



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: Monika Sapkowska

Poziom kształcenia: Studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Kierunek studiów: Architektura

Specjalność/profil: -

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim: Poszukiwanie tożsamości Szczecina. Koncepcja przekształceń wybranych terenów postoczniowych w Szczecinie.

Tytuł pracy w języku angielskim: Searching for the identity of Szczecin. The concept of transformation of selected post-shipyard areas in Szczecin.

Opiekun pracy: dr inż. arch. Roman Ruczyński

Recenzent pracy: dr inż. arch. Piotr Marczak

Data ostatecznego zatwierdzenia raportu podobieństw w JSA:

STRESZCZENIE

Przedmiotem pracy jest przedstawienie stosunku Szczecinian do miasta Szczecina oraz ich poczucie tożsamości z tym miejscem. W pierwszej części przedstawiono lokalizację oraz zarys historii Szczecina. W tym samym punkcie opisano życie Polaków w Szczecinie przed i po II Wojnie Światowej jak również podejście mieszkańców do obudowy miasta oraz jak odnoszą się do niego współcześnie. W drugiej części pracy opisano rewitalizację terenów nadodrzańskich ze szczegółowym opisem Waterfrontu. W trzecim punkcie opisano lokalizację projektu urbanistycznego czyli Nabrzeże Arsenał. Zawarty został tu opis lokalizacji oraz historia terenu jak i zapisy Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu. W ostatniej części przedstawiono przypadki podobne czyli realizacje urbanistyczne na terenach postoczniowych lub poportowych.

SŁOWA KLUCZOWE:

Szczecin, tożsamość Szczecina, Zaremba, Waterfront, stocznia, Nabrzeże Arsenał

DZIEDZINA NAUKI I TECHNIKI, ZGODNIE Z WYMOGAMI OECD

Inżynieria architektury

Inżynieria budowlana, miejska i strukturalna

Nauki humanistyczne

Projektowanie architektoniczne

Urbanistyka (planowanie i rozwój przestrzenny)

ABSTRACT

The subject of the work is to present the attitude of Szczecin residents to the city of Szczecin and their sense of identity with this place. The first part presents the location and an outline of the history of Szczecin. The same section describes the life of Poles in Szczecin before and after World War II, as well as the attitude of the inhabitants to the city's housing and how they relate to it today. The second part of the work describes the revitalization of the Oder area with a detailed description of the Waterfront. The third section describes the location of the urban project, i.e. the Arsenal Quay. It contains a description of the location and the history of the area as well as the provisions of the Local Development Plan. The last part presents similar cases, i.e. urban projects in the post-shipyard or post-port areas.

KEYWORDS:

Szczecin, The identity of Szczecin, Zaremba, Waterfront, shipyard, wharf Arsenal

*Chciałabym podziękować mojemu promotorowi
dr inż. arch. Romanowi Ruczyńskiemu,
za poświęcony czas i cenne rady przy pisaniu pracy
dyplomowej.*

*Za ogromną pomoc w postaci udostępnienia inwentaryzacji
i innych materiałów z zakresu budynku świetlicy stoczniowej
serdeczne Podziękowania dla grupy architektonicznej
Domino ze Szczecina.*

Spis treści

1. Studium problemu projektowego	11
1.1 Wstęp i cel pracy	11
1.2 Lokalizacja	11
1.3 Tożsamość Szczecina	12
1.3.1 Zarys historii Szczecina	12
1.3.2 Polacy w Szczecinie przed i po II Wojnie Światowej	14
1.3.3 Podejście szczecinian do odbudowy	16
1.3.4 Tożsamość.....	20
1.4 Rewitalizacja terenów nadodrzańskich w Szczecinie	24
1.4.1 Wygląd Szczecińskiego Waterfrontu	24
1.4.2 Studium i plany na zagospodarowanie terenów nadodrzańskich	31
1.5 Studium przypadków podobnych.....	34
1.6 Lokalizacja Nabrzeża Arsenał	38
1.6.1 Historia nabrzeża	38
1.6.2 Aktualne zagospodarowanie oraz Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego	40
1.6.3 Analizy w skali miasta oraz analizy wewnętrzne	42
1.7 Główne założenia projektowe.....	47
1.7.1 Tło projektowe	47
1.7.2 Wytyczne przestrzenne.....	49
1.7.3 Rozwinięcie koncepcji projektowej	50
1.8 Budynek Świetlicy Stoczniowej	55
1.9 Podsumowanie	56
2. Bibliografia	58

1. Studium problemu projektowego

1.1 Wstęp i cel pracy

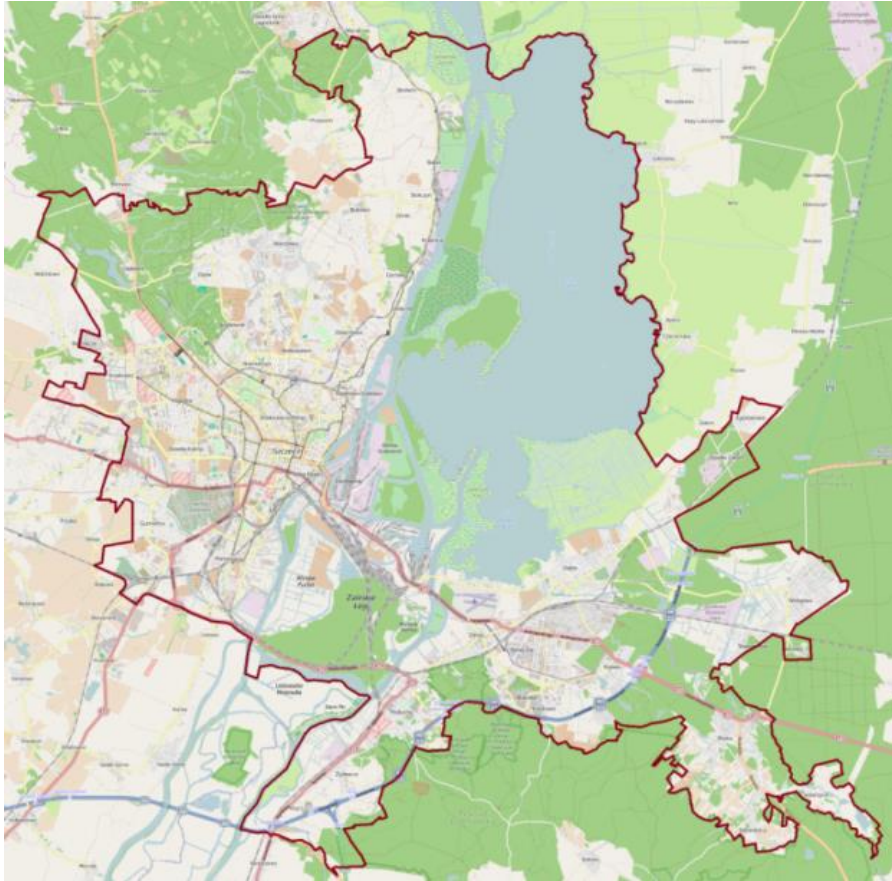
Projektowanie urbanistyczne nie polega tylko na ustaleniu, gdzie w danym miejscu powinny powstać nowe budynki mieszkalne, czy atrakcyjne przestrzenie publiczne. Za takim projektem stoi szereg różnorodnych analiz, badań, wytycznych, pomysłów i ich weryfikacji. We wstępnej fazie pracy nad projektem, zbadanie historii miejsca jest jedną z pierwszych i ważniejszych czynności. Znając przeszłość można zdecydować czy i w jakiej części nawiązać do tego co było. W sytuacji Szczecina pojawia się dodatkowa kwestia. Pytanie czy mieszkańcy Szczecina chcą nawiązywać do sytuacji sprzed II wojny światowej? A może wolą budować swoją tożsamość zupełnie na nowo? Celem pracy było przeanalizowanie obu tych wątków aby przedstawić własną koncepcję, która mogłaby przyczynić się do wzmocnienia tożsamość mojego miasta.

Osobnym zagadnieniem jest przekształcanie terenów postoczniovych na tereny aktywnie włączone w strukturę miasta. Tworzy to swoisty konflikt pomiędzy nowo kształtowaną zabudową i przestrzeniami publicznymi, ogólnodostępnymi, tworzonymi dla wszystkich ludzi a oryginalną dostępnością miejsca, które było kiedyś zamknięte, o ograniczonym dostępie.

1.2 Lokalizacja

Szczecin, jest to stolica województwa zachodniopomorskiego, ulokowana na Pobrzeżu Szczecińskim, nad Odrą i jeziorem Dąbiem. Jest to trzecie miasto pod względem zajmowanej powierzchni (300,55 km²) z czego prawie 24% zajmują grunty pod wodami oraz jest siódmym miastem pod względem liczby ludności w Polsce. Miasto liczy 400 990 mieszkańców (wg danych GUS z 30 czerwca 2020 roku¹). Nadgraniczne położenie i bliskość morza Bałtyckiego, dostępnego przez rzekę Odrę oraz rozległy Zalew Szczeciński sprawiło, że miasto stało się silnym ośrodkiem gospodarczym regionu. Powstał tu port morski, stocznie remontowe, jachtowe oraz żegluga morskiej. Szczecin otaczają trzy duże kompleksy leśne: puszcza Wkrzańska, puszcza Bukowa oraz Puszcza Goleniowska.

¹ szczecin.stat.gov.pl



Rys.1 Miasto Szczecin (<https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczecin>)

1.3 Tożsamość Szczecina

1.3.1 Zarys historii Szczecina

Historia Szczecina zaczyna się już VII-VI wieku p.n.e., kiedy to na tych terenach istniała osada z okresu kultury łużyckiej. Najstarsze ślady osadnictwa wczesnośredniowiecznego datuje się na koniec IX wieku i początek X w. W tym właśnie czasie zbudowany został przez książąt słowiańskich gród otoczony fosą, u którego dołu rozwinęła się osada handlowo-rybacka. Gród mieścił się na terenach lewego brzegu rzeki Odry oraz na wyspie Łasztowni. Szczecin uchodził wtedy za najstarsze i najznakomitsze miasto, nazywany był „matką innych grodów”². Książę Mieszko I w latach 967-972, przyłączył Pomorze Zachodnie, wraz ze Szczecinem do państwa Polan. Tereny te zwróciły jego uwagę przede wszystkim dlatego, że zamieszkiwały je pokrewne etnicznie ludy słowiańskie. Istotne też było dogodne położenie i dostęp do morza, co stwarzało wiele wspólnych interesów gospodarczych i politycznych.³ Z dokumentu znanego jako *dagome iudex* wydanego przez Mieszka I wynika, że w ostatnich latach X w. Szczecin wraz z

² K. Wachowski: *Słowiańszczyzna Zachodnia*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk, 2000, s. 139–157.

³ K. Kozłowski, J. Podrański: *Gryfici, książęta pomorza zachodniego*. Szczecin: Krajowa Agencja Wydawnicza, 1985, s.3

Pomorzem, znajdował się w sferze wpływów piastowskich a za czasów Bolesława Chrobrego (ok. 1007 r.) ziemie te uzyskały niepodległość.

W roku 1121 Bolesław Krzywousty, po bitwie koło Strugi, ponownie przyłączył miasto do Polski. W roku 1185 Pomorze Zachodnie zostało lennem Danii, a w roku 1235 stało się lennikiem cesarza i weszło w skład Świętego Cesarstwa Rzymskiego (Pierwsza Rzesza Niemiecka). W 1243 książę Barnim I nadał Szczecinowi prawa miejskie i w tym samym wieku Szczecin stał się także miastem hanzeatyckim. W XIV wieku na miejscu grodu słowiańskiego, książę Barnim III Wielki wybudował swoją siedzibę czyli tzw. „Kamienny Dom”. Uznawane jest to za pierwszą fazę konstrukcji zamku książęcego. Kolonizacja germańska wprowadziła w roku 1514 zakaz przyjmowania do cechu krawców osób o pochodzeniu słowiańskim, natomiast w roku 1534 mieszkańcy przeszli na protestantyzm (luteranizm). W kolejnych latach dynastia Gryfitów zaczęła wygasać a ostatni z nich Bogusław XIV zmarł w roku 1637, gdy miasto było pod okupacją szwedzką.

W czasie wojny trzydziestoletniej, w 1627 miasto zostało zajęte przez wojska cesarskie, natomiast w 1630 zajęte zostało przez Szwedów. Działania wojenne podczas potopu szwedzkiego doprowadziły do upadku gospodarczego miasta. W tym czasie wybudowano twierdzę, która zamknęła możliwość ekspansji terytorialnej ograniczając obszar miasta do około 54 ha na lewym brzegu Odry oraz obszarze Łasztowni. W 1713 miasto zostało zajęte przez Prusy, władze pozostawiły miasto bez autonomii administracyjnej. W XVIII wieku w mieście zaczęli się osiedlać francuscy hugenoci. W czasie wojny siedmioletniej Rosjanie dokonali oblężenia Szczecina. W latach 1806-1813 miasto było pod okupacją francuską. Połączenie kolejowe z Berlinem w roku 1843 dało szansę miastu na intensywne rozwinięcie przemysłu i tak w roku 1846 powstała tu gazownia, w 1864 kanalizacja natomiast w 1886 sieć elektroenergetyczną. Pierwsze linie tramwajowe założono 1879 roku.

Największe zmiany w sylwecie miasta nastąpiły w roku 1873 kiedy to rada podjęła decyzję o zburzeniu obwarowań i rozbudowie miasta, co wiązało się z likwidacją twierdzy. Plany urbanistyczne z 1874 projektu miejskiego radcy budowlanego Konrada Kruhla spowodowały gwałtowną urbanizację obszarów pofortecznych Starego Miasta.⁴ Hermann Haken, nadburmistrz miasta z 1878 roku został inicjatorem podniesienia rangi miasta i portu do poziomu światowego. W czasie II wojny światowej, na skutek alianckich nalotów bombowych, zniszczenia zabudowy wynosiły ok. 60-70%. Zniszczenia portu wraz z przyległościami 70-80%, obiekty przemysłowe zostały zaś zniszczone w 90%. W lutym 1945 rozpoczęła się ewakuacja mieszkańców Szczecina oraz wyposażenia fabryk i archiwów oraz wznoszenie barykad. 20 marca miasto ogłoszono twierdzą a zaraz po zajęciu prawobrzeżnych osiedli przez wojska radzieckie zaminowano port i zniszczono mosty na Odrze. Oficjalnie przekazano ziemie Szczecina władzom Polskim dopiero 5 lipca.

⁴ Struktura funkcjonalno-przestrzenna. W: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina. T. I. Uwarunkowania. Szczecin: Biuro Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie, 2007-05-14, s. 41

Status Szczecina i przynależność państwowa

Przynależność polityczno-administracyjna miasta Szczecina				
Okres	Państwo	Zwierzchność	Jednostka administracyjna	Status miasta
ok. 967–1008		Księstwo Polskie	b.d.	
ok. 1100–1121		Pogańskie Księstwo pomorskie	b.d.	gród z podgrodzem
1121–1138		lenno Państwa Polskiego	b.d.	gród z podgrodzem
1138–1147		lenno Świętego Cesarstwa Rzymskiego	b.d.	gród z podgrodzem
1147–1181		Księstwo pomorskie	b.d.	gród z podgrodzem
1181–1185		lenno Świętego Cesarstwa Rzymskiego	b.d.	gród z podgrodzem
1185–1235		lenno Królestwa Danii	b.d.	gród z podgrodzem
1235–1637		księstwo Świętego Cesarstwa Rzymskiego	b.d.	miasto od 1243 r.
1637–1720		lenno Świętego Cesarstwa Rzymskiego	Pomorze Szwedzkie	Miasto Szczecin
1720–1803		lenno Świętego Cesarstwa Rzymskiego		Miasto Szczecin
1803–1815		Królestwo Prus		Miasto Szczecin
1815–1866		Związek Niemiecki		Miasto Szczecin
1867–1871		Związek Północnoniemiecki		Miasto Szczecin
1871–1918		Cesarstwo Niemieckie, Królestwo Prus	provincia Pomorze, rejencja szczecińska	Miasto Szczecin
1919–1933		Republika Weimarska, kraj związkowy Prusy		Miasto Szczecin
1933–1939		III Rzesza		Miasto Szczecin
1939–1945		III Rzesza		Wielkie Miasto Szczecin
1945–1952		Rzeczpospolita Polska		województwo szczecińskie
1952–1975		Polska Rzeczpospolita Ludowa	Szczecin (powiat miejski)	
1975–1989		Polska Rzeczpospolita Ludowa	województwo szczecińskie	Szczecin (gmina miejska)
1989–1998		Rzeczpospolita Polska		Szczecin (powiat grodzki)
od 1999		Rzeczpospolita Polska	województwo zachodniopomorskie	Szczecin (powiat grodzki)

Rys.2 Status Szczecina i przynależność państwowa. (https://pl.wikipedia.org/wiki/Historia_Szczecina)

To krótkie streszczenie bogatej historii tego miasta, ilustruje jak dużo nacji zamieszkiwało te tereny. Przed II wojną światową Szczecin był pod zwierzchnictwem Polski (Księstwa oraz Państwa) łącznie 58 lat, co na tle całego istnienia miasta jest naprawdę małym procentem. Dlatego dziś wiemy, że propagandowe hasło „Myśmy tu nie przyszli, myśmy tu wrócili”, które towarzyszyło napływowi powojennych mieszkańców Szczecina było na wyrost.

1.3.2 Polacy w Szczecinie przed i po II wojnie światowej.

Pod koniec XIX w. pierwsi Polacy zaczęli przybywać do Szczecina w poszukiwaniu pracy. Byli to zazwyczaj mieszkańcy Wielkopolski, Pomorza Wschodniego oraz Śląska. Liczba Polonii jest trudna do oszacowania, nie był to jednak duży odsetek. Tadeusz Białecki podaje, że w Szczecinie przed I Wojną Światową przebywało ok. 3000 Polaków, zaś po 1918 już ok. 2000.⁵ Edward Włodarczyk szacuje, że w roku 1912 liczba oscylowała wokół 250 osób⁶, natomiast Edmund Fryka (działacz szczecińskiej Polonii) podaje, że w latach 1914-1922 mieszkało 550 polaków⁷ na 254 466 mieszkańców całego Szczecina. Polsko brzmiące nazwisko nie świadczyło o polskiej tożsamości narodowej, gdyż wiele osób o polskich korzeniach było już zgermanizowanych.

⁵ T. Białecki, Historia Szczecina. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku. Wrocław – Warszawa 1992, s. 259.

⁶ E. Włodarczyk, Wielkomijski rozwój Szczecina 1871-1914, [w:] Dzieje Szczecina 1806 – 1945, t. III, (red.) B. Wachowiak, Szczecin 1994, s. 449.

⁷ B. Drewniak, Ze wspomnień Edmunda Fryki o szczecińskiej „Polonii” w latach 1914-1918, „Szczecin”, 1958, nr 11/12, s. 103.

Szczecińska Polonia była warstwą robotniczą, przeważnie pracowali bowiem w stocznicach, fabrykach, cementowniach oraz w drobnych warsztatach rzemieślniczych. Były też wyjątki, osoby o wyższym statusie społecznym jak: właściciel biura handlowego, dyrektor handlowy jednej z fabryk czy właściciel fabryki pasów transmisyjnych. Poczuciu tożsamości narodowej sprzyjała przynależność do kościoła rzymskokatolickiego- parafii św. Jana Chrzciciela, gdzie pracowali także polscy księża. W tym czasie powstawały organizacje zrzeszające Polaków w mieście, jak np. powstałe 20 października 1890 roku Towarzystwo Robotników Polsko-Katolickich, mające charakter religijno-oświatowy oraz charytatywny.⁸ Napływ Polaków do Niemiec oraz zakładanie organizacji budziły w Niemczech zaniepokojenie co spowodowało wydanie „ustawy kagańcowej”, która zabraniała używania języka polskiego na zebraniach. Polakom udało się to jednak ominąć poprzez zakładanie towarzystw wyborczych. Po zakończeniu I wojny światowej, duży odsetek Polaków wyjechał do odrodzonej Polski a na ich miejsce zaczęli przybywać polscy robotnicy sezonowi. W Polonii szczecińskiej znajdowali się obywatele niemieccy, optanci- osoby, które po wojnie zrzekły się niemieckiego obywatelstwa- przyjmując polskie, jednak z różnych powodów pozostały w Niemczech -oraz bezpaństwowcy. W nowych warunkach, podjęto działania, które doprowadziły do utworzenia własnych organizacji. Dzięki temu w roku 1923 powstał miejscowy oddział Związku Polaków w Niemczech, a także wznowiono działalność Towarzystwa Polsko-Katolickiego. W 1927 roku powstało także Towarzystwo Śpiewu im. Chopina (liczące około 30 osób), Polskie Towarzystwo Szkolne „Szczecin” (1930), którego celem było powołanie oraz finansowanie mniejszościowej szkoły polskiej a także Towarzystwo Polskich Kobiet, zajmujące się działalnością społeczno-oświatową. Wraz z dojściem do władzy Adolfa Hitlera, stopniowo zanikało życie stowarzyszeń Polonii, o czym świadczyła spadająca liczba członków. W czerwcu 1939 roku został zatrzymany zastępca prezesa organizacji- Aleksander Omieczynski, skutkowało to całkowitym rozbiem szczecińskiej Polonii.⁹

Po zakończeniu wojny, na czele Tymczasowego Zarządu Miasta stanął inżynier Piotr Zaremba, który stał się później pierwszym prezydentem polskiego Szczecina. W tym czasie w Szczecinie znajdowało się 200 Polaków oraz około 6 tys. Niemców, którzy skoncentrowani byli w dzielnicy Niebuszewo. Status miasta był niepewny, gdyż ogólne ustalenia mówiły o wytyczeniu granicy na Odrze. Z powodu skomplikowanej polityki oraz braku przynależności do danego państwa w czerwcu 1945 roku w Szczecinie istniały dwa zarządy- niemiecki oraz polski. Ostatecznie 1 lipca dowództwo radzieckich wojsk okupacyjnych w Berlinie poinformowało o przekazaniu miasta stronie polskiej. W 1948 roku wzniesiono na pl. Żołnierza Polskiego Pomnik Wdzięczności upamiętniający żołnierzy radzieckich, którzy polegli w walkach o miasto w 1945 roku (pomnik ten w 2017 roku został zburzony). Okres polskiego osadnictwa po II Wojnie Światowej możemy podzielić na trzy etapy¹⁰:

⁸ B. Drewniak, A. Poniatowska, Polonia szczecińska 1890-1939, Poznań 1961.

⁹ Encyklopedia Szczecina, t. I, (red.) T. Białycki, Szczecin 1999

¹⁰ Encyklopedia Szczecina. T. I A-O. Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, 1999, s. 557-561. ISBN 83-87341-45-2

- kwiecień 1945 – 5 lipca 1945 – okres niepewności co do przynależności Szczecina
- 5 lipca 1945 – koniec 1947 – największe nasilenie ruchów migracyjnych,
- od roku 1948 – stabilizacja ruchów migracyjnych.

W maju 1945 roku ponad 4 tys. Polaków, którzy osiedlili się tu wcześniej, przez zaniepokojenie spowodowane przedłużającymi się rozmowami na temat przebiegu granic postanowiło wyjechać ze Szczecina. W tym samym czasie odnotowano wzrost liczby ludności niemieckiej. Niemcy, którzy wcześniej opuścili miasto, zaczęli powracać (ok. 1700 osób dziennie). Doprowadziło to do tego, że na początku lipca 1945 roku w Szczecinie mieszkało 83765 Niemców i 1578 Polaków⁹. Wzrost liczby ludności polskiej zaobserwowano po konferencji poczdamskiej (17 lipca- 2 sierpnia 1945). W sierpniu zameldowanych było 17 tys. Polaków a już w grudniu- ponad 26 tysięcy. Do miasta przyjeżdżali przesiedleńcy z byłych Kresów Wschodnich, z Niemiec i innych stron Polski ale aż jedną trzecią stanowili Sybiracy, Kresowiaci i łagiernicy. Od roku 1947 przyrost ludności był mniejszy spowodowany przyrostem naturalnym. Po konferencji poczdamskiej rozpoczęto realizację wysiedlenia Niemców z Pomorza Zachodniego według planu, zaakceptowanego w Poczdamie.

1.3.3 Podejście Szczecinian do odbudowy

Pierwszy prezydent polskiego Szczecina a zarazem urbanista Piotr Zaremba, wraz ze szczecińskimi urbanistami opracowywał koncepcje planistyczne, opierające się na rozwoju wielkich aglomeracji miejskich, takich jak Szanghaj czy Kanton. Warto pamiętać, że pierwsze decyzje o zagospodarowaniu miasta, które po wojnie było w 70% w ruinie, były podejmowane często z dnia na dzień i nie było czasu na analizowanie jego architektonicznej wartości. Rozpoczęły się prace nad utworzeniem pierwszego szkicu urbanistycznego Szczecina. Zaremba wspomina *„Trzeba było już wówczas, gdy nie zaczęła się odbudowa miasta, postawić śmiałą tezę, że celem naszym nie jest odbudowanie miasta, ale jego przekształcenie i zmodernizowanie. Już wówczas obawiałem się, aby bezkrytyczna odbudowa ruin, ścieśniających nabrzeże odrzańskie oraz zasłaniających Wzgórze Zamkowe, nie uniemożliwiła przyszłych nowoczesnych rozwiązań”*¹¹. Niestety, miasto napotkały trudności wynikające z przyznania przez władze pierwszeństwa miastom takim jak np. Warszawa, Gdańsk czy Wrocław. Zaremba postulował o usunięcie gruzów i pozostałości kamienic w celu odsłonięcia najcenniejszych zabytków staromiejskich, głównie podkreślenie górującego nad miastem Zamku Książąt Pomorskich. Zajęto się wtedy wydobywaniem cegieł z rumowisk, oczyszczaniem ich a następnie transportowano je do miast północnej i centralnej Polski. Zaremba na obawy wynikające z przewidywań, że cegieł może nie wystarczyć na odbudowę Szczecina odpowiedział tak: *„Niech Szczecin wykorzysta szansę swego zniszczenia; za lat dziesięć lub piętnaście, gdy odremontuje się to, co się nadaje do odbudowy, przystąpimy do nowego,*

¹¹ P. Zaremba, Wspomnienia..., s. 270–271

*istotnie nowoczesnego, już nie ceglanego budownictwa*¹² Kilka z jego decyzji planistycznych do dziś budzi kontrowersje. Przykładem może być wyburzenie Teatru Miejskiego (rys.3) czyli działającego od 1849 roku teatru przy dzisiejszym placu Żołnierza Polskiego. Przed jego powstaniem w mieście działały głównie teatry amatorskie i wędrownie. W czasie nalotów uszkodzone zostały górne partie budynku, jednak nadawał się do odbudowy. Według Zaremby teatr zasłaniał widok na Odrę, więc w roku 1954 obiekt wyburzono a cegły wywieziono do Warszawy. Plac nie został zagospodarowany aż do lat siedemdziesiątych, natomiast w 1978 miejsce to przedzieliła Trasa Zamkowa (dzisiaj paradoksalnie im. Piotra Zaremby, który był przeciwnikiem odbudowy mostu w tym miejscu).

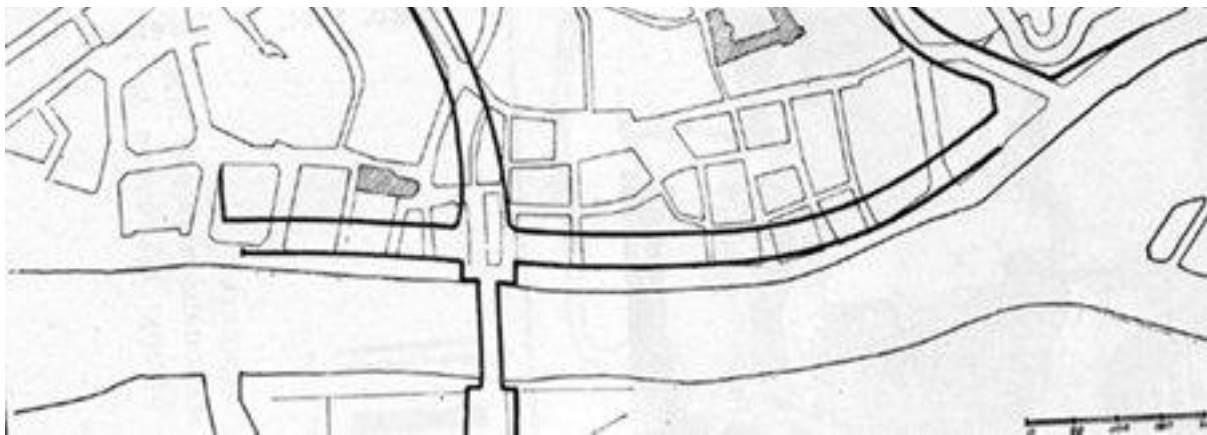


Rys.3 Teatr Miejski w Szczecinie (https://pl.wikipedia.org/wiki/Teatr_Miejski_w_Szczecinie)

Innym projektem było wyburzenie nadodrzańskiej części Starego Miasta i przeprowadzenie tam jednej z głównych arterii komunikacyjnych wzdłuż Odry. W znaczący sposób zmieniło to szczeciński waterfront a sama koncepcja do dzisiaj budzi kontrowersje. W kwietniu 1948 lokalni konserwatorzy sprzeciwili się tej inwestycji razem z Polskim Towarzystwem Krajoznawczym, jednak wszystkie zarzuty zostały odrzucone. Sam prezydent odniósł się do tego w ten sposób: „*Nie zgadzam się z twierdzeniem, że arteria spowodowała odwrócenie miasta od rzeki. Wręcz przeciwnie szerokie, zadrzewione pasmo bulwaru pozwoli na stworzenie wzdłuż Podzamcza nowej nadrzecznej fasady miasta. [...] Nieprawdą jest bym jako prezydent miasta Szczecina powziął decyzję o zrównaniu Podzamcza z ziemią. Twierdzenie, że tym samym miałbym przyczynić się do barbarzyńskiego zniszczenia dzielnicy jest więcej niż nieprawdą – jest zniewagą.*” Jednak mało osób wie, że ostatni niemiecki architekt Szczecina- Hans Bernhard Reichow, tuż przed wojną również planował wyburzenie Teatru Miejskiego, a na jego miejscu miała zostać przeprowadzona szeroka aleja wiodąca na

¹² P. Zaremba, Wspomnienia..., s. 488–489.

nabrzeże Odry. Proponował także wyburzenie kamienic przy bulwarze nadodrzańskim i poprowadzenie w ich miejscu szerokiej arterii¹³. Sytuacja geopolityczna nie sprzyjała kontynuacji działań podjętych przez poprzedników, jednak skala zniszczeń stworzyła idealny plan to tworzenia utopijnych wizji miasta, stworzonych przez Reichowa. Bogdana Koziańska w swojej książce „Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej” pisze: *„Niełatwo polemizować z sugestiami, że młodemu inżynierowi Zarembie wpadła w ręce książka Reichowa, podsuwając mu szereg rozwiązań, które w zrujnowanym mieście wydawały się gotowym projektem, przemyślanym, uzasadnionym i godnym realizacji”*. Gotowe projekty wydawały się innowacyjne jednak przyczyniły się w rzeczywistości do utraty przez miasto przedwojennego charakteru.



Rys.4 Przebieg Arterii Nadodrzańskiej i ulicy Wielkiej na tle przedwojennych kwartałów.
Ilustracja z książki „Urbanistyczny rozwój Szczecina” Piotra Zaremby i Haliny Orlińskiej

Powstała Arteria, która miała na celu usprawnienie komunikacji oraz ożywienie tej części miasta, w rzeczywistości odcięła miasto od rzeki, z którą Szczecin był związany od zawsze. Bulwar nad Odrą był tętniącym życiem miejscem, które było odpowiednikiem rynków miast takich jak Wrocław czy Warszawa.

Po wojnie Stare Miasto było zniszczone w wyniku bombardowań brytyjskich w 90%. Odbudowy nie podjęto, gdyż zniszczona zabudowa w większości pochodziła z XIX wieku i w tamtym czasie nie była jeszcze uważana za wartościową. W wyniku tego rekonstrukcji poddano nieliczne obiekty takie jak np. Stary Ratusz.

¹³ <http://sedina.pl/>



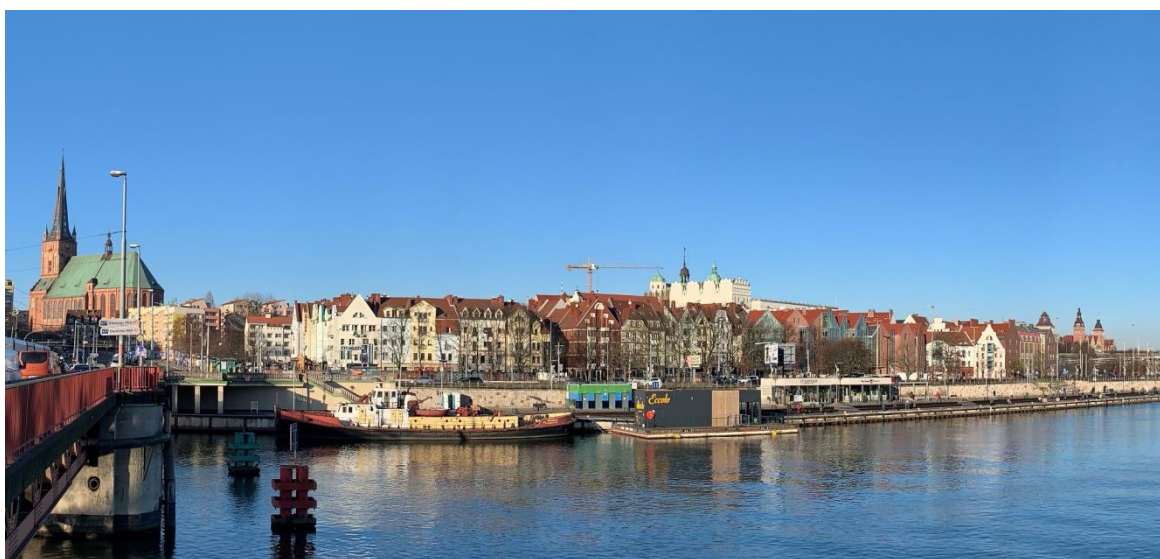
Rys. 5 Widok z samolotu na Podzamcze ok.1945 r. (<http://sedina.pl/wordpress/index.php/2007/01/06/prezydent-piotr-zaremba-odpiera-atak/>)

W latach 50 XX wieku opracowano koncepcję nowej zabudowy Starego Miasta, która opierała się na starej siatce ulic z osiedlem niskich, trój-, cztero- lub pięciopiętrowych bloków z wielkiej płyty ze spadzistymi dachami. Natomiast na obszarze Podzamcza planowano wzniesienie czterech, jedenastopiętrowych wieżowców mieszkalnych. Przewidziano także pawilony handlowe. Z powodów finansowych nie zrealizowano wieżowców, natomiast bloki zostały zrealizowane a niektóre z nich, odsunięto od linii zabudowy, zaburzając dawną strukturę urbanistyczną ulic. Poza nową zabudową, odrestaurowano nieliczne zachowane kamienice. Przekształcenia architektoniczne i urbanistyczne z dzielnicy handlowo-usługowo-mieszkalnej na typowe osiedle z wielkiej płyty zmieniły diametralnie funkcję szczecińskiego Starego Miasta. W latach 80 XX wieku ogłoszony został konkurs na zagospodarowanie dolnej części Starego Miasta- Podzamcza. Żaden z architektów nie zdobył pierwszego miejsca więc zdecydowano się na realizację projektu, który zajął drugie miejsce, autorstwa Stanisława Latoura. Przez napotkane przeszkody związane z błędami w dokumentacji oraz transformacją ustrojową, dopiero w roku 1994 zaczęto proces ponownej zabudowy Podzamcza. Zdecydowano się na odbudowę w nowoczesnym stylu, bez odtwarzania historycznego wyglądu kamienic ale zachowano historyczną siatkę ulic oraz podział parcelacyjny zabudowań. W tym samym czasie część Rynku Siennego odzyskała wygląd sprzed 1939 roku.

Ważnym czynnikiem przy podejmowaniu decyzji projektowych w tym czasie, podobnie jak w przypadku Gdańska była świadomość obcości i niemieckości miejsca. Można stwierdzić, że w przypadku Szczecina zjawisko to było bardziej odczuwalne i miało istotny wpływ na podejmowane decyzje i spowodowało powstanie poglądu o zbędnym, obcym i niechcianym dziedzictwie. Starano się przypisać Polskie i Piastowskie pochodzenie. Nazwę Hakenterrasse

(tarasy Hakena) zmieniono na Wały Chrobrego, tak jak wszystkie nazwy ulic, placów czy napisów na budynkach.

Janusz Gierlasiński w swojej pracy „Odbudowa zespołu staromiejskiego w Szczecinie po II wojnie światowej- ocena zastosowanych rozwiązań” pisze: *„Wydaje się jednak, że przykład Warszawy, Gdańska czy innych miast potwierdza, że mentalność i świadomość miejscowego społeczeństwa oraz władz lokalnych jest głównym elementem gwarantującym powodzenie podjętych działań. Tam udało się uratować zabytki staromiejskie, mimo że w przypadku Gdańska początkowo mówiono o obcości i niemieckości miasta”*.¹⁴ Widok nabrzeży został utracony w Szczecinie w wyniku działań z czasu wojny oraz jej skutków i powojennych zaniedbań.¹⁵



Rys.6 Panorama odbudowanego Podzamcza w Szczecinie (fot. M.Sapkowska)

1.3.4 Tożsamość

Po wojnie miejsce Niemców zajęła ludność napływowa z Polski, która przez wiele lat nie identyfikowała się ze Szczecinem. Zaczepnięto z kresów nazwę drużyny piłki nożnej „Pogoń” czy pomnik Kornela Ujejskiego. Nie było tożsamości lokalnej, brak tradycji, które pozwalałyby na określenie w sobie stosunku do Szczecina. W czasie Polski Ludowej, Szczecinianie nie mogli w jawny sposób wyrazić uznania wielkiego wkładu Niemców w największy rozwój Szczecina. Ludzie tacy jak:

- Hermann Haken- nadburmistrz Szczecina w latach 1878-1907, odpowiedzialny był za kompleksową przebudowę układu urbanistycznego miasta (zburzenie obwarowań twierdzy szczecińskiej- wprowadzenie do układu komunikacyjnego ronda), przyłączenie do miasta

¹⁴ Janusz Gierlasiński .Odbudowa zespołu staromiejskiego w Szczecinie po II wojnie światowej- ocena zastosowanych rozwiązań. 2011. Str. 586

¹⁵ Piotr Fiuk. Przywrócenie środowiska miejskiego w Szczecinie. Podzamcze – odbudowa nadwodnej „dzielnicy” staromiejskiej. 2017. Str. 44.

Grabowa, Drzetowa oraz Niemierzyna oraz stworzenie biblioteki publicznej, Cmentarza Centralnego i zagospodarowanie dzisiejszych Wałów Chrobrego,

- Friedrich Ackermann- nadburmistrz Szczecina w latach 1907-1931, przyłączył do Szczecina Pogodno i Niebuszewo, kontynuował rozwój przestrzenny miasta, zapoczątkowany przez Hakena, założył muzeum oraz kino a także w zamian za kupno od rodziny Quistorpów fragmentu osiedla Łękno, miasto wzbogaciło się o Quistorp Park- dzisiejszy Park Kasprowicza, są to Niemcy o największych zasługach dla miasta, którzy wykreowali Szczecin jaki znamy do dzisiaj.

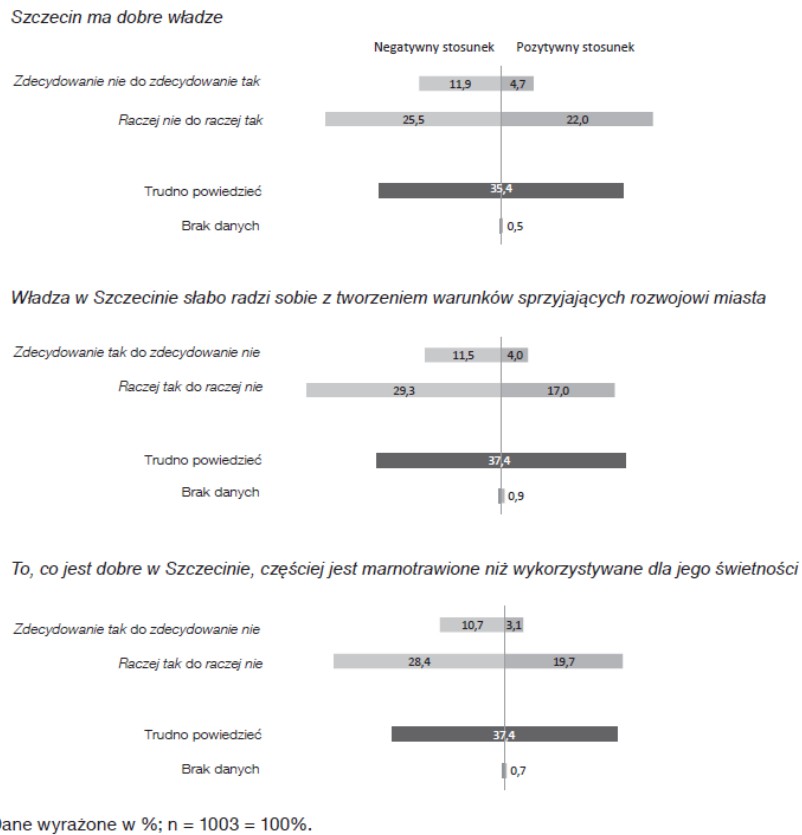
Przez wiele lat mówiono o poczuciu tymczasowości i braku tożsamości szczecińskiej. Dopiero strajki w 1970 i 80 roku w Stoczni Szczecińskiej wpłynęły na zjednoczenie mieszkańców Szczecina¹⁶. Z każdym kolejnym pokoleniem urodzonym po wojnie, wzrasta utożsamienie się z tym miastem. Aktualnie, szczecińska młodzież dzieli się na tych, którzy deklarują lokalny patriotyzm, z drugiej wstydzą się Szczecina. Może to wynikać z kompleksów, powstałych w wyniku krótkiej historii polskiego Szczecina, z braku tradycji, braku starego miasta czy średniowiecznych zabudowań czy aktualnie złego gospodarowania terenami miejskimi. Na ulicach Szczecina nie usłyszymy szczecińskiego dialektu (prócz kilku słów takich jak : szmula, sieciówka), szczecińska kuchnia ogranicza się jedynie do pasztecików i paprykarza szczecińskiego (który paradoksalnie nie jest robiony w Szczecinie). W 2020 roku na terenie Łasztowni stanął tymczasowy pomnik Paprykarza, który budził wiele kontrowersji i miał zarówno przeciwników jak i zwolenników.

Mieszkańcy innych miast są dumni ze swojego miasta, natomiast szczecinianie są nastawieni dość krytycznie, nie widząc piękna otaczających ich architektury. Uważają swoje miasto za mało gospodarne, nie utrzymane w dostatecznym ładzie, braku dobrze funkcjonującej komunikacji miejskiej. Wstydzą się zaniedbanych budynków, brzydkich blokowisk, złego stanu dróg oraz bałaganu. Dumni są natomiast z Wałów Chrobrego, Jasnych Błoni, Zamku Książąt Pomorskich oraz akwenów wodnych. Zieleń w mieście to atut, z którego mieszkańcy są najbardziej dumni. „Zielone płuca” miasta to: lasy (państwowe 2724,12 ha, komunalne 2345,68 ha), parki (142,5 ha) oraz zieleń parkowo-leśna, skwery, zieleń przy ulicach oraz cmentarna (Cmentarz Centralny zajmuje 160,03 ha)¹⁷. Podkreślają także, że to właśnie tu urodziła się Caryca Katarzyna, istnieje tu jedno z najstarszych, dalej działających kin (kino Pionier) oraz największy cmentarz w Polsce a trzeci co do wielkości w Europie.

¹⁶ szczecin.naszemiasto.pl, Tożsamość Szczecina. Czy utożsamiamy się z naszym miastem.

¹⁷ Elżbieta Czekiel-Świtalska Tożsamość miasta Szczecina.. Czasopismo Techniczne 2008. Str.132

Stosunek do władz Szczecina – zestawienie rozkładów opinii (%)



Rys.7 Stosunek do władz Szczecina Źródło: Warunki rozwojowe Szczecina w świadomości jego mieszkańców. Perspektywa zakorzenienia. Sebastian Kołodziejczak.

Przeprowadziłam krótką ankietę, w której wzięło udział 30 szczecinian w wieku od 20 do 75 lat. Pytanie brzmiało: *Wymień 2 rzeczy, bez których nie wyobrażasz sobie Szczecina.*

<i>Wymień 2 rzeczy, bez których nie wyobrażasz sobie Szczecina</i>	
Wały Chrobrego	21,2%
Jasne Błonia	17,3%
Filharmonia	9,5%
Zamek	9,5%
Cmentarz	3,9%
Urząd Miasta	3,9%
Stocznia	3,9%
Bar Rab	3,9%
Hormon	3,9%
Pogoń	3,9%
Parki i lasy	3,9%
Pazim	1,9%
Trasa Zamkowa	1,9%
Port	1,9%
Dźwigozaury- dźwigi na Łasztowni	1,9%
Katedra	1,9%
Ronda	1,9%

bulwary	1,9%
Plac grunwaldzki	1,9%

Na żółto zaznaczone zostały budynki lub miejsca stworzone przez Niemców na terenie Szczecina.

Można zauważyć, że największy procent bo łącznie 67,3, to miejsca kojarzące się ze Szczecinem stworzone za panowania Niemców.

W kwietniu 2016 roku odbyła się debata, która miała pomóc w odpowiedzi na pytanie, na ile niemiecka przeszłość może być częścią tożsamości współczesnego Szczecina i jego mieszkańców. Czy tej przeszłości mieszkańcy powinni się wstydzić czy być z niej dumni, czy się przed nią bronić. Gazeta Wyborcza w tym czasie zorganizowała plebiscyt na 'Szczecinianina Stulecia', w którym drugie i trzecie miejsce zdobyli dwaj niemieccy burmistrzowie Hermann Haken i Friedrich Ackermann. Pierwsze miejsce zdobył Piotr Zaremba. Jerzy Sawka (były szef Gazety Wyborczej) podkreślił, że „głosowanie pokazało, iż społeczność Szczecina jest otwarta, nowoczesna oraz europejska a młode pokolenie szczecinian nie ma problemu z niemiecką przeszłością miasta”.¹⁸

Za kadencji poprzednich prezydentów wielu inwestorów wycofało się ze Szczecina co w znaczący sposób zmniejszyło możliwości rozwoju w zakresie kształtowania przestrzeni. Jednak dziś nadzieją jest boom gospodarczy oraz możliwość korzystania z dotacji unijnych. Powstał program „Floating Garden” czyli strategia miasta, według której do 2050 roku nowe serce miasta będzie na zielonych wyspach takich jak: Łasztownia, Kępa Parnicka i Wyspa Zielona. Program podkreśla atuty takie jak: transgraniczne położenie miasta oraz rzeki, kanały i jeziora połączone między sobą. To przeciwieństwo działań, które podjęli Niemcy w 1940 roku, kiedy to w studium urbanistycznym wielkiego Obszaru Szczecińskiego, odrzucono koncepcję miasta ogrodu a skupiono się na radzieckich i niemieckich doktrynach funkcjonalistycznych.¹⁹ Można też stwierdzić, że Szczecin to miasto akademickie, ma bowiem aż 18 wyższych uczelni.

Dzięki takim sukcesom jak wybudowanie licznie nagradzanej Filharmonii, zaprojektowanej przez pracownię Barozzi-Veiga z Barcelony oraz Muzeum Przełomy, projektu KWK Promes, Szczecin zyskał architekturę na światowym poziomie. Położenie miasta nad wodą sprawiło, że w roku 2007 odbył się tu finał regat „Złot Wielkich Żaglowców”, dzięki czemu o Szczecinie usłyszał świat. Miasto było przygotowane na przyjazd 1,5 miliona turystów jednak pojawiło się aż 2,5 miliona. Sercem tego wydarzenia stały się Wały Chrobrego oraz Łasztownia. Pozwała to na stwierdzenie, że to właśnie w tym miejscu powinno znajdować się centrum Szczecina, jednak droga szybkiego ruchu (arteria Zaremby) oddziela to miejsce od Odry. Na czas imprezy ulica została całkowicie zamknięta.

Jednym z ulubionych miejsc odpoczynku Szczecinian są Jasne Błonia (część Parku Kasprowicza). To park położony w centrum miasta, sąsiadujący z Urzędem Miejskim. Jednak tego miejsca również nie nazwiemy sercem miasta.

¹⁸ szczecin.wyborcza.pl, Haken nam szczecina nie zabierze

¹⁹ Dr inż. arch. Grzegorz Wojtkun. Szczecin-Tożsamość miasta. Str.215

W ostatnich latach zauważyć możemy chęć przywracania tego co było przed wojną. Udało się odzyskać np. rzeźbę kondotiera autorstwa Bartolomeo Colleonego, której oryginał stoi w Wenecji, a pierwsza kopia, wywieziona ze Szczecina, zdobiła dziedziniec Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Dalej trwają rozmowy na temat odbudowania pomnika Sediny, mitycznej, kobiecej postaci uosabiającej Szczecin na placu Tobruckim. Stworzona w XIX wieku miała ukazywać handlowo-morski charakter miasta. Niestety pomnik po wojnie zaginął. Niedawno także odbudowano restaurację przy jeziorze Rusalka na wzór przedwojennej restauracji, która nie przetrwała wojny. Rewitalizację przeszły też dwie Fabryki (Fabryka Stoewera oraz Fabryka Motocykli), które zaadaptowano na biura. Wynika z tego, że współcześnie szczecinianie godzą się z przeszłością tego miasta i starają się łączyć niemiecką przeszłość i polską teraźniejszość.

1.4 Rewitalizacja terenów nadodrzańskich w Szczecinie

1.4.1 Wygląd Szczecińskiego Waterfrontu

Najciekawsze i najpiękniejsze budynki, które uatrakcyjniają waterfront od strony Odry zawdzięczamy Niemcom. Szczecińskie społeczeństwo powoli docenia atrakcyjność terenów nadwodnych a rządzący zaczęli dostrzegać potencjał właśnie w tych rejonach.

Czym jednak są omawiane w pracy waterfronty? Jest to w dosłownym tłumaczeniu front wodny, czyli obszar ulokowany nad wodą taką jak na przykład jezioro, rzeka czy morze. Termin ten, odnosi się głównie do terenów znajdujących się pomiędzy strukturami miejskimi a portowymi oraz poportowymi czy postoczniowymi. Stykają się tu często sprzeczne interesy, gospodarcze i przestrzenne jak również dotyczące współpracy między miastem a portem - problemy administracyjne i ekonomiczne. Strefa ta nie jest jednoznacznie wyznaczona, lecz z biegiem czasu często ulegała powiększeniu czy przesunięciu.

Aktualnie możemy zauważyć trend zmierzający w kierunku rewitalizacji terenów nadwodnych, polegający na powrocie do aktywnego wykorzystania przestrzeni portowych czy stoczniowych zlokalizowanych w centrum lub blisko od centralnej części miasta. Tereny te zostały opuszczone w fazie gwałtownej industrializacji portów morskich i rozwoju konteneryzacji oraz innych technologii transportu morskiego, opartych na wykorzystaniu dużych statków. W Szczecinie także widzimy zmiany zachodzące w ostatnich latach, które mają wpływ na wygląd waterfrontu.

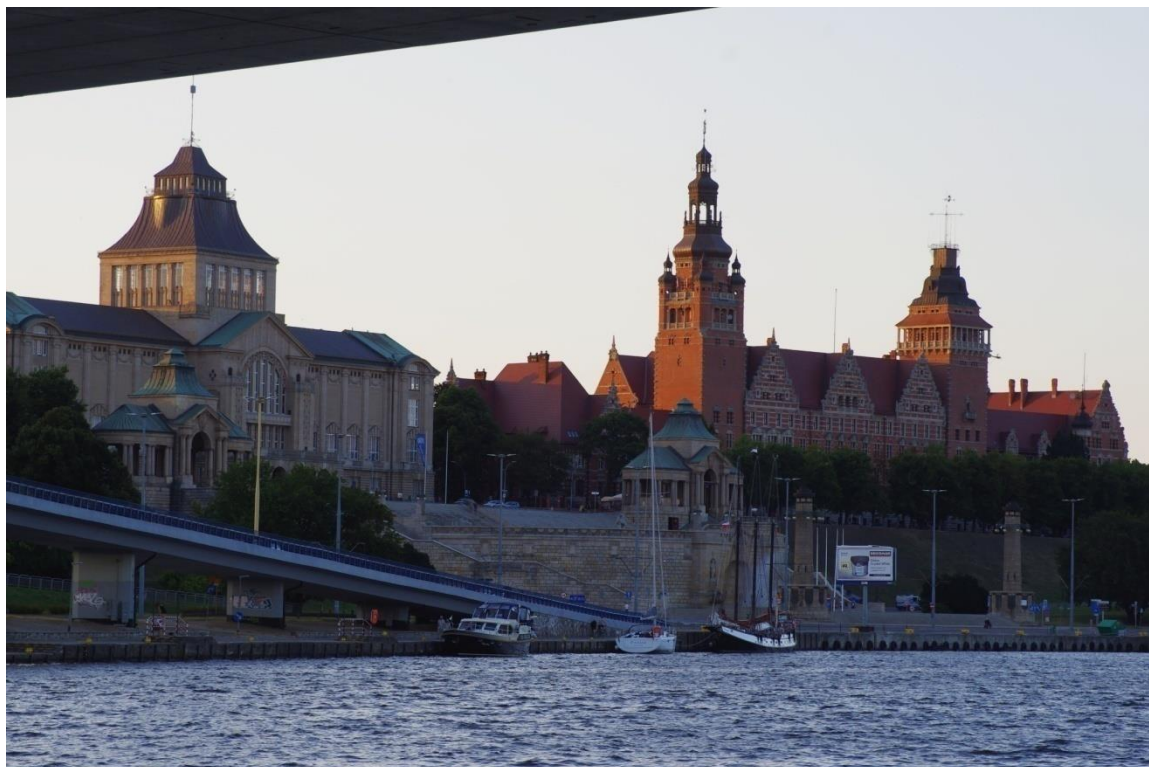
Waterfront centrum



Rys.8 Mapa opisywanego fragmentu- Łasztownia źródło:googlemaps.com

Wjazd do centrum miasta przez Trasę Zamkową pozwala nam na zaobserwowanie frontu miasta od strony Odry. Już z tego miejsca możemy zauważyć najważniejsze miejsca tego miasta takie jak: Waly Chrobrego, Łasztownia, Zamek Książąt Pomorskich czy Baszta Panieńska zwana Basztą Siedmiu Płaszczy. Trasa Zamkowa to jedna z czterech arterii drogowych, która łączy lewobrzeże Szczecina i powiat policki z resztą Polski. Nazwę zawdzięcza bliskiemu sąsiedztwu swego zachodniego odcinka z Zamkiem Książąt Pomorskich. Powstała na miejscu zniszczonego podczas wojny Mostu Kłódnego. Trasa ma około 2300m długości, przebiega ciągiem estakad, mostem nad Parnicą, estakadą nad Łasztownią i mostem nad Odrą Zachodnią, którego północna krawędź stanowi wewnętrzną granicę polskich morskich wód wewnętrznych z śródlądowymi drogami wodnymi. Miejscem, które jest często kojarzone ze Szczecinem są Waly Chrobrego (niem. Hakenterrasse). Jest to taras widokowy o długości ok. 500 metrów na skarpie wzdłuż Odry. Całe założenie wraz z Muzeum Narodowym w Szczecinie, Zamkiem Książąt Pomorskich i Katedrą pw. Św. Jakuba tworzą nadodrzańską sylwetę miasta. Zaprojektowane według koncepcji Wilhelma Meyera-Schwartau w latach 1902-21 z inicjatywy Hermanna Hakena. W latach 1906-12 w północnej części tarasu zbudowano według projektu Paula Kieschke kompleks architektoniczny dla ówczesnej rejencji szczecińskiej, gdzie obecnie swoje rządy sprawuje Urząd Wojewódzki. W centrum wybudowano gmach Muzeum Miejskiego, obecnie Muzeum Narodowe w Szczecinie oraz Teatr Współczesny w Szczecinie. Dalej na południe wzniesiono dwa gmachy: Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (1902-05 projektu Emila Drewsa) oraz Naczelną Dyрекcję Cel (1918-21 K. Hinckledeyn i Osterwolda). Aktualnie budynki te należą do Akademii Morskiej. Ich elewacje nawiązują do renesansu niderlandzkiego z czerwonej cegły z kamiennymi obramowaniami otworów. Stanowią kontrast do budynku

Muzeum z piaskowca, co sprawia że jest to kompleks różnorodny stylowo łączący nowoczesność z tradycją.



Rys.9 Gmach Główny Muzeum Narodowego w Szczecinie (po lewej) i Urzędu Wojewódzkiego na Wałach Chrobrego(Fot. M. Sapkowska)

Stojąc na tarasie widokowym na Wałach Chrobrego, nasz wzrok przykuwa wyspa- Łasztownia. Mieści się na niej kompleks starej rzeźni, powstały w latach 1888–1898 na podstawie projektu Conrada Kruhla i Carla Schmidta. Po wojnie budynki przejęły zakłady mięsne „Agryf” a aktualnie w większości należą do portu „Gryf”. Budynki te, są wpisane do rejestru zabytków, lecz niestety większość popada w ruinę. W latach 2013-14 przeprowadzono renowację jednego z budynków starej rzeźni, gdzie powstało Centrum Kultury Euroregionu. Znalazły się tam: sala konferencyjno-projekcyjna, restauracja, księgarnia oraz Galeria Szczecińska. Na terenie znajdują się trzy dźwigi portowe, już nieczynne lecz dobrze oświetlone, przypominają nam były charakter tego miejsca i poniekąd są symbolem Łasztowni. Pusty plac na cyplu, na co dzień wykorzystywany jako parking, na czas Juwenaliów lub innych imprez masowych staje się miejscem gdzie odbywają się koncerty. Z tego miejsca, drewnianą kładką możemy przejść do nowej mariny w Szczecinie- North East Marina. Otwarty w 2015 roku nowoczesny port jachtowy, jest położony częściowo na Łasztowni a częściowo na Wyspie Grodzkiej. Tu również znajdziemy niedawno otwartą plażę miejską, gdzie możemy zrelaksować się, siedząc na leżaku obserwując Wały Chrobrego i Odrę. Idąc w stronę Trasy Zamkowej uwagę przykuwa nowa dominanta Łasztowni czyli realizowany aktualnie projekt budynku Morskiego Centrum Nauki, który swoją fasadą ma nawiązywać do kształtu statku zacumowanego na nabrzeżu. (rys.10).



Rys.10 Morskie Centrum Nauki autorstwa biura architektonicznego Płaskowicki & Partnerzy Architekci



Rys.11 Mapa opisywanego fragmentu- Bulwary źródło:googlemaps.com

Przechodząc pod Trasą Zamkową, kierując się na południowy zachód po drugiej stronie Odrzy ukazuje się nam widok na Stare Miasto. Jest to jednak inny obraz starówki niż przed rokiem 1945. Właśnie tu, wspomniany wcześniej Piotr Zaremba przedstawił wizję przebudowy bulwaru nadodrzańskiego oraz zabudowy staromiejskiej. Według Zaremby arteria miała stać się najważniejszą osią komunikacyjną Szczecina. Elementami, które przykuwają nasz wzrok i są w tym miejscu dominantami to Zamek Książąt Pomorskich oraz wieża Bazyliki archikatedralnej św. Jakuba. W latach 2007-2008 przebudowano zwieńczenie wieży w celu przywrócenia dawnej sylwetki Katedry. Na wieży postawiono strzelisty hełm, w którym znalazł się punkt widokowy. Dwoma innymi dominantami wysokościowymi jest budynek Pazim (zwany termosem), biurowiec z kawiarnią na 22 piętrze oraz nowy budynek mieszkalno-biurowy Hanza Tower. Tuż przy Odrze natomiast, po obu stronach znajdują się przebudowane w 2013 roku bulwary, które stały się częstym miejscem spacerów Szczecinian. Główną przyczyną przebudowy była organizacja regat „The Tall Ship Races”. Razem ze wzrostem popularności tego miejsca, wzrosła także liczba restauracji i kawiarni na tym terenie. W czasie wiosny, lata i wczesnej jesieni możemy zauważyć młodzież, która głównie od strony Łasztowni spędza tu

czas aż do późnej nocy. Można stwierdzić, że jest to główne miejsce spotkań młodych Szczecinian. Po tej też stronie znajduje się nowy biurowiec „Lastadia Office” oraz zabytkowy budynek Izby Celnej w stylu północnoniemieckiego renesansu.



Rys.12 Szczecinianie spędzający czas na bulwarach na tle Lastadii (źródło: wszczecinie.pl)



- 1 Kępa Parnicka
- 2 Dworzec- Szczecin Główny
- 3 Wyspa Jaskółcza

Rys.13 Mapa opisywanego fragmentu- Bulwary źródło:googlemaps.com

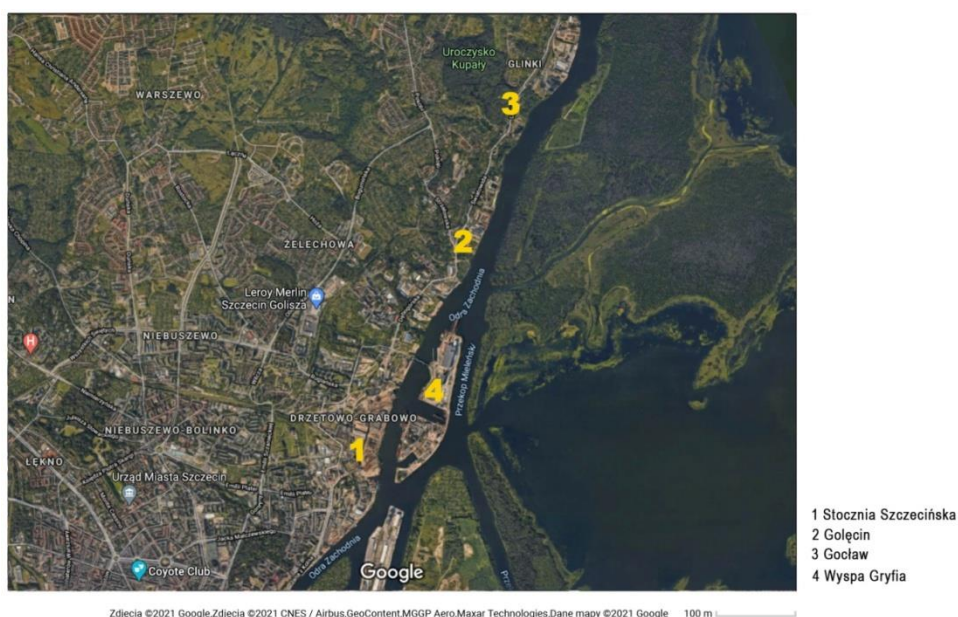
W centrum, za Mostem Długim, znajduje się dzielnica Nowe Miasto z wyspą Kępą Parnicką. To słabo zagospodarowana część z zabytkowym budynkiem sanepidu oraz częścią przedwojennego mostu Dworcowego. Prócz małych zakładów oraz sporadycznie występujących kamienic znajduje się tu mała wyspa Przymoście. Teren ma ogromny potencjał, nie tylko z powodu położenia w centrum i otoczenia wodą, ale również jest to miejsce, które jako

pierwsze widzimy po wyjściu z Dworca Głównego. Dworzec Główny w latach 2007-2020 został wyremontowany oraz zmodernizowany. Obszar Nowego Miasta niegdyś pełnił wyłącznie funkcję przemysłową. Obecnie to tereny zabudowy usługowej (w tym usługi publiczne) i mieszkaniowej (wielorodzinnej), ze znaczną przewagą zdekapitalizowanych budynków komunalnych, wybudowanych przed wojną. Niszczące zespoły zachowanej zabudowy poprzemysłowej wymagają pilnego podjęcia prac remontowych i dostosowania do pełnienia nowych funkcji. Z Odry możemy zauważyć budynki przy ulicy Kolumba, a miejsce ich styku z Odrą nazywane jest często „Szczecińską Wenecją” (rys.14).



Rys.14 Szczecińska „Wenecja” (fot. M. Sapkowska)

Waterfront-Obrzeża



Rys.15 Mapa opisywanego fragmentu- Północ źródło:googlemaps.com

Od północy, w mieście dominują widoki stoczniowe. Nie są one dostępne dla zwykłego przechodnia, chyba że z perspektywy rzeki lub portu, do którego dostęp jest ograniczony. W tej części portu stoi jeden z wielu symboli Szczecina czyli elewator Ewa. Jest to elewator zbożowy z 1935 roku, największy tego typu w Polsce. Budowa „Ewy” wyniknęła z rosnącej konkurencji ze strony portu morskiego w Gdyni. Dalej na północ mieści się najstarsza część Stoczni Szczecińskiej czyli nabrzeże „Wulkan”. Charakterystycznymi elementami tego terenu są dwie bramownice z napisem „Stocznia Szczecińska”, które są na tyle wysokie, że widać je z centrum miasta. Naprzeciw, na wyspie Gryfia powstała w 2015 roku 120 metrowa suwnica, najwyższa w Szczecinie. Dalej na północ, znajdziemy tereny, które wyróżnia duża ilość zieleni oraz kilka małych marin. Są to dzielnice: Gołecin, Gocław oraz Skolwin. Są to niestety tereny bardzo zdegradowane i zapomniane lecz o bardzo dużym potencjale. Przeważają tereny przemysłowe, lecz przed wojną było tu miejsce rekreacji i odpoczynku szczecinian. Na terenie Gocławia, na wzgórzu znajduje się Wieża Gocławska (dawniej Wieża Bismarcka) z 1899 roku wzorowana na mauzoleum Teodoryka w Rawennie.

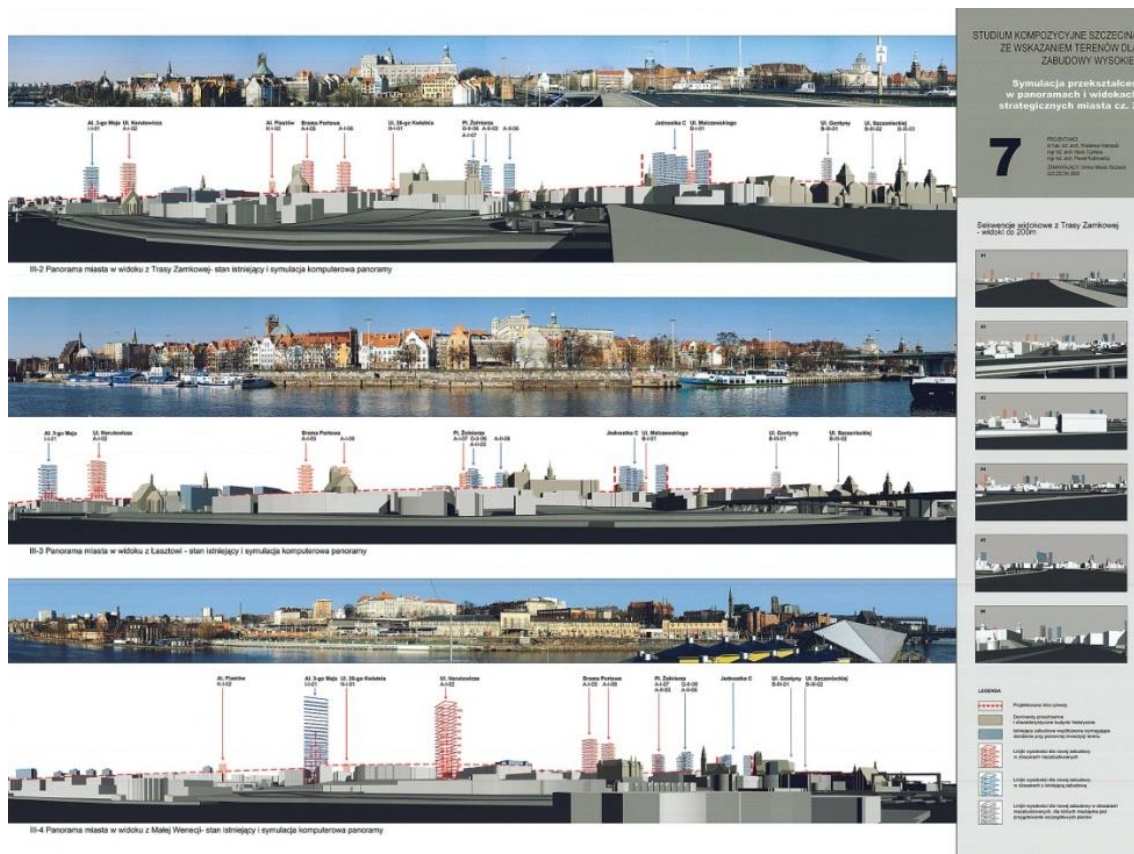


Rys. 16 Widok na Stocznię Szczecińską od strony Elewatora EWA (fot. M. Sapkowska)

Jeśli chodzi o zabudowania od strony południowej od centrum przeważają budynki i place poprodukcyjne w znacznej mierze opuszczone i zrujnowane. Znajduje się tu oczyszczalnia ścieków Pomorzany co oczywiście również ma wpływ na ogólny widok tych terenów. Jednak jeśli popłyniemy dalej na południe uraczy nas widok Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Odry z unikalną florą i fauną.

1.4.2 Studium i plany na zagospodarowanie terenów nadodrzańskich

Główny punkt obserwacji waterfrontu to: Łasztownia oraz Trasa Zamkowa. Dlatego właśnie te dwa widoki stanowią podkład do analiz sylwety miasta np. w celu stworzenia studium kompozycyjnego miasta z uwzględnieniem zabudowy wysokiej. W roku 2005-2009 takiego zadania podjęli się dr hab. inż. arch. Waldemar Marzęcki, mgr inż.arch. Klara Czyńska oraz mgr inż. arch. Paweł Rubinowicz. Z ich licznych analiz osi kompozycyjnych oraz struktur wysokości zabudowy wynikły wnioski przedstawione na rysunku nr 17.



Rys. 17 Studium kompozycyjne Szczecina ze wskazaniem terenów dla zabudowy wysokiej, plansza nr.7

Rewitalizacja szczecińskiego Śródmieścia to proces, który przewidziano na wiele lat pracy oraz dziesiątki milionów złotych. Miasto stara się stworzyć warunki aby to wyzwanie stało się realne. W 2017 roku ogłoszono konkurs urbanistyczno-architektoniczny, który miał wskazać władzom oraz mieszkańcom wizję zagospodarowania Łasztowni oraz sąsiednich wysp. Wygrał zespół Maćków Pracownia Projektowa z Wrocławia, której projekt według jury „najlepiej odzwierciedlał oczekiwaną równowagę pomiędzy odwagą zamiaru transformacji przestrzeni postindustrialnych i wprowadzenia w nie wielofunkcyjnej tkanki miejskiej” [oświadczenie komisji z 19.10.2017r]. Projekt ten zakładał także likwidację Trasy Zamkowej.

Obecny prezydent Piotr Krzystek tak wypowiada się o Śródmieściu: „– Serce Szczecina zawsze biło nad Odrą. Od jakiegoś czasu to serce bije mocniej dzięki m.in. rozwojowi portu, bulwarom, wydarzeniom kulturalnym, Starej Rzeźni, Lastadii czy zapowiedzi odbudowy stoczni (...). Zaczynamy projekt, dzięki któremu serce Szczecina nad Odrą zabije mocnym, równym rytmem. Po drugiej wojnie światowej Łasztownia, mimo że znajduje się w samym centrum Szczecina, naprzeciw symbolu miasta, czyli Wałów Chrobrego, stała się przestrzenią zamkniętą, niedostępną dla mieszkańców, którzy oglądali ją jedynie z daleka. Przekształcenia gospodarcze, jakie zaszły w branży portowej i stoczniowej, wywołały dyskusję o „powrocie miasta nad Odrę”.²⁰ W 2017 roku planowano odbudowę Mostu Kłódnego do roku 2020, jednak budowę przesunięto. Miało to poprawić dostęp do Śródmieścia oraz zwiększenie możliwości

²⁰ lasztownia.szczecin.eu, Dlaczego komisja konkursowa tak wybrała

inwestowania na tym obszarze dla deweloperów. Potencjał tego miejsca widać także po sfinansowanej przy wsparciu środków unijnych, modernizacji odrzańskich nabrzeży, które stały się ulubionym miejscem rekreacji Szczecinian. Inwestycja ta wyeksponowała renowację „dźwigozaurów” czyli zespołu historycznych dźwigów przypominających o portowym charakterze miasta.

W 2018 roku firma deweloperska Siemaszko zapowiadała budowę 500 apartamentów nad samą rzeką, przy bulwarze Elbląskim. Zakupili teren o powierzchni 12,6 tys. m kw., który uzupełniono by budynkami mieszkalnymi oraz 10 lokalami użytkowymi, gastronomią, zielenią oraz miejscami do odpoczynku a przy nabrzeżu znalazłaby się przystań dla jachtów i motorówek. W tym roku inwestycja dostała pozwolenie na budowę a firma przedstawiła pierwsze wizualizacje.



Rys.18 Firma Siemaszko, nowy bulwar 2020r. Wizualizacja

Szczecin powoli stara się zwrócić w stronę wody. Wielu urbanistów chce właśnie na terenach takich jak Łasztownia czy Kępa Parnicka umieścić serce miasta , którego Szczecin na dzień dzisiejszy nie posiada. Właściwie o każdej dzielnicy przy Odrze możemy powiedzieć, że jest zdegradowana ale o ogromnym potencjale (np. tereny postoczniove czy Goćław i Gołęcin). Mimo wszelkich starań, miasto dalej czeka długa droga do dorównania takim miastom jak Rotterdam, Hamburg czy Gdańsk.

1.5 Studium przypadków podobnych

Gdańsk

Polskim przykładem miasta stoczniowego jest Gdańsk. Powstały tu już plany na zagospodarowanie Młodego Miasta, czyli dzielnicy, która ma powstać na terenach postoczniowych w Gdańsku. W 2018 roku duńscy architekci i urbaniści z pracowni Henning Larsen opracowali master plan, w którym przedstawili jak mogłyby zmienić się tereny tak zwanej Stoczni Cesarskiej. Na krańcach działki zostały zaproponowane wysokościowce (nawet do 130 metrów), natomiast w środku terenu niższa zabudowa pośród zaadaptowanych stoczniowych hal. Tereny te budzą wśród mieszkańców wiele emocji, mają burzliwą przeszłość, są też kolebką Solidarności. Mieszkańcy odczuwają silną więź z tym miejscem, o wiele większą niż szczecinianie i nie wyobrażają sobie widoku miasta bez stoczniowych żurawi. Z innej strony jest to bardzo atrakcyjny teren, położony zaledwie dwadzieścia minut spacerem od Długoego Targu. W 2014 roku wybudowano Europejskie Centrum Solidarności, o rdzawej bryle przypominającej kadłub statku. Mniej więcej w tym samym czasie zaczęto budować nową arterię- ulicę ks. Popiełuszki. W założeniu miała skomunikować i ożywić dzielnicę, w rzeczywistości przecięła tereny postoczniowe na pół. Natomiast kolidujące z budową drogi, cenne postoczniowe hale wyburzono. Aktualnie duże inwestycje utknęły w martwym punkcie, powstały tylko pojedyncze budynki (w tym Muzeum II Wojny Światowej), natomiast resztę krajobrazu stanowią pozostałości po wyburzonych halach.



Rys.19 Master plan Stoczni Cesarskiej, wizualizacja Źródło: henninglarsen.com

Londyn

Najbardziej znanym program transformacji przestrzeni poportowych na świecie są Doki Londyńskie (London Docklands). Port Londyński składał się z szeregu zespołów realizowanych od 1802 roku (West India Docks) do 1921 roku (King George V Dock). Pierwsze plany restrukturyzacji obszaru doków zakładały realizację szeregu drobnych przedsięwzięć nie powiązanych ze sobą funkcjonalnie ani przestrzennie. Dopiero przygotowanie Strategii Rozwoju Doków w latach 1968-73

pozwoili na nadanie restrukturyzacji całego obszaru jednolitego kierunku i połączenia go z resztą miasta.²¹ W tym czasie podjęto wiele przedsięwzięć, gdzie najważniejszym była transformacja St. Katharine Dock. Przy wprowadzaniu funkcji mieszkaniowej, przyjęto priorytet lokali o wysokim standardzie. Miało to na celu zmianę zdegradowanego obszaru dzielnicy, z lokalami komunalnymi i socjalnymi. Wzniesiono zatem małe, zamknięte enklawy. W 1982 roku na terenie doków założono specjalną strefę ekonomiczną, w której przedsiębiorcy otrzymali dobre warunki do inwestowania, co doprowadziło do nagłego wzrostu koniunktury na nieruchomości. Pojawiły się też problemy z połączeniem komunikacyjnym. Aby rozwiązać ten problem, wybudowano Docklands Light Railway, która połączyła te tereny z centrum Londynu. Większość ze starych nabrzeżnych budynków i magazynów została wyburzona a te które przetrwały zostały przekształcone w mieszkania. Większość z doków została wykorzystana jako przystanie i centra sportów wodnych. Odzycie tych części Londynu, spowodowało zainteresowanie sąsiednimi dzielnicami – Greenwich i Deptford, które przechodzą dzisiaj rewitalizację. Istnieją też złe strony będące skutkiem działań na tym obszarze. Powstały konflikty pomiędzy starymi a nowymi mieszkańcami, oraz powstała dysproporcja- luksusowe mieszkania tuż przy zaniedbanych mieszkaniach socjalnych.



Rys.20 Londyńskie Doki źródło: canalrivertrust.org.uk

Rotterdam

Rotterdam to holenderskie miasto, które jest wielkim portem przeładunkowym. Po II wojnie światowej prawie całe miasto było zrównane z ziemią a nowe projekty odbudowy nie zakładały nawiązania do przedwojennego układu miasta. Znaczną część portu przeniesiono bliżej ujścia rzeki a miasto tym samym zyskało zupełnie nową zabudowę. Dzięki temu nabrało cech portu dalekomorskiego a przy tym pozbyło się niewygodnych rozwiązań historycznej zabudowy i przemysłu z centrum miasta. W 1987 roku stworzono strategię rozwoju lokalnego, który uwzględniał zagadnienia przestrzenne i społeczno-gospodarcze. Zakładano rozwój czterech głównych stref śródmiejskich: city (centrum-funkcje komercyjne i administracyjne), Kop van Zuid (centrum gospodarczo-biznesowe

²¹ G. Ladgerwood (1988), *Creating a Community*, str.57

miasta), Green Triangle (obszary rekreacyjne, zielone, kulturalne) oraz Waterstadt (rozwój turystyki powiązanej z wodą). Głównymi założeniami były: rozwój funkcji komercyjnych, powrót miasta nad wodę, rozwój funkcji związanych z kulturą i rozrywką, wykształcenie nowoczesnego centrum konferencyjnego oraz rozwój mieszkalnictwa śródmiejskiego.²² Część prac ukończono, część jest dalej w realizacji a prace prawdopodobnie będą trwać jeszcze przez wiele lat. Mimo to już można uznać realizację za duży sukces w kategoriach ekonomicznych i w przestrzennych. Dzięki wcześniej opracowanemu planowi udało się uniknąć przypadkowości w zagospodarowaniu przestrzeni. Ważnym elementem była także równoległa realizacja systemu transportowego, która zapewniła prawidłową komunikację dzielnicy i jej powiązanie z resztą miasta.



Rys.21 Rottedam źródło: itinari.com

Barcelona

Barcelona to duże miasto śródziemnomorskie o bogatej historii jak również jedno z najważniejszych portów w Europie. Gwałtowny rozwój miasta w drugiej połowie XIX wieku, przyczynił się do oddzielenia miasta od strefy nadwodnej, gdzie obszar frontu wodnego zaczął pełnić funkcje przemysłowe. Zmiana sytuacji nastąpiła w latach 80, kiedy to na skutek przesunięcia się struktur portowych na południe, opuszczono obszary frontu wodnego. Pozwoliło to na opracowanie planu przywracającego styczność miasta z morzem. W rewitalizacji starano się zachować zasady takie jak: otwarcie portu na miasto, tworzenie nowych miejsc rozrywki i rekreacji, reutilizacja obszaru portu. Zasady te, miały zapewnić powstanie szeregu atrakcyjnych miejsc i centrów komercyjnych oraz turystycznych. Barcelona Dock to obszar z Dworcem Morskim, biurowcem International Trade Centre oraz starannie zaprojektowana przestrzeń publiczna zapewniająca łatwy dostęp do poszczególnych obiektów zarówno dla pieszych jak i kierowców. Przebudowano stary magazyn portowy i przeznaczono go na biura, usunięto obiekty przesłaniające widok na morze oraz stworzono nową marinę.

²² Lorens P. Obszary poportowe- Problemy Rewitalizacji, 2013 Str.38



Rys.22 waterfront Barcelony, źródło: destedenfabriek.nl

Belem

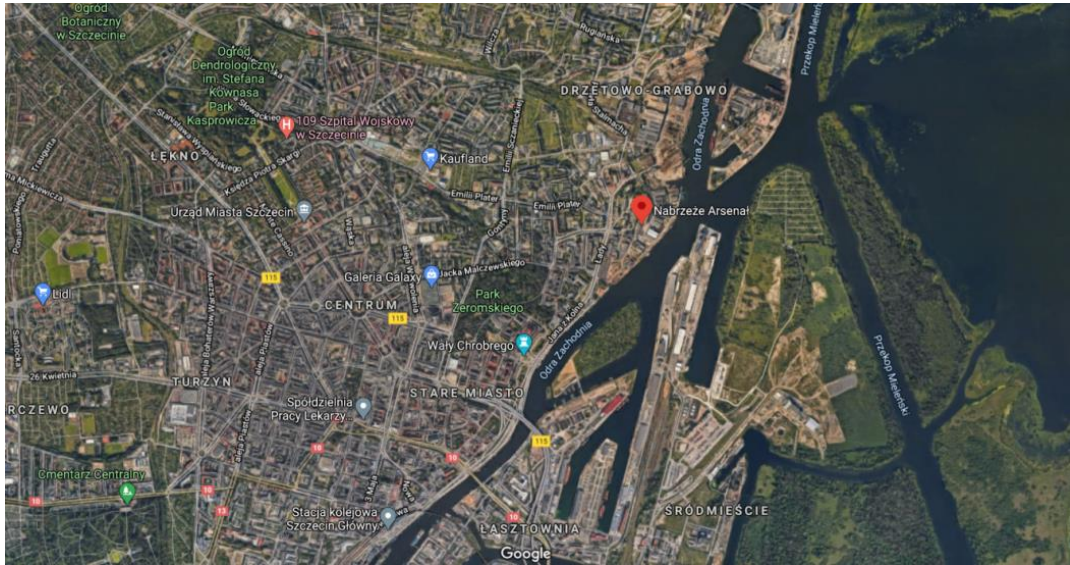
Brazylijskie miasto Belem, położone nad rzeką Para posiada nabrzeże, które do złudzenia przypomina szczecińskie bulwary. Tereny postoczniove zostały zagospodarowane w taki sposób, by stworzyć nową przestrzeń publiczną. Dawne magazyny zostały zaadaptowane na restauracje, kawiarnie oraz butiki a także znalazło się miejsce na mały browar oraz muzeum morskie. Na nabrzeżu znajdują się dźwigi po konserwacji, które podkreślają dawny charakter tego miejsca. Surowy charakter budynków oraz odsłonięte elementy konstrukcyjne nadają miejscu industrialny styl.



Rys.23 Belem, Brazylia źródło: szczecinblog.pl

1.6 Lokalizacja Nabrzeża Arsenal

1.6.1 Historia nabrzeża

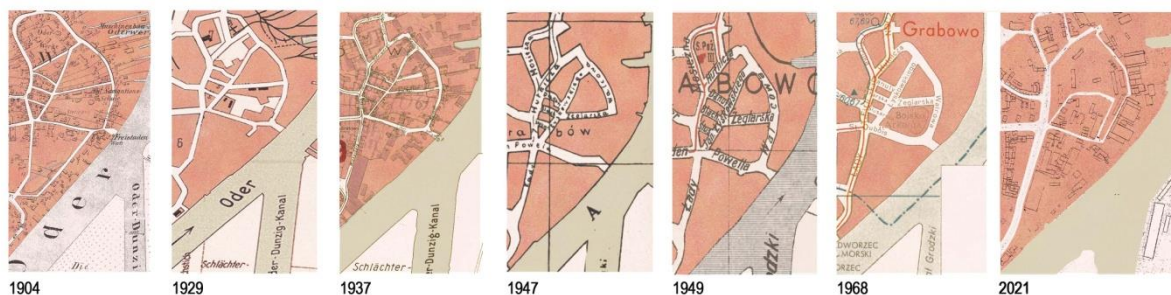


Rys. 24 Lokalizacja nabrzeża Arsenal Źródło: googlemaps



Rys. 25 Nabrzeże Arsenal, 2008r. Źródło: M. Czasnojc 2020r. „Szczecin metamorfozy” Zapol Szczecin

Całkowita długość stu trzech nabrzeży w porcie Szczecin wynosi 23380m. Nabrzeże położone najbliżej Wałów Chrobrego, przy Odrze zachodniej nazwane zostało Nabrzeżem Arsenal. Jego długość to ok. 300 m, obręb ewidencyjny to 3015 (nr działki 22/2) o przeznaczeniu stoczniowym.



Rys. 26 Zestawienie map na przestrzeni lat, obrazujące zmiany na Nabrzeżu Arsenał

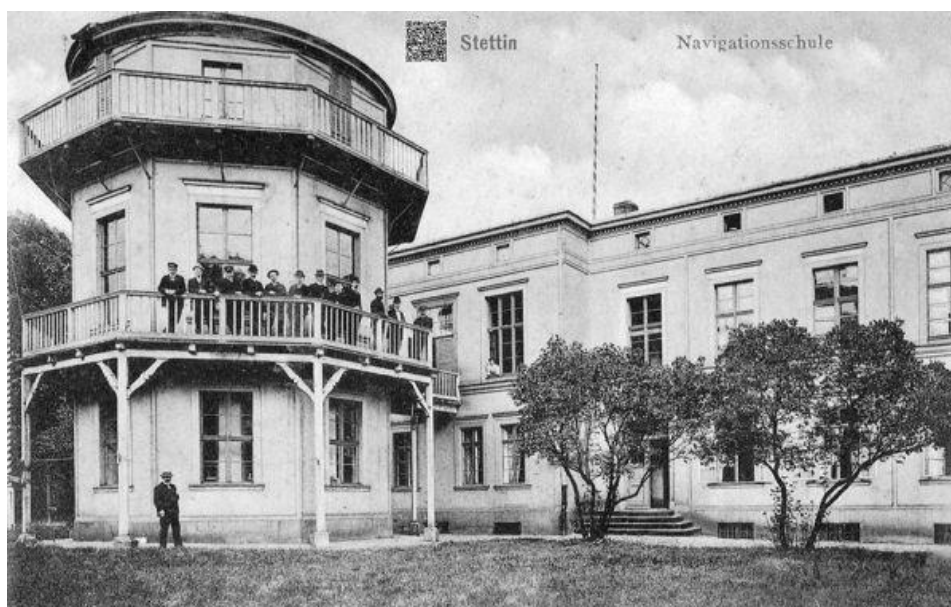
Z map wiadomo, że już od ok. 1900 roku istniała na tych terenach stocznia „Oderwerke Grabow”. Na przestrzeni lat miejsce to opisywane było jako: Schiffswerft (stocznia) lub Freistaden (wolne nabrzeże). Z mapy z 1906 roku wynika że na terenie dzisiejszego nabrzeża Arsenał znajdował się kościół, szkoła oraz szkoła nawigacyjna. Do tej pory Nabrzeże Arsenał zajmowało się wyposażaniem zwodowanych wcześniej statków. Stocznia Szczecińska Nowa, która działała w tym miejscu zakończyła działalność w 2008 roku.



Rys.27 Wybrzeże Arsenał Ok. 1936-38r. źródło: fotopolska.eu



Rys. 28 Wybrzeże Arsenał Ok. 1941r. źródło: fotopolska.eu



Rys. 29 Szkoła Nawigacyjna źródło: blog.pommerscher-greif.de

1.6.2 Aktualne zagospodarowanie oraz Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Główną część nabrzeża Arsenał zajmuje teren elementarny S.D.9020. P,U o powierzchni 13,17 ha. Aktualne przeznaczenie terenu to produkcja, składy, magazyny oraz przeładunek. Dopuszczalne usługi to: produkcyjne, dystrybucyjno-logistyczne, obsługa biznesu i pracowników, rzemiosło, edukacja, działalność naukową i techniczną, konferencyjno-wystawiennicze i turystyczne. Nabrzeże ma przeznaczenie wielofunkcyjne i dopuszcza się wykorzystanie go na funkcje turystyczno-pasażerską. Nie jest ustalona minimalna powierzchnia biologicznie czynna, część terenu położona jest w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (najniższy poziom terenu nowej zabudowy, komunikacji i nabrzeży wynosi 1,80 m n.p.m.). Część terenu położona jest w granicach portu morskiego.

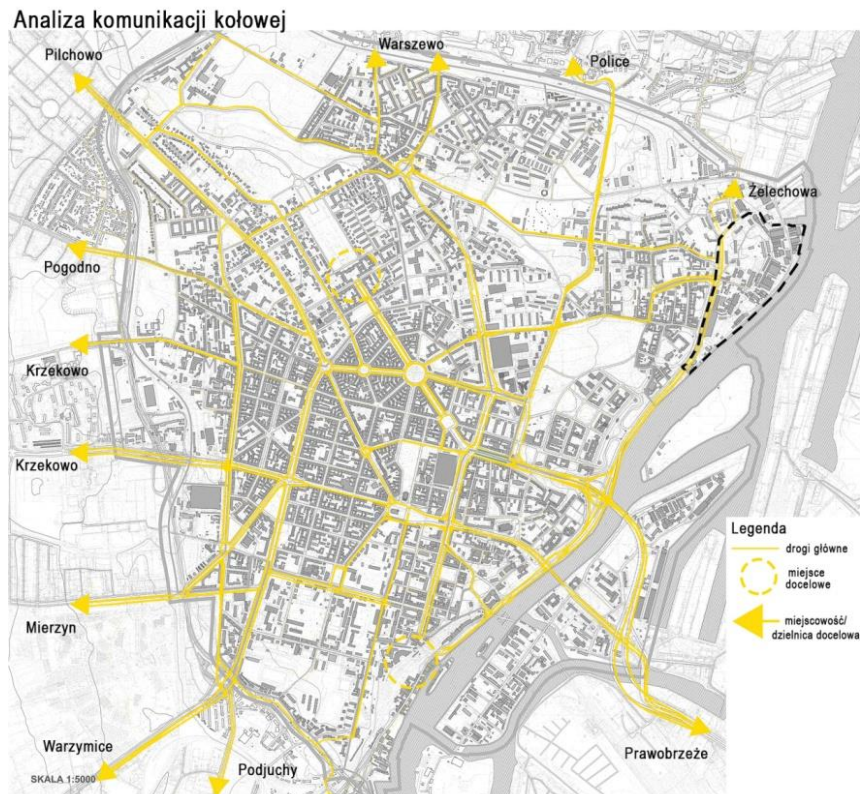


Rys.30 Wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Źródło: bip.um.szczecin.pl

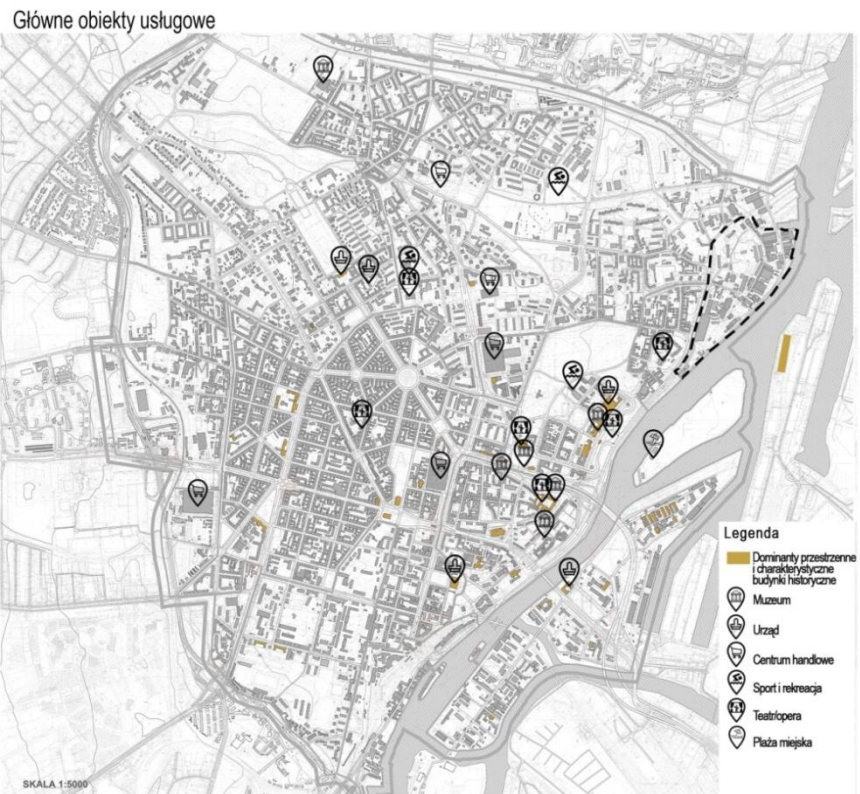
Jeśli chodzi o formy zabudowy, ustala się maksymalną powierzchnię zabudowy w granicach działki 80%, o maksymalnej wysokości 20 m n.p.m. o dowolnych dachach. Na terenie znajdują się budynki objęte ochroną, które zostały ujęte w gminnej ewidencji zabytków: budynek magazynu, budynek administracji dawnej fabryki wyrobów czekoladowych i cukierniczych Gryf. Jest tu także obiekt ochrony cywilnej- schron wolno stojący, który jest do zachowania i adaptacji oraz strefa VIII ograniczonej ochrony zabytku archeologicznego i strefę E ochrony ekspozycji krajobrazu doliny rzeki Odry.

1.6.3 Analizy w skali miasta oraz analizy wewnętrzne

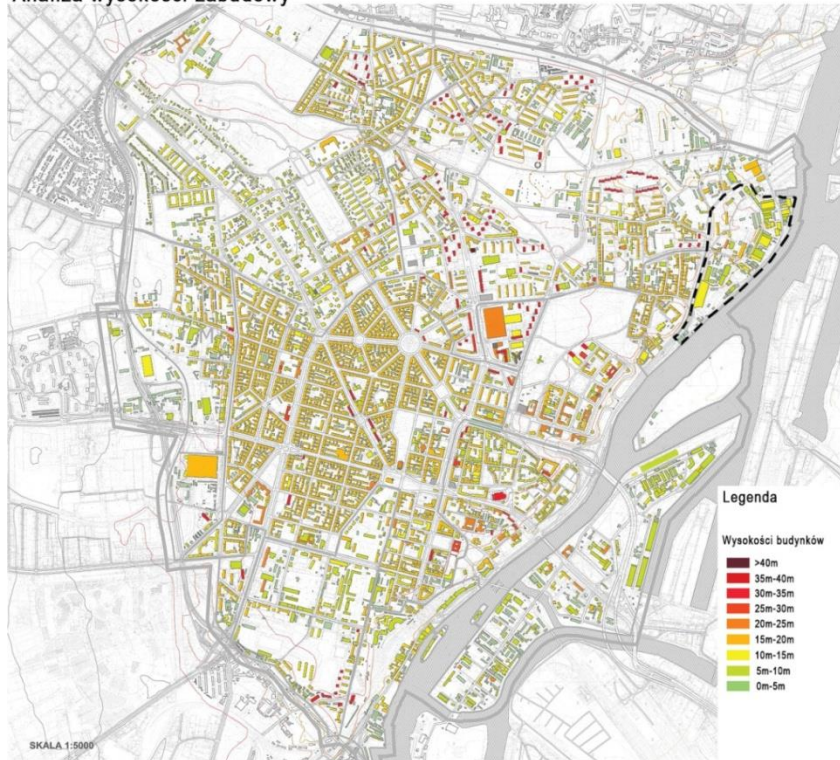
Prace projektowe zostały poprzedzone szeregiem analiz, które zostały przedstawione poniżej oraz na planszach dyplomowych.



Rys.31 Analiza komunikacji kołowej

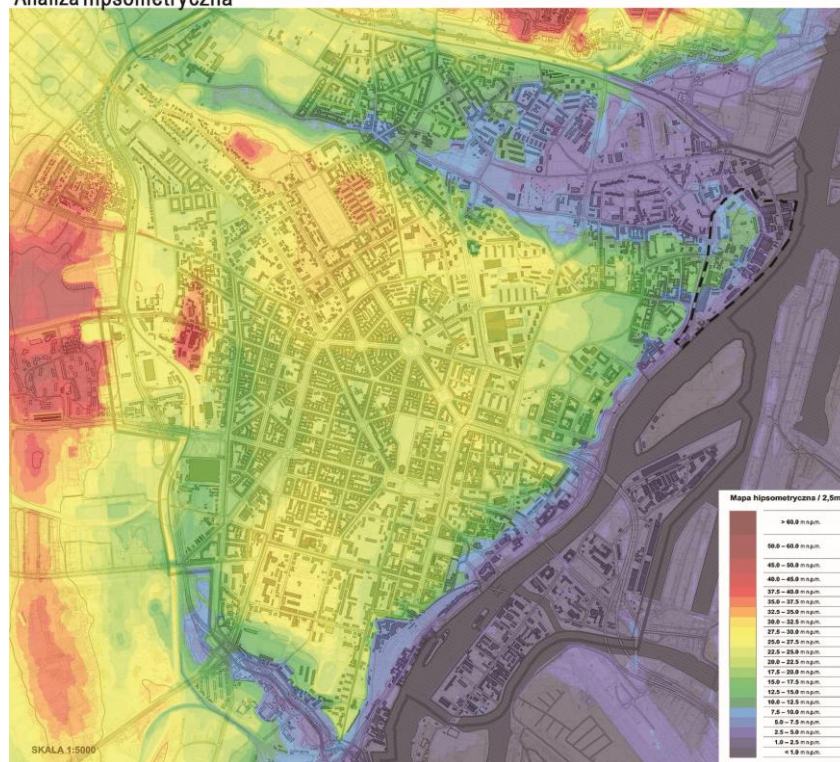


Analiza wysokości zabudowy



Rys.33 Analiza wysokości zabudowy

Analiza hipsometryczna



Rys.34 Analiza hipsometryczna

Analiza zieleni



Rys.35 Analiza zieleni

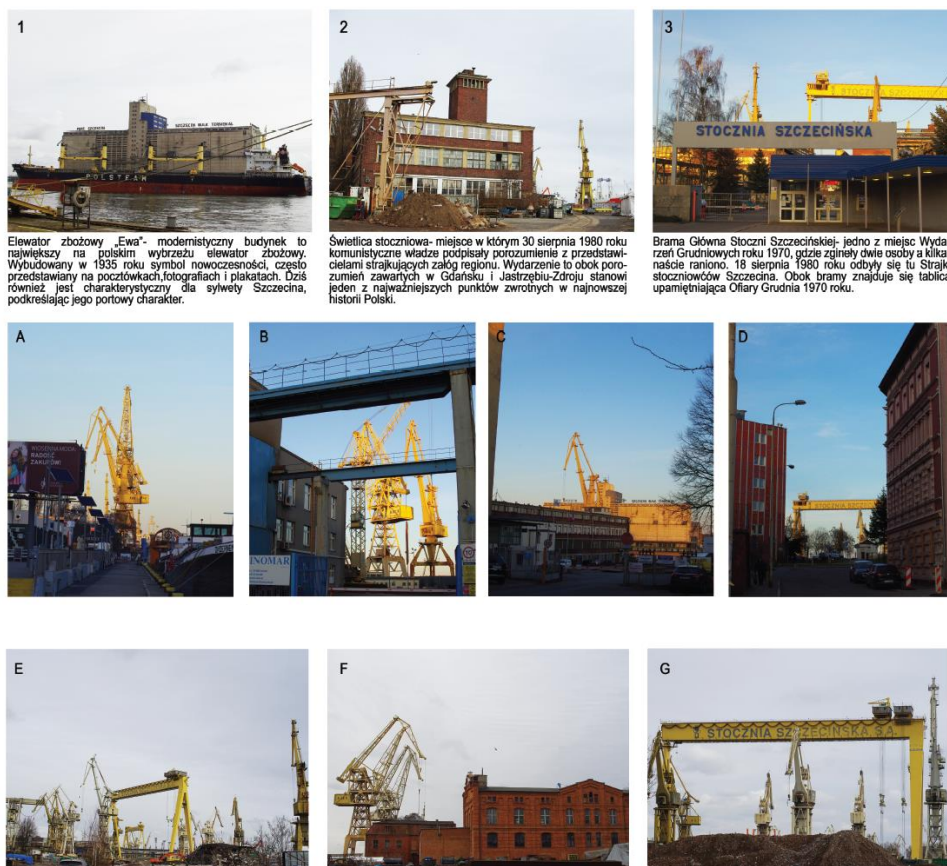
Z analiz wynika, że teren jest położony nisko w stosunku do reszty miasta, na terenach zagrożonych powodzią.

Blisko obszaru objętego opracowaniem znajduje się duży park im. Stefana Żeromskiego oraz zielona wyspa Grodzka. Oprócz tego, na południe od nabrzeża jest centrum miasta z licznymi ośrodkami kulturalnymi. Połączenie z resztą kołowych dróg miasta stanowi ulica Łądy.

Nabrzeże Arsenał, mimo że aktualnie to teren poprzemysłowy i w dużym stopniu zdegradowany, to kryje w sobie ogromny potencjał na rewitalizację, która ożywiłaby tą część miasta. W dzisiejszych czasach możemy zauważyć wzrost zainteresowania terenami postoczniowymi i poportowymi, które wyróżniają się atrakcyjną lokalizacją nad wodą oraz często położone są dość blisko centrum miasta.



Rys.36 Nabrzeże Arsenal-waloryzacja



1
Elevator zbożowy „Ewa”- modernistyczny budynek to największy na polskim wybrzeżu elevator zbożowy. Wybudowany w 1935 roku symbol nowoczesności, często przedstawiany na pocztówkach, fotografiach i plakatach. Dziś również jest charakterystyczny dla sylwetki Szczecina, podkreślając jego portowy charakter.

2
Świetlica stoczniowa- miejsce w którym 30 sierpnia 1980 roku komunistyczne władze podpisały porozumienie z przedstawicielami strajkujących zakł. Wydarzenie to obok porozumień zawartych w Gdańsku i Jastrzębiu-Zdroju stanowi jeden z najważniejszych punktów zwrotnych w najnowszej historii Polski.

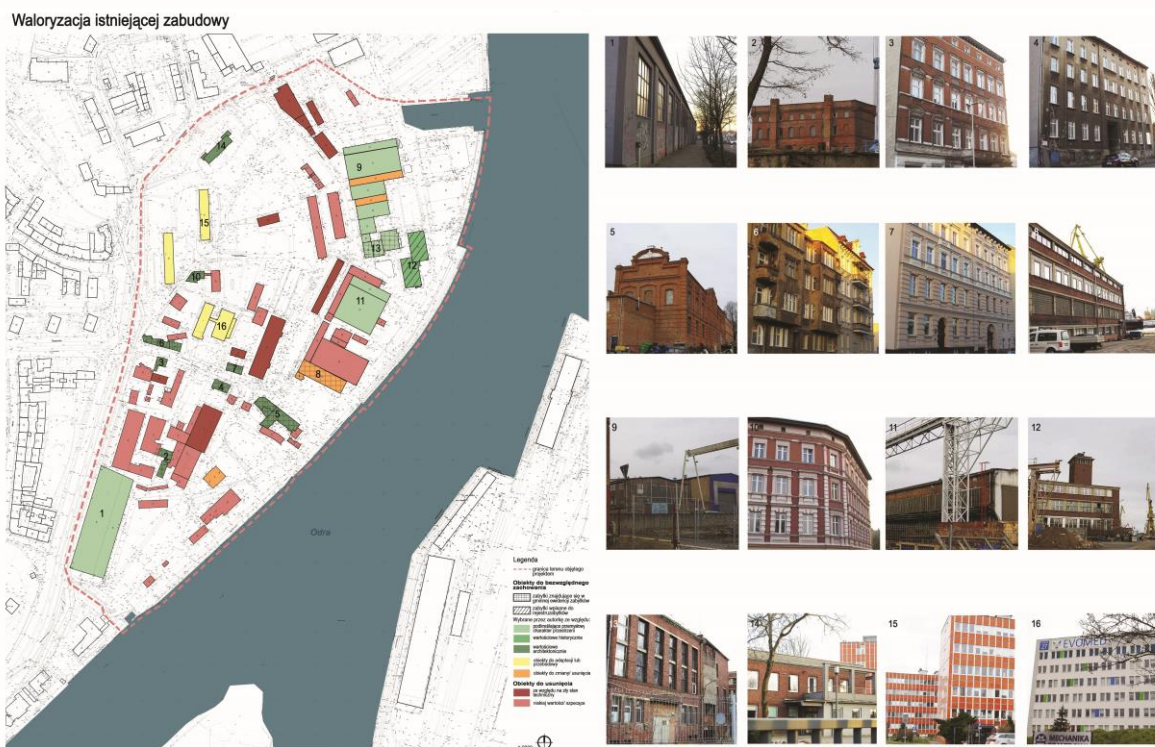
3
Brama Główna Stoczni Szczecińskiej- jedno z miejsc Wydarzeń Grudniowych roku 1970, gdzie zginęły dwie osoby a kilkadziesiąt rannych. 18 sierpnia 1980 roku odbyły się tu Strajki stoczniowców Szczecina. Obok bramy znajduje się tablica upamiętniająca Ofiary Grudnia 1970 roku.

Rys.37 Zdjęcia uzupełniające waloryzację z rys.36

Teren Nabrzeża Arsenał wyróżnia się w skali miasta. Na pierwszy rzut oka, można zauważyć porzucane na terenie budynki przemysłowe o różnej kubaturze oraz stylu, współczesne hale przemysłowe oraz przedwojenne budynki, które zupełnie nie pasują do sąsiadującej z terenem XIX-wiecznej zabudowy kwartałowej. Nie jest to jednak przypadek, układ nie miał wpisywać się w plan urbanistyczny miasta a miał być zaprojektowany tak, by ergonomicznie i funkcjonalnie służyć pracy stoczni. To samo tyczy się infrastruktury drogowej. Nie znajdziemy tu za wiele dróg (głównie dojazdowe do poszczególnych usług), zastąpiono je betonowymi placami, służącymi do magazynowania oraz przejazdu. Wewnętrzną infrastrukturę stanowiły również szyny, dzięki którym transport stawał się łatwiejszy na terenie całej stoczni. Obecnie, gdy stocznia nie działa już tak prężnie, niektóre z budynków to pustostany. Przez to niszczeją lub poddawane są rozbiórkom. Większość mieszkańców nie ma o nich nawet pojęcia, gdyż zwykły przechodzień nie ma wstępu na te tereny. Część budynków warta jest jednak uwagi, są to obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków.

Największym atutem tego miejsca jest przede wszystkim lokalizacja. Teren ulokowany nad wodą, to atrakcyjne miejsce dla inwestorów. Warto zauważyć, że w Szczecinie jest niezwykle mało budynków mieszkalnych, przestrzeni publicznych, rozrywkowych czy kulturalnych tuż przy Odrze. Nabrzeże Arsenał jest to również najbliższe centrum miasta część Stoczni Szczecińskiej. Sąsiaduje ona z Teatrem Polskim i Wałami Chrobrego. Gdyby nie płot wydzielający tereny stoczni, można by było bez problemu przedostać się bulwarem Chrobrego na nabrzeże, idąc pod dźwigami przypominającym nam o stoczniowym charakterze tego miejsca. Nie jest problemem dotarcie tu komunikacją miejską. W celu ułatwienia dojazdu dla pracowników byłej Stoczni, miasto zadbało o przystanki autobusowe oraz tramwajowe. Istniejąca zabudowa to nie tylko budynki przemysłowe. Znajdują się tu również dwa biurowce dostępne od strony miasta, szkoła policealna ukryta pośród

drzew na niewysokim wzniesieniu a także przychodnia stoczniowa. Oprócz tego zachowały się fragmenty pierzei dawnych kwartałów, w większości wpisane do gminnej ewidencji zabytków. Trzy przemysłowe budynki z czerwonej cegły także zostały wpisane do tego samego rejestru, natomiast jeden został wpisany do wojewódzkiego rejestru zabytków. Jest to budynek Świetlicy Stoczniowej, niezwykle ważne, historyczne miejsce. To właśnie tu 30 sierpnia 1980 roku komunistyczne władze podpisały porozumienie z przedstawicielami strajkujących załóg regionu, co zakończyło strajki na Pomorzu Zachodnim. Wraz z porozumieniami zawartymi w Gdańsku 31 sierpnia oraz w Jastrzębiu-Zdroju wydarzenie to stanowi jeden z najważniejszych punktów zwrotnych w nowej historii Polski, co w dalszej perspektywie przyczyniło się do odzyskania przez Polskę suwerenności po 1989r.



Rys.38 Waloryzacja istniejącej zabudowy

1.7 Główne założenia projektowe

1.7.1 Tło projektowe

Czas pandemii dał się we znaki mieszkańcom miast. Nagłe odcięcie od kultury np. kina, koncerty i teatr czy zwykłego przesiadywania w knajpach i restauracjach doprowadziło do tego, że to co jest istotą miasta, nagle zniknęło. Pokazało to natomiast wady współczesnego planowania miast: bardzo mało zieleni, słabo zaprojektowane przestrzenie publiczne czy brak lokalnych, małych sklepików. Jednak nie sprawia to, że powinniśmy przenosić się na przedmieścia, stawiając nowy dom tuż obok lasu a raczej skupić się na dogęszczeniu miasta. Z indywidualnej perspektywy jednostki domek na wsi czy przedmieściach to rozwiązanie idealne, natomiast w skali całego świata prowadzi ludzi do „zagłady”. Mowa tu o kryzysie klimatycznym. Rozbudowa przedmieść prowadzi do niszczenia ekosystemu, wyrębu drzew, zajmowania terenów naturalnych będących siedliskiem różnorodnej fauny i flory. Często stawia się nas przed wyborem: albo zieleń i spokój albo mieszkanie w mieście, a właśnie praca urbanisty powinna polegać na tym by połączyć te „sprzeczne” dla niektórych aspekty i stworzyć dobrze funkcjonujące, przyjazne miasto. Cisza, spokój, zieleń i bezpieczeństwo, czyli to wszystko czego wymagamy powinno znaleźć się w mieście i to blisko usług potrzebnych na co dzień. Miła i

przyjazna przestrzeń sprawia, że czujemy się dobrze nie tylko sami ze sobą a jesteśmy bardziej otwarci na bliskość z innymi.²³

Dobrze zaprojektowane miasto umożliwia nam stopniowanie zażyłości z innymi ludźmi poprzez strefowanie przestrzeni: od przestrzeni prywatnej (w której możemy spędzić czas sami), poprzez wspólną część domową, półprywatną przestrzeń sąsiedzką, półpubliczną przestrzeń (dzielimy ją również z przypadkowymi ludźmi) aż do przestrzeni publicznych. Istnieje możliwość elastycznego projektowania przestrzeni tak, by forma była otwarta na wypełnienie jej różnymi funkcjami. Dla przykładu lokal na parterze może być mieszkaniem dla rodziny, lub mieszkaniem dla osób niepełnosprawnych ale także biurem, warsztatem rzemieślniczym czy galerią lub sklepem. Taka elastyczność nie dotyczy tylko poszczególnych lokali ale także całych budynków, by sprostać potrzebom mieszkańców, które zmieniają się na przestrzeni lat. Warto tu wspomnieć, że oprócz lokali możemy także wykorzystywać dachy i podwórka.



Rys.39 Możliwości adaptacji budynków istniejących

Proste równanie: gęstość x różnorodność = bliskość, pokazuje nam, że gęstość zabudowy w połączeniu z różnorodnością funkcji sprawia bliskość nie tylko danych miejsc ale także ludzi. To co wyróżnia miasta to wzajemne korzyści, a te które mogą wyjaśnić atrakcyjność miasta zagęszczonego to: fizyczna bliskość, wspólne zasoby oraz współdzielenie tożsamości. Bliskość miejską uzyskujemy dzięki wspólnym zasobom, takim jak przestrzenie publiczne, szpitale, biblioteki, szkoły itd. Możliwość zrobienia wielu rzeczy jednego dnia, ranka czy godziny sprawia że bliskie odległości przekładają się

²³ D.Sim. (2020) Miasto Życzliwe. Str.11-13

na czas. W wyniku dzielenia tych samych przestrzeni i zasobów powstaje wspólna tożsamość w ramach jednej społeczności. Poczucie przynależności prezentuje się w dumie z własnego miasta, miejsc i lokalnych bohaterów, obiektów publicznych oraz promenad czy parków. Często taka lokalna tożsamość jest silniejsza aniżeli tożsamość narodowa, kulturowa lub etniczna.

Zwyczaj odgradzania się w mieście, wydaje się tak stary jak całe środowisko zabudowane. Nie inaczej jest w Szczecinie, gdzie w śródmieściu główną strukturą zabudowy jest zabudowa kwartałowa. Kamienice, które codziennie mijane są przez szczecinian nie wzbudzają u nich większych emocji, gdyż jest to dla nich codzienność, natomiast dla turystów kolorowa część kwartałów to nie lada atrakcja. Ogrodzone tereny pomiędzy budynkami lub wewnątrz budynków tworzących kwartał mieszkaniowy zapewniają prywatność i bezpieczeństwo czyli dwa aspekty, których szukamy wybierając lokum. Sam fakt, że przestrzeń jest chroniona, fizycznie i wizualnie determinuje jej użyteczność. Mieszanka budynków mieszkalnych, miejsc pracy i usług sprawia, że o każdej porze jest ktoś na ulicy, natomiast różni mieszkańcy i użytkownicy przebywają w domach i nie śpią o różnych porach dnia i nocy co ma duże znaczenie w zapobieganiu przestępczości.²⁴

1.7.2 Wytyczne przestrzenne

Wykonane analizy oraz wynikające z nich rozpoznanie walorów terenu objętego projektem pozwoliły podjąć podstawowe założenia projektowe – kompozycyjne. Podstawową kwestią powinno być zaakcentowanie sąsiedztwa wody. W tym celu wyznaczono istniejące i zakładane otwarcia widokowe i osie prowadzące do Odry.

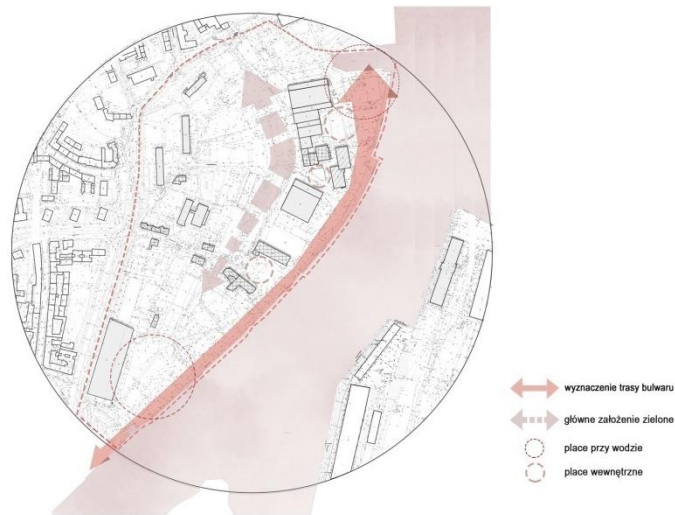
Kolejnym krokiem było wyznaczenie wiodących ciągów przestrzennych równoległych do rzeki. Pierwszy biegnie wzdłuż nabrzeża, drugi przez środek terenu projektowego.



Rys.40a Wyznaczenie głównych założeń projektu

Z wyznaczonych ciągów przestrzennych ten nadwodny w oczywisty sposób powinien pełnić funkcje promenady nadbrzeżnej. Drugi postanowiliśmy przeznaczyć na wewnętrzne założenie zielone. Istniejąca zabudowa i przyjęty kierunek projektowy pozwoliły też wyznaczyć lokalizacje akcentowanych przestrzeni placowych.

²⁴ D.Sim. (2020) Miasto Życzliwe. Str.36,94, 98



- wyznaczenie trasy bulwaru
- główne założenie zielone
- place przy wodzie
- place wewnętrzne

Rys.40b Wyznaczenie głównych założeń projektu

Założone przestrzenie postanowiłam wytworzyć za pomocą zwartej zabudowy, która swoim pierzejowym układem ma nawiązywać do pozostałości zabudowy XIX w. znajdujące się zarówno na tym terenie jak i w bezpośrednim sąsiedztwie. Powstałe i adaptowane kubatury mają tworzyć wielofunkcyjną strukturę i zostały przeznaczone na funkcje mieszkaniowe i usługi. Propozycję programu funkcjonalnego zespołu przedstawia poniższy szkic.



- kino
- targ
- restauracje
- przychodnia stożkowa
- basen
- centrum rekreacyjne
- parking wielopiętrowy
- park
- biurowca
- biblioteka
- muzeum „Solidarność”

Rys.40c Wyznaczenie głównych założeń projektu

1.7.3 Rozwinięcie koncepcji projektowej

Prawdziwe, lokalne życie wymaga stworzenia okolicy która zapewnia łatwy dostęp do pracy, placówek służby zdrowia, szkoły, rozrywki i handlu, najlepiej w odległości spaceru od miejsca zamieszkania. Gdzie pomieścić tyle funkcji na tak małym obszarze? Wielokubaturowe budynki przemysłowe powinny sprostać temu zadaniu. Największa hala tuż przy ulicy Łady zaadaptowana została na halę targową, której centralna część stanowi miejsce na liczne stanowiska z lokalnymi produktami: owocami, warzywami, mięsem czy rybami. Czteropiętrowa przybudówka z otwarciem na hale stanowiłaby miejsce dla licznych restauracji czy barów. Te ostatnie zajmowałyby parter, by w czasie koncertów czy innych imprez mogły obsługiwać plac-przewidziany na te cele, pomiędzy halą a nadodrzańskim bulwarem. W sezonie lata i wiosny oraz wczesnej jesieni plac ten, mógłby służyć jako

powiększenie targu dla większej liczby stanowisk oraz ogródków letnich dla restauracji. Parking dla pracowników oraz klientów znajdowałby się na poziomie -1 z wjazdem od ulicy Łady.

Obiekty tworzące kompleks z historycznym budynkiem świetlicy stoczniowej, pomieszczą takie funkcje jak kino, biblioteka, basen z siłownią oraz wielopoziomowy parking, który ograniczy komunikację kołową dla ludzi z zewnątrz oraz ułatwi poszukiwanie miejsca parkingowego dla przyjezdnych. W ten sposób mieszkańcy zyskają więcej miejsca na chodnikach oraz pomiędzy budynkami ruch kołowy będzie zdecydowanie mniejszy. Budynek, który jako jedyny na tym terenie został wpisany do wojewódzkiego rejestru zabytków to świetlica stoczniowa. Jego forma i kubatura oraz historia powiązana z powstaniem Solidarności w Polsce, sprawia, że jest to idealne miejsce do stworzenia tu muzeum Solidarności. W ten sposób każdy może poznać historię walk Szczecinian oraz reszty Polaków o wolną Polskę. To bardzo ważny element budujący tożsamość tego miasta i jego nowej, polskiej historii. By dotrzeć do kompleksu tych zabudowań, nie musimy dojeżdżać tu autem (oczywiście jest taka możliwość z zaparkowaniem w wielopoziomowym parkingu). Alternatywne a zrazem bardziej malownicze dojście prowadzi wzdłuż Odry, nowoprojektowanym bulwarem, który stanowi przedłużenie bulwaru Chrobrego. Możemy także dojechać tramwajem czy autobusem od strony ulicy Łady, gdzie wśród zieleni oraz zabudowań mieszkalnych z licznymi usługami w parterach dojdziemy tu trwającym 5 minut spacerem. Istnieje także (dla dalszych podróży) opcja dotarcia za pomocą tramwaju wodnego, którego przystanek znajduje się na bulwarze Chrobrego.

Z bulwarem łączą się cztery place: sąsiadujący z halą targową- przeznaczony na imprezy plenerowe oraz ogródki restauracji, plac pomiędzy historycznymi budynkami wpisanymi do gminnej ewidencji zabytków rozbudowanymi i zaadoptowanymi do funkcji mieszkaniowej, plac części kulturalnej- powstały pomiędzy przemysłowymi budynkami zaadoptowanymi na: muzeum, kino oraz bibliotekę. Ostatni plac został zabudowany nowoczesnymi budynkami centrum naukowego, który stoi w najbardziej reprezentacyjnej części terenu. Obiekty nie tylko wyróżniają się okrągłym kształtem, który kontrastuje z prostokątnymi rzutami pozostałych budynków ale także stoją w otoczeniu dość płytkiej wody, sięgającej ledwo do kostek. Taki efekt sprawia, że budynki wydają się być wyższe dzięki odbiciu, i z daleka „wyrastają” z rzeki, mimo że stoją na nabrzeżu. Latem woda wokół budynków, pozwala na przechadzanie się bosymi stopami po wodzie i daje możliwość podglądania pracy naukowców. Basen sąsiadujący z budynkami pozwala na stworzenie w przyszłości małej przystani dla jednostek pływających centrum naukowego.

Zabudowa kwartałowa pozwala podkreślić tożsamość miasta- kwartały to wizytówka Szczecina. Pozwala ona na tworzenie wewnątrz dziedzińców prywatnych lub półprywatnych dla mieszkańców. Mogą oni zagospodarować ten teren np. w formie ogródków warzywnych czy kwiatowych, tworzyć przestrzenie wspólne, do wspólnych spotkań czy imprez. Możliwość posiadania własnego skrawka ziemi do upraw sprawia, że w samym centrum miasta możemy poczuć się jak na przedmieściach. Uprawy z tych roli możemy wykorzystać na użytek własny lub sprzedawać na lokalnym bazarze. Z drugiej strony tworzy się kontrast- przestrzenie postoczniove, które wykorzystywane były przemysłowo, nagle zamieniają się w tereny pełne zieleni. Niestety gleby po tak długim czasie ich „zatrutowania” przez przemysł zapewne trzeba byłoby wymienić lub sadzić rośliny w specjalnych donicach czy miejscach do tego przystosowanych. Partery przeznaczone zostały pod usługi np. salon fryzjerski, sklep czy piekarnia. W jednym z nich powinien znaleźć się żłobek i przedszkole dla dzieci mieszkańców i pracowników sąsiadujących biurowców. Budynki swoją ceglana fasadą nawiązują do stylu industrialnego, który przypomina o przemysłowej historii tego miejsca.








Pozostawione biurowce zostały zmodernizowane a do kompleksu dołączył wysokościowiec. Pozwala to nie tylko zwiększyć powierzchnie do pracy ale dodatkowo zyskujemy miejsce na funkcje takie jak bufet, sale konferencyjne, sklep, przedszkole dla dzieci pracowników itp. Tak wysoki budynek w otoczeniu dość niskiej zabudowy wyróżniałby teren Nabrzeża Arsenał na tle panoramy Szczecina. Zielone otoczenie wokół założenia buduje przestrzeń do odpoczynku i relaksu po czy w czasie przerwy od pracy, a także jest atrakcyjniejszym widokiem zza okna aniżeli asfaltowy parking i ulica. Istniejąca przychodnia stoczniowa to zapewnienie mieszkańcom opieki medycznej w odległości

mniejszej niż kilometra od miejsca zamieszkania. Funkcja budynku to jego najważniejsza cecha ale oprócz tego budynek stanowi część historii tego miejsca. Pod koniec lat 80-tych XX wieku władza, aby zapewnić opiekę zdrowotną pracownikom stoczniowym wyposażyła stocznie w Polsce wewnętrznymi przychodniami stoczniowymi. Była to jedna z odpowiedzi władz na wcześniejsze strajki stoczniovców.

Przez środek projektowanego terenu rozciągnie się pas przestrzeni zielonych. Małym parkiem możemy przejść od placu przy hali targowej do części z przystanią dla białej floty. Na końcu osi zielonego pasa znajduje się historyczna brama Stoczni Szczecińskiej, przy której rozgrywały się najważniejsze wydarzenia w czasie strajków. Park dzieli też teren na dwie części: część mieszkalno-usługową oraz część kulturalną.



Legenda

 woda	 ulica	 zachowana zabudowa
 zielen wysoka	 chodnik	 zabudowa nowoprojektowana
 zielen niska	 pieszojezdnia	 liczba kondygnacji
 zachowane dzwigi	 posadzka	 granica opracowania

1:2000

Rys.41 Koncepcja zagospodarowania terenu Nabrzeża Arsenal

Solidarność



Odwilż
Śmierć Stalina

1945

Geneza
Polska Rzeczpospolita Ludowa



1953

1956

Polski Październik
Pierwszy protest robotników



Papież
Pierwsze pielgrzymki do Polski

1978

1980

Opór
Pierwsze strajki



Szczecin
Porozumienia sierpniowe

1981

Stan wojenny
Zdegalizowanie „Solidarność”



Pierestrojka
Nowe reformy

1985

1988

Walka
Strajki w całej Polsce



Okragły stół
Negocjacje

1989

Jesień Ludów
Rozpad rządów komunistycznych



III Rzeczpospolita

1991

Rys.42 Oś czasu, przedstawiająca najważniejsze daty związane z historią i działalnością Solidarności

1.8 Budynek Świetlicy Stoczniowej

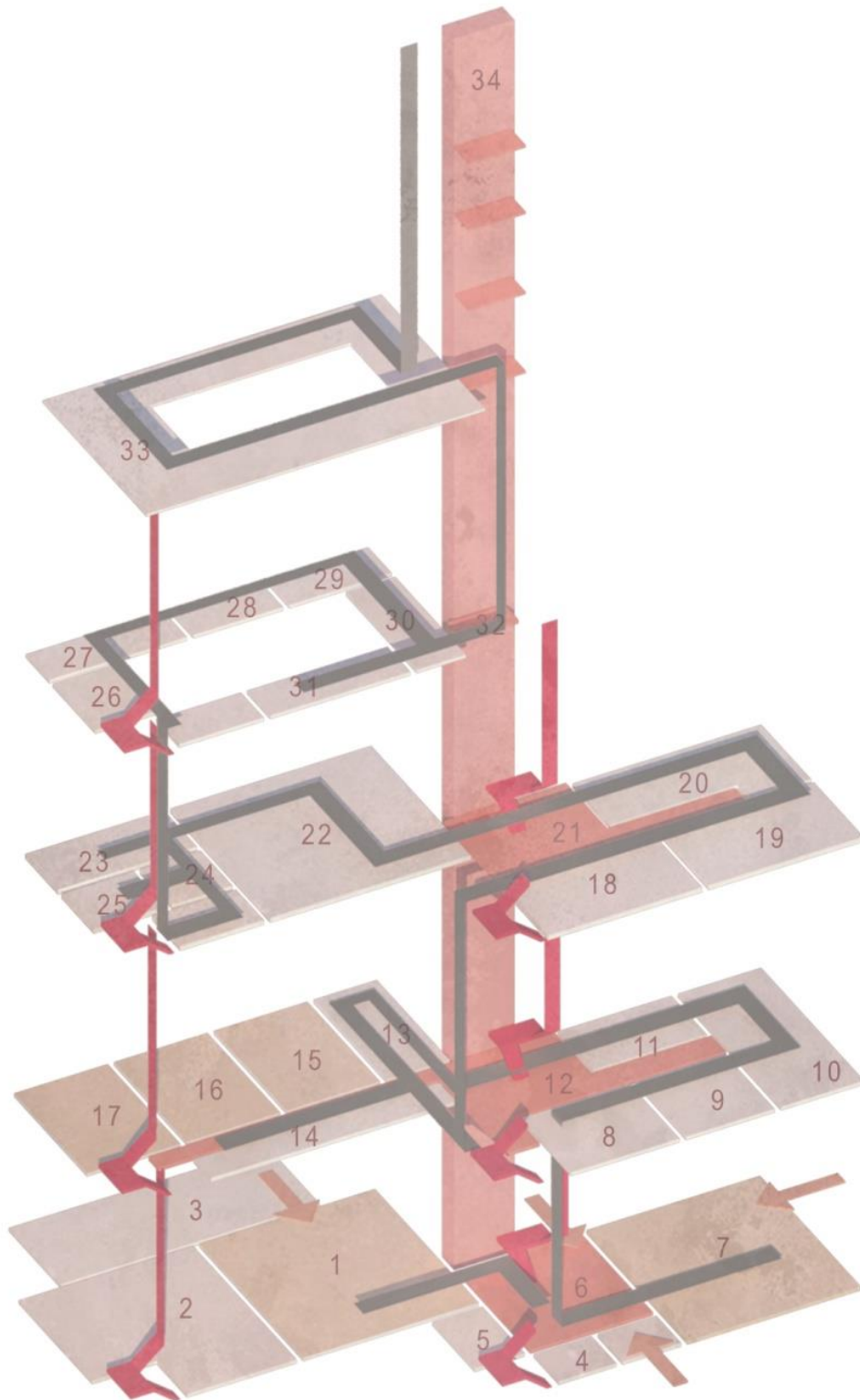
Obiekt, który zdecydowanie wyróżnia się w tym obszarze to budynek świetlicy stoczniowej. Ze względu na jej historyczną wartość proponuję lokalizację tu muzeum Solidarności, która powiązana jest właśnie z tym miejscem. Dwa wejścia od strony wody prowadzą bezpośrednio do restauracji oraz do hallu głównego. Trzecie wejście główne prowadzi do hallu z którego możemy przejść do restauracji i sklepu. Znajdują się tu także szatnie, toalety i oczywiście kasy. Powierzchnia jadalna restauracji powiększona zostanie o ogródek zewnętrzny z widokiem na Odrę. Z tego poziomu budynku przedostać się możemy za pomocą istniejących



Rys.43 Symbol nabrzeża Arsenał

i nowoprojektowanych klatek schodowych oraz wind na wyższe poziomy. Na pierwszym piętrze dodatkowo skorzystać można z sal dydaktycznych. Sale zaprojektowane są w taki sposób, by przechodząc przez nie ciągiem, chronologicznie poznawać historie powstania Solidarności. Na drugim piętrze znajduje się sala główna, czyli reprezentacyjna sala w której podpisano porozumienia w sierpniu 1980 roku. Na dachu niższej części budynku przewidziano taras widokowy, z którego można podziwiać widok na Odrę oraz miasto. Z tej części można przedostać się klatką schodową na wieżę budynku. Na wieży tej, założono odtworzenie zegara oraz symbolu stoczni, który widniał tam jeszcze przed wojną. Ten sam symbol stał się inspiracją do logo projektu Nabrzeża Arsenał.

Muzeum Solidarności ma przypominać mieszkańcom o ich własnej historii, historii polskiego Szczecina. W całym mieście nie ma budynku, który w tak dużym stopniu przypominałby o walce o wolną Polskę.



schemat funkcjonowania
muzeum Solidarności

5 - 6

34 WEJŚCIE NA WIEŻĘ

4

33 TARAS WIDOKOWY

3

26 „STRAJK”
27 „OKRAGŁY STÓŁ”
28 „SEJM”
29 „GRUBA KRESKA”
30 „JESIEN LUDÓW”
31 SALA KINOWA
32 HALL

2

18 „GDAŃSK”
19 „SZCZECIN”
20 „21”
21 HALL
22 „POROZUMIENIA SIERPNIOWE/
SOLIDARNOŚĆ”
23 „STAN WOJENNY”
24 „PODZIEMIA”
25 „PIERJESTROJKA”

1

8 „GENEZA”
9 „ODWILŻ”
10 „POLSKI PAŹDZIERNIK”
11 „PAPIEŻ”
12 HALL
13 „OPÓR”
14 „REGAN”
15-17 SALE DYDAKTYCZNE

0

1 RESTAURACJA
2 ZAPLECZE RESTAURACJI
3 OGRÓDEK
4 KASY
5 SZATNIA
6 HALL
7 SKLEP

Rys.44 Schemat rozmieszczenia sal muzeum

1.9 Podsumowanie

Budowanie tożsamości lokalnej Szczecina to nie łatwe zadanie. Miasto dalej odczuwa skutki powojennej niepewności co do jego przynależności a zrazem przyszłości. Do dziś, nie do końca wiadomo, którą ścieżkę wybrać. W budynku świetlicy stoczniowej, który został zbudowany przez Niemców, pod koniec XX wieku zaczęła rysować się historia niezależnej Polski. Sama lokalizacja tego obiektu to stocznia, czyli przemysł z którego Szczecin kojarzony jest w całym kraju i czym miasto od wielu dekad się szczyciło. Ważnym elementem jest także Odra, od której miasto po wojnie nieco się odwróciło ale teraz zauważa walory terenów nadwodnych.

W swojej pracy dostrzegam kilka kontrastów. Tereny postoczniowe, typowo przemysłowe i zamknięte dla ludzi z zewnątrz, zostały otwarte i przystosowane dla nowych mieszkańców. Stworzono tu nie tylko nowe miejsca pracy pod postacią biur i lokalnych punktów usługowych, ale także nowe mieszkania, szkoły i przedszkola a także liczne placówki kultury i rekreacji. Miejsce, zabudowane halami, z zanieczyszczoną glebą pokryte zostało dużą ilością zieleni- parkami, zieleńcami oraz ogródkami wewnątrz kwartałów. Tu także nowe łączy się ze starym, budynki przedwojenne są wykorzystywane pod nowe funkcje oraz zestawiane z nową zabudową. Poprzez zostawienie elementów stoczni, takich jak dźwigi czy szyny kolejowe w posadzce przestrzeni publicznych oraz zastosowaniem cegły w fasadach nowej zabudowy chcę podkreślić stoczniowy charakter tego miejsca. Najważniejszym kontrastem tego miejsca to spotkanie się dwóch historii- Polskiej i Niemieckiej. Właśnie to zderzenie tworzy tożsamość Szczecina.

2. Bibliografia

WYKAZ LITERATURY

- [1] K. Wachowski (2000). *Słowiańszczyzna Zachodnia*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk, s. 139–157
- [2] K. Kozłowski, J. Podrański (1985). *Gryfici, księżęta pomorza zachodniego*. Szczecin: Krajowa Agencja Wydawnicza, s. 3
- [3] Struktura funkcjonalno-przestrzenna. W: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina. T. I. Uwarunkowania. Szczecin: Biuro Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie, 2007-05-14, s. 41
- [4] T. Białecki (1999), *Encyklopedia Szczecina*
- [5] P. Knap „Sylweta zapowiadała się tak korzystnie...” *Kontrowersje wokół odbudowy szczecińskiego Starego Miasta (1945–1970)*, IPN Szczecin
- [6] J. Gierłasiński (2011), *Odbudowa zespołu staromiejskiego w Szczecinie po II wojnie światowej- ocena zastosowanych rozwiązań*, Pracowania Historii Architektury UMK, Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo XLII.
- [7] P. Fiuk (2017), *Przywrócenie środowiska miejskiego w Szczecinie. Podzamcze- odbudowa nadwodnej „dzielniczy” staromiejskiej*, Katedra Historii i Teorii Architektury, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.
- [8] E. Czekiel-Świtalska (2008) *Tożsamość miasta Szczecina*, Czasopismo Techniczne: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej (ISSN 0011-4561)
- [9] Lokalny program rewitalizacji dla Miasta Szczecin- obszary mieszkaniowe (2010). Załącznik do Uchwały Nr LI/1314/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 27 września 2010r.
- [10] W. Marzęcki, K. Czyńska, P. Rubinowicz (2008), Studium kompozycyjne Miasta Szczecin z uwzględnieniem zabudowy wysokiej. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin
- [11] G. Wojtkun. (2011) Szczecin-Tożsamość miasta. Forma, str. 214-218
- [12] Miejscowy Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecin, (2019)
- [13] Lorens P. (2013) Obszary poportowe- Problemy Rewitalizacji. Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH. Szczecin
- [14] T. Białecki (1992), Historia Szczecina. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku. Wrocław – Warszawa, s. 259.
- [15] E. Włodarczyk (1994), Wielkomiejski rozwój Szczecina 1871-1914, [w:] Dzieje Szczecina 1806 – 1945, t. III, (red.) B. Wachowiak, Szczecin, s. 449.
- [16] B. Drewniak (1958), Ze wspomnień Edmunda Fryki o szczecińskiej „Polonii” w latach 1914-1918, „Szczecin”, nr 11/12, s. 103.
- [17] B. Drewniak, A. Poniatowska (1961), Polonia szczecińska 1890-1939, Poznań.
- [18] P. Zaremba (2016), Wspomnienia Prezydenta Szczecina, Szczecin s. 270–271
- [19] M. Czasnojęć (2020) „Szczecin metamorfozy”, Szczecin Str.119
- [20] G. Ladgerwood (1988) Creating a Community, str.57
- [21] D. Sim, J. Gehl (2020) Miasto Życliwe. Jak kształtować miasto z troską o wszystkich.

Inwentaryzacja oraz model budynku Świetlicy Stoczniowej udostępniona przez Grupę Domino- biuro architektoniczne ze Szczecina.

ŹRÓDŁA ONLINE

- [1] Wikipedia.org (hasła: Szczecin, Waterfront, Trasa Zamkowa w Szczecinie, Wały Chrobrego, Zamek Książąt Pomorskich w Szczecinie, Stara Rzeźnia w Szczecinie, Stare Miasto (Szczecin), Bazylika archikatedralna św. Jakuba w Szczecinