorki (12.02.2015).

Najbardziej atrakcyjne jest południowo-zachodnie zamknięcie basenu żeglarskiego, które tworzy promenada morska, tzw. Rambla de Mar (Fot. 6). Jest ona przedłużeniem słynnej La Rambla, czyli głównego deptaku Barcelony. Zaprojektowano ją w formie drewnianego molo o płynnych kształtach i zmiennej szerokości, ograniczonego interesującymi elementami przestrzennymi, które są nocą podświetlane. 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. Dodatkową atrakcją tej unikalnej przestrzeni miejskiej są rozsuwane wrota w drewnianym molo 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. W tym miejscu przenikają się dwa światy – lądowy i wodny.

Fotografia 6. Barcelona – jacht przepływający przez otwarte wrota w promenadzie Rambla de Mar.

Źródło: Fotografia autorki (12.02.2015).

Dàrsena Nacional jest przeznaczona dla stałych rezydentów. Mają tu siedzibę dwa kluby żeglarskie „Reial Club Marítim de Barcelona" i „Reial Club Nàutic de Barcelona", 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 dla miesz-kańców miasta jest wygodnym miejscem stałego postoju ich jachtów. 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.

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 korzystne dla żeglarzy sprawiły, że równocześnie jest on wygodną mariną

2.3. Przystań w Basenie Prezydenta w Gdyni

W roku 2020 w Gdyni został otwarty nowy port jachtowy o nazwie "Marina Yacht Park", który zlokalizowano w nieużytkowanym już Basenie Prezydenta[6]. Jest on pierwszym elementem większej koncepcji zabudowy molo rybackiego, eksploatowanego dawniej przez przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Dalmor", które po przekształceniu zmieniło całkowicie profil działalności. Pozostała część molo jest jeszcze użytkowana przez gdyński port i nie wiadomo jak potoczą się jej losy. Do tej pory, proponowane były dwie koncepcje nowej zabudowy. Pierwsza, opracowana przez miasto Gdynię, zakładała wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej o podwyższonym standardzie, biurowej i użyteczności publicznej. Druga, proponowana przez zarząd gdyńskiego portu, dotyczyła wprowadzenia funkcji mieszkaniowo-usługowej i rekreacyjnej. Działania te wpisują się w opisany we wstępie ogólnoświatowy proces transformacji obszarów portowych, położonych w centrum miasta.

"Marinę Yacht Park" (Fot. 7) zaprojektowano jako przystań dla dużych jednostek. Znajduje się tam 120 miejsc postojowych (głównie dla jachtów o długości od 8-10 do 14m), które w 80% zarezerwowane są dla mieszkańców sąsiadujących z nią nowych apartamentowców. Obsługę przystani zlokalizowano we wzniesionym na istniejącym pirsie[7] budynku bosmanatu. Wyposażenie techniczne tego portu jachtowego spełnia wysokie wymagania ekologiczne i techniczne, co zostało uhonorowane nagrodą Przewodniczącej Rady Miasta za najlepszą gdyńską inwestycję roku 2020 – "Czas Gdyni". Wyróżnienie to daje dużo informacji na temat priorytetów władz miejskich, dotyczących zabudowy strefy nadwodnej w centrum miasta.

---

[6] http://marcinpalacz.pl/baltyk/gdynia-marina-w-basenie-prezydenta [dostęp: 24.11.2020].
https://www.marinayachtpark.pl/aktualnosc/marina-yacht-park-wyrozniona-w-konkursie-na-najlepsza-gdynska-inwestycje-roku-czas-gdyni [dostęp: 24.11.2020].
https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Nowy-pomysl-na-zabudowe-Dalmoru-n126023.html [dostęp: 24.11.2020].

[7] Pirs – „Prostopadły do nabrzeża betonowy, kamienny lub drewniany pomost wybiegający w głąb basenu portowego; wyposażony, podobnie jak nabrzeża, w urządzenie cumownicze i przeładunkowe" (Grajewski, Wójcicki 1981:203).

Fotografia 7. Gdynia – przystań w Basenie Prezydenta.

Źródło: Fotografia autorki (25.11.2020).

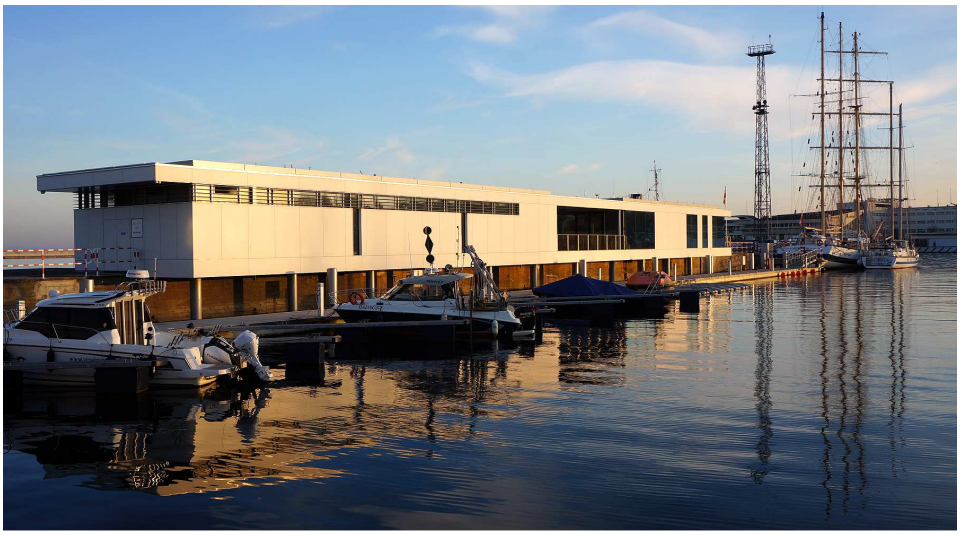
Nowa przystań była inwestycją długo oczekiwaną przez gdyńskich żeglarzy. Sąsiednia marina w Basenie im. Mariusza Zaruskiego jest już bowiem bardzo zatłoczona i znalezienie miejsca na stały postój jachtu jest prawie niemożliwe. W wyniku prowadzonych ostatnio inwestycji, zmniejsza się także powierzchnia do zimowania jachtów na lądzie, co zmusza armatorów do szukania postoju w Gdańsku-Górkach Zachodnich, Rewie a nawet Błotniku. Nie ma w niej również wystarczającej ilość przestrzeni na organizowane tu często zawody żeglarskie lub inne imprezy plenerowe.

Przystań w Basenie Prezydenta okazała się jednak dla miejscowych żeglarzy sporym rozczarowaniem. Jest to bowiem miejsce ekskluzywne, o ofercie skierowanej do ludzi zamożnych. Ceny postoju są wygórowane. W budynku bosmanatu, oprócz biura bosmana, znajduje się zaplecze sanitarne dla żeglarzy i pralnia. Nie ma jednak pomieszczenia kuchennego, w którym można by przygotować posiłek i pozmywać naczynia. To drugie jest szczególnie istotne, ponieważ podczas postoju w porcie obowiązuje zakaz oddawania ścieków jachtowych na zewnątrz, a wiele małych jednostek nie ma zbiorników na fekalia. Nie ma tu też oczywiście miejsca na zimowanie ani zaplecza technicznego, ponieważ ten port jachtowy zaprojektowano jako przystań. "Marina Yacht Park" jest po prostu częścią ekskluzywnego kompleksu apartamentowców i nadzieje armatorów na rozwiązanie ich palących problemów okazały się płonne.

Wysokie ceny powodują, że przystań w Basenie Prezydenta nie jest oblegana. Być może zmieni się to, gdy budynki będą zamieszkałe, a w parterach rozpocz-

nie się działalność usługowa. Jak dotąd, żeglarze wciąż wolą sąsiedni stary port jachtowy. Na poziom cen w dużym stopniu ma wpływ to, że nie przewidziano dywersyfikacji źródeł dochodu dla tej przystani, nastawiając się tylko na opłaty za postój jachtów. Są one, jak powszechnie wiadomo, niewystarczające do utrzymania takiego obiektu. Tu, z uwagi na charakter portu, wpływy te pozostają na dość niskim poziomie, ponieważ osiągane są tylko podczas sezonu letniego. Nie zaplanowano jednak poszerzenia oferty przystani, która, dając dodatkowy dochód, poprawiłaby sytuację. Budynek bosmanatu (Fot. 8) nie oferuje nic więcej ponad podstawowy zakres obsługi. Jego prosta forma architektoniczna nie czyni go atrakcyjnym, a nawet widocznym. Robi on wrażenie obiektu tymczasowego. Także jego możliwości funkcjonalne nie zostały dostrzeżone na etapie przygotowania inwestycji. Nie zaprojektowano piętra z interesującą ogólnodostępną ofertą, która generowałaby dochód przez cały rok. Przyjęte w budynku bosmanatu rozwiązania przestrzenne są odpowiednie raczej dla portu jachtowego położonego na peryferiach. W tak atrakcyjnej i kosztownej lokalizacji jak centrum Gdyni, obiekt ten powinien posiadać większe walory architektoniczne i znacznie szerszą ofertę.

Fotografia 8. Gdynia – przystań w Basenie Prezydenta – budynek bosmanatu.



Źródło: Fotografia autorki (25.11.2020).

Potwierdzeniem tej diagnozy jest zmiana, jaka nastąpiła latem roku 2021. Na końcu pirsu ustawiono statuę Tadeusza Wendy[8], co bardzo podniosło znaczenie tego miejsca. Teren wokół akwatorium zyskał na popularności. Pojawiało się coraz więcej spacerujących osób, dla których nie przewidziano żadnych usług lub choćby miejsca do odpoczynku nad wodą. Odpowiedź na zapotrzebowanie pojawiła się sama – w postaci dwóch namiotów, w których latem

[8] Polski inżynier, główny projektant i kierownik budowy portu Gdynia.

funkcjonuje restauracja[9] (Fot. 9). Powstało rozwiązanie przestrzenne o jakości odpowiedniej raczej dla plenerowych festynów niż dla miejskiej promenady. Restauracja nie ma wystarczającego zaplecza i jej klienci są zmuszeni do korzystania z toalet przeznaczonych dla żeglarzy, co generuje konflikty i nierzadko prowadzi do dewastacji pomieszczeń. Tego wszystkiego można by uniknąć, gdyby budynek bosmanatu został inaczej zaprojektowany. Jednak, aby to uczynić, trzeba rozumieć, jaki potencjał ma port jachtowy.

Fotografia 9. Gdynia – przystań w Basenie Prezydenta – letnia restauracja.

Źródło: Fotografia autorki (03.07.2021).

Od strony ulicy Arkadiusza Rybickiego, gdzie stoją pięciokondygnacyjne apartamentowce, wzdłuż akwatorium biegnie dość szeroki prosty pasaż, oddzielony od sąsiadującej zabudowy wąskim pasem zieleni (Fot. 10). Na jego dolnym poziomie umieszczono deski, które mają pełnić funkcję siedziska dla spacerowiczów, jednak jego lokalizacja i ergonomia nie zachęcają do korzystania. Węższy teren nadbrzeżny od strony zachodniej nie jest zagospodarowany. W otoczeniu basenu jachtowego nie przewidziano więc miejsc zachęcających do zatrzymania się i spędzenia czasu nad wodą ani do organizacji większych wydarzeń miejskich.

[9] http://marinaglob.com [dostęp: 10.12.2021].

Fotografia 10. Gdynia – przystań w Basenie Prezydenta.

Źródło: Fotografia autorki (06.07.2020).

Przystań w Basenie Prezydenta powstała w bardzo dobrej lokalizacji, na obszarze, który będzie ulegał dalszej transformacji i stanie się z czasem jedną z najbardziej atrakcyjnych dzielnic miasta. Być może z czasem błędy w zagospodarowaniu portu jachtowego zostaną dostrzeżone przez władze miejskie. Jednak do poprawy tej sytuacji potrzebne będą kolejne inwestycje.

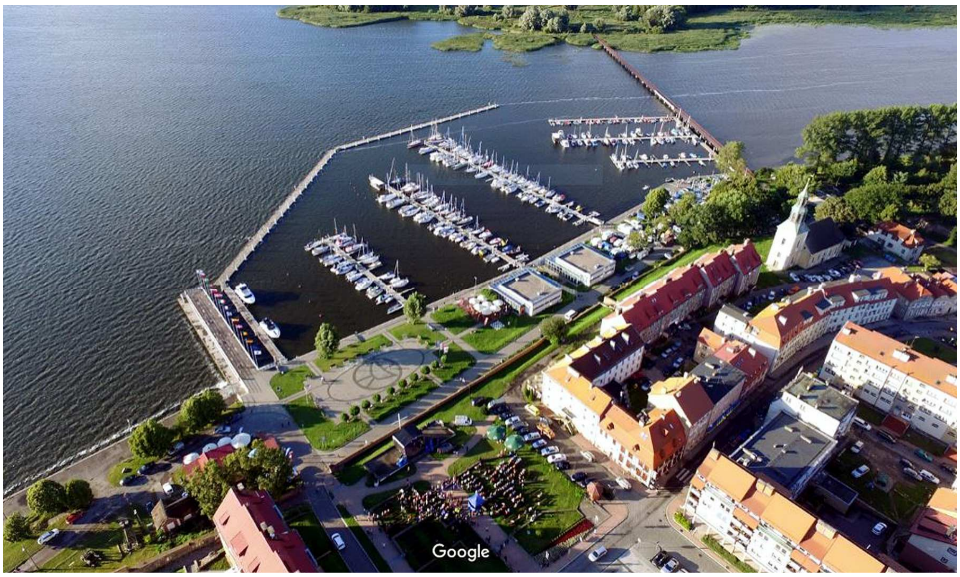
2.4. Przystań w Kamieniu Pomorskim[10].

Kamień Pomorski położony jest 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

[10] Gołębiewski J.I., Krasowska K.E., *Rewitalizacja obszarów nadwodnych w małych miastach na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim*, [w:] Paszkowski Z. (red.), *Rewitalizacja średniowiecznych małych miast Pomorza Zachodniego*, Wydawnictwo Hogben, Szczecin 2014, s. 85–101.
Kulesza-Szerniewicz E., *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], 2010, nr 9, s. 16–21. Dostępny w: https://www.nid.pl/upload/iblock/b63/b63b945dc589f0a982 0eb8 ee38a64f21.pdf [dostęp: 08.05.2019];
Rembarz K., *Port jachtowy jako element przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego,* op. cit. http://kamienpomorski.pl/sites/ default/files/informator_2015_pl.pdf [dostęp: 08.05.2019].

morskich wód wewnętrznych. Pierwsze wzmianki pisane o grodzie księcia Warcisława I pochodzą z XI wieku. 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. 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. 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.

Fotografia 11. 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!1sAF1Qip MOF7ktQStSdiK9cdYoGNWRleN0fgGpUrfUldel!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Flh5 .googleusercontent.com %2Fp%2FAF1QipMOF7ktQStSdiK9cdYoGNWRleN0fgGpU [dostęp: 08.05.2019] .rfUldel%3Dw203-h114-k-no!7i4000!8i2250!4m5!3m4!1s0x47aa843cab5947 ff: 0xada9847763d4fb5d!8m2!3d53.9740379!4d14.7689838?hl=pl [dostęp: 15.05.2019].

Podczas odbudowy Kamienia nie odtworzono zachodniej pierzei rynku, pozostawiając szerokie otwarcie z widokiem na Zalew Kamieński. W miejscu dawnego kwartału zabudowy urządzono amfiteatr (Fot. 11). Rozwiązanie to, obecnie kwestionowane przez służby konserwatorskie, było zgodne z polityką odbudowy kraju, prowadzoną w Polsce od drugiej połowy lat pięćdziesiątych XX wieku. 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. 12). Miejsce to od dawna służyło jako port. Drewniany pomost funkcjonował w tym miejscu już w XVII wieku. Od roku 1842 między Kamieniem a Szczecinem kursowały niewielkie parowce, a wraz z rozwojem kurortu, ruch małych statków pasażerskich stał się bardziej intensywny.

Fotografia 12. Kamień Pomorski – widok z molo spacerowego na przystań jachtową i rynek.

Źródło: Fotografia autorki (11.09.2018).

Port jachtowy zajmuje duży akwen, którego południowo-zachodnią granicą jest molo, wschodnią stanowi piesza kładka, prowadząca ponad Zatoką Karpinką, a od południowego-wschodu zamyka go nabrzeże z promenadą (Fot. 13, 14). 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. Rejon portu jachtowego i molo jest bardzo popularnym miejscem przechadzek i wypoczynku kuracjuszy, a także mieszkańców.

Fotografia 13. Kamień Pomorski – widok z molo spacerowego na pomosty, budynki przystani i katedrę.

Źródło: fotografia autorki (11.09.2018).

Fotografia 14. Kamień Pomorski – promenada spacerowa w porcie jachtowym. Po prawej budynki administracyjne. W głębi kładka piesza nad Zatoką Karpinką.

Źródło: Fotografia autorki (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, zieleń i budynki przystani. Widoczny jest brak jakiejkolwiek 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.

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[11].

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

3. Podsumowanie opisu przedstawionych przykładów oraz wskazanie możliwości wykorzystania potencjału portu jachtowego w kształtowaniu przestrzeni publicznej.

Omówione w artykule cztery porty jachtowe różnią się od siebie pod wieloma względami. Odmienne są ich wielkość, uwarunkowania lokalizacyjne oraz geneza powstania. Łączy je lokalizacja w centralnym miejscu miasta, w otoczeniu ogólnodostępnej przestrzeni publicznej. W każdym z nich możemy znaleźć

[11] Palacz M., *Polskie wybrzeże Bałtyku – przewodnik żeglarski,* Wydawnictwo Nautica, Warszawa 2018;
http:// www.marinakamienpomorski.pl [dostęp: 05.05.2019];
http://www.zrot.pl/images/pliki/wydawnictwa/Zachodniopomorski%20Szlak%20Zeglarski%20PL.pdf [dostęp: 08.05.2019];
https://kamienskie.info/marina-kamien-pomorski-zmiana-cennika-i-plany-na-2019-rok/ [dostęp: 08.05.2019].

rozwiązania przestrzenne i architektoniczne (lub możliwości ich zastosowania) pozwalające na włączenie w tkankę miejską i otwarcie na wszystkich użytkowników. Charakterystyczną ich cechą wspólną jest brak sztywnego wygrodzenia lub dyskretne wydzielenie obszarów wymagających izolacji.

Przystań w Vannes to port jachtowy o oszczędnym programie funkcjonalnym i interesującym położeniu. Włączony w miejski teren rekreacyjny stanowi tło dla wydarzeń organizowanych na otaczających go placach, a centralnie położone akwatorium może być sceną dla spektakli na wodzie. Infrastruktura naziemna tej przystani to tylko jeden budynek z ogólnodostępną restauracja na piętrze. Jego kolorowa bryła tworzy pierzeję zamykającą obsadzony zielenią miejski skwer. Pod względem wielkości i funkcji można porównać go z przystanią w Basenie Prezydenta. Jednak w Gdyni, jak opisano wcześniej, nie wykorzystano potencjału tego miejsca. Źle zaprojektowano budynek bosmanatu. Nie zagospodarowano również odpowiednio pirsu i otoczenia akwatorium w celu stworzenia przyjemnego miejsca do spędzania czasu nad wodą. Potraktowano tę przystań jako część osiedla apartamentowców, a nie jako część miasta. Konsekwencją tego założenia są wszystkie wyżej wymienione mankamenty. Z kolei marina Dàrsena Nacional w Barcelonie to dość rzadki przykład pokazujący jak rozbudowaną funkcję i infrastrukturę portu jachtowego można wpisać w centralnie położoną prestiżową lokalizację. Z reguły porty jachtowe tej wielkości lokalizowane są poza miastem. Tymczasem w Barcelonie udało się ukryć całe zaplecze techniczne tak, aby nie szpeciło otoczenia, zostało włączone w plac miejski i stanowiło atrakcję. Na pewno szansą na takie rozwiązanie była wyjątkowa okoliczność związana ze stopniowym przeobrażaniem obszaru dawnego portu handlowego. Stary rynek w Kamieniu Pomorskim i sąsiadująca z nim przystań to lokalizacja wyjątkowa, o ogromnym niewykorzystanym potencjale. Problemy i mankamenty opisane wcześniej wynikają przede wszystkim z braku całościowej koncepcji przestrzennej tego obszaru miasta oraz traktowania obszaru rynku i obszaru nadwodnego jako całkowicie oddzielnych przestrzeni. Jednak z uwagi na złożoność tej lokalizacji i jej uwarunkowań historycznych, wskazanie konkretnych rozwiązań nie jest łatwe i wymaga pogłębionych analiz.

Na podstawie nawet tylko tych czterech przykładów zaobserwować można jak dostrzeżenie zasobu jaki kryje w sobie port jachtowy oraz zmiana stereotypowego postrzegania jego funkcji jako wyłącznie miejsca postoju i remontu jachtu może wpłynąć na kształtowanie jego własnej infrastruktury i sąsiadującej z nim przestrzeni miasta. Najłatwiej zauważalne są walory krajobrazowe portu jachtowego, które łatwo wykorzystać dla podniesienia atrakcyjności bliskiej przestrzeni publicznej, poprzez projektowanie promenad i miejsc wypoczynku w jego otoczeniu. Akwatorium może pełnić rolę miejskiego placu wodnego lub, w wydzielonym miejscu, letniego kąpieliska. Infrastruktura portu jachtowego stwarza również wiele możliwości jej dodatkowego wykorzystania. Duży teren może być współdzielony. Przykładowo place potrzebne do zimowego postoju jachtów mogą być wykorzystane jako parkingi, boiska lub skwery, a także miejsca do organizacji imprez plenerowych. Rozległe płaskie dachy hangarów moż-

na włączyć w przestrzeń placów miejskich lub nabudować i na wyższych kondygnacjach umieścić funkcje socjalne, rekreacyjne, biurowe, hotelowe lub gastronomię. Na dużych ścianach zaś urządzić ścianki wspinaczkowe. Opcji jest wiele.

Największy potencjał portu jachtowego kryje się jednak w jego możliwościach centrotwórczych, wynikających z tego, że jest on miejscem kontaktów i współpracy wielu ludzi. Lokalizacja portu jachtowego w obszarze śródmieścia zwiększa jeszcze jego oddziaływanie, ponieważ przyciąga on nie tylko osoby ściśle związane z uprawianiem żeglarstwa lub jego obsługą. Tak więc zaspokajanie potrzeb i stworzenie oferty dla sporej grupy zróżnicowanych użytkowników generuje rozwój usług komplementarnych względem podstawowej funkcji portowej. Prowadzi to do rozwoju infrastruktury, podniesienia atrakcyjności miejsca, rozciągnięcia działalności na cały rok, a w konsekwencji do samowystarczalności finansowej portu jachtowego[12].

Zakończenie

„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 usytuowane pod względem urbanistycznym”[13]. Przywołany cytat zwraca uwagę na to, że obecność portów jachtowych i towarzyszących im akwatoriów jest niezwykle cenną i nie często spotykaną sytuacją w centrach miast. Należy zatem dbać o jak najlepsze ich wykorzystanie.

W związku z procesem przekształceń obszarów nadwodnych, wywołanych opisanymi we wstępie procesami, porty jachtowe coraz częściej pojawiają się w najbardziej reprezentacyjnych i wartościowych miejscach frontów wodnych miast nadmorskich. Do tej pory w wielu miastach na świecie zrealizowano już dużą liczbę transformacji takich obszarów. Ciągle powstają nowe, coraz bardziej interesujące. W Polsce ten proces rozpoczął się stosunkowo niedawno i jego dynamika wzrasta.

Projektowanie w tego rodzaju lokalizacjach wymaga wielkiej dbałości i wiedzy, a przede wszystkim zmiany przyzwyczajeń myślowych. Obranie niestandardowej perspektywy postrzegania obszarów nadwodnych jest kluczowe, ponieważ leżą one na styku lądu i wody – dwóch środowisk o odmiennym charakterze, który wpływa zasadniczo na wszystkie działania, prowadzone w ich obrębie. W trakcie procesu projektowego, niezbędne jest analizowanie opracowywane-

---

[12] Szerzej na ten temat: Rembarz K., *Port jachtowy jako element przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego,* op. cit.

[13] Marzęcki W., *Relacje przestrzenne portów jachtowych z zabudową miejską na przykładzie portu jachtowego w Szczecinie i mariny w Fréjus*, „Przestrzeń i forma” [online], 2016, nr 27, s. 9. 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].

go obszaru z różnych punktów widzenia, czyli z perspektywy użytkownika lądu i z perspektywy użytkownika wody. O tym drugim najczęściej się zapomina lub się o niego nie dba, ponieważ jest w mniejszości. Prowadzi to do popełniania wielu błędów, nie tylko w zakresie zagospodarowania terenu, architektury i funkcji obiektu, ale także do niszczenia panoramy miasta od strony wody. Ta ostatnia kwestia jest niestety bardzo rzadko brana pod uwagę.

W opisach przykładów polskich przedstawiono błędy wynikające z braku dostrzegania potencjału, jakim dysponuje port jachtowy. Jest to mankamentem większości polskich realizacji. W naszym społeczeństwie, a także wśród projektantów wciąż dominuje stereotypowe postrzeganie funkcji portu jachtowego jako wyłącznie wydzielonego miejsca postoju jachtów oraz przekonanie, że jachting jest sportem elitarnym, uprawianym przez wąską grupę ludzi zamożnych. To ostatnie jest trudne do wytłumaczenia, bowiem żeglarstwo polskie ma inny rodowód niż zachodnioeuropejskie. Wywodzi ono swoją tradycję z organizacji harcerskich, studenckich i klubowych, gdzie pływano na wspólnych jachtach. Do lat 90. XX wieku było u nas niewiele jednostek prywatnych. Obecnie ich liczba znacznie wzrosła, jednak większość armatorów to ludzie o średnich dochodach, którzy dbają o łodzie własnymi rękoma. Wspomniane wyżej poglądy mają niestety bezpośrednie przełożenie na projekty polskich portów jachtowych. Trudno zrozumieć, dlaczego decydenci i projektanci nie biorą za wzór rozwiązań skandynawskich. W krajach tych liczba jachtów może być liczona w milionach, infrastruktura żeglarska jest bardzo rozwinięta i funkcjonalna, a ponadto dostępna dla wszystkich.

Bibliografia

1. Grajewski I., Wójcicki J., *Mały leksykon morski,* Wydawnictwo Obrony Narodowej, Warszawa 1981.
2. Gołębiewski J.I., Krasowska K.E., *Rewitalizacja obszarów nadwodnych w małych miastach na Zachodniopomorskim Szlaku Żeglarskim*, [w:] Paszkowski Z. (red.), *Rewitalizacja średniowiecznych małych miast Pomorza Zachodniego*, Wydawnictwo Hogben, Szczecin 2014.
3. Hein C., *Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations*, "International Journal of Global Environmental Issues", 2014, Vol. 3, No. 2/3/4.
4. Hein C., *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 2016.
5. Kulesza-Szerniewicz E., *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], 2010, nr 9, Dostępny w:

https://www.nid.pl/upload/iblock/b63/b63b945dc589f0a982 0eb8 ee38a64f21.pdf [dostęp: 08.05.2019].

6. Llovera, J. A., *Reconverting 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 1999.

7. Lorens P., *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji,* Fundacja Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin 2013.

8. Marzęcki W., *Relacje przestrzenne portów jachtowych z zabudową miejską na przykładzie portu jachtowego w Szczecinie i mariny w Fréjus*, „Przestrzeń i forma" [online], 2016, nr 27. 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].

9. Palacz M., *Polskie wybrzeże Bałtyku – przewodnik żeglarski,* Wydawnictwo Nautica, Warszawa 2018.

10. Rembarz K.,*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 2016.

11. Rembarz K., *Port jachtowy jako specyficzny typ zagospodarowania miejskiej strefy nadwodnej*. „Biuletyn KPZK PAN", 2019, Zeszyt 276.

12. Rembarz K., *Port jachtowy jako element przestrzeni publicznej miasta nadmorskiego.* Praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. P. Lorensa, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2019.

13. Rodriguez J., Sastre M., *Remodelling the Old Port of Barcelona,* [w] Bruttomesso R. (red.), *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water,* International Centre Cities on Water, Wenecja 1993.

14. Schubert D., *Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problmas*, [w:] Ganges L. S., Rivas J. L., Romón M. C. (red.), *Reciclar la ciudad,* Ciudades 8, Revista anual del Instituto Universiario de Urbanistica de la Universidad de Valladolid 2004.

15. Schubert D., *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, Istambul,* Dept. of City and Regional Planning, Mimar Fine Arts University, Istambuł 2010.

16. Schubert D., *Ports and urban waterfronts,* [w:] Hein C. (red.), *The Routledge handbook of Planning History,* Routledge, Londyn-Nowy Jork 2017.

Strony internetowe

1. http://kamienpomorski.pl/sites/ default/files/informator_2015_pl.pdf [dostęp: 08.05.2019].
2. http://marcinpalacz.pl/baltyk/gdynia-marina-w-basenie-prezydenta [dostęp: 24.11.2020].
3. http://marinaglob.com [dostęp: 10.12.2021].
4. https://www.mairie-vannes.fr/port-de-plaisance [dostęp: 24.11.2020].
5. http:// www.marinakamienpomorski.pl [dostęp: 05.05.2019].
6. http://www.zrot.pl/images/pliki/wydawnictwa/Zachodniopomorski%20 Szlak%20Zeglarski%20PL.pdf [dostęp: 08.05.2019].
7. https://www.marinayachtpark.pl/aktualnosc/marina-yacht-park-wyrozniona-w-konkursie-na-najlepsza-gdynska-inwestycje-roku-czas-gdyni [dostęp: 24.11.2020].
8. https://kamienskie.info/marina-kamien-pomorski-zmiana-cennika-i-plany-na-2019-rok/ [dostęp: 08.05.2019].
9. https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Nowy-pomysl-na-zabudowe-Dalmoru-n126023.html [dostęp: 24.11.2020].

Informacje o autorze

Dr inż. arch. Katarzyna Rembarz
Sopocka Szkoła Wyższa
Wydział Architektury, Inżynierii i Sztuki, Polska
e-mail: katarzyna.rembarz@ssw-sopot.pl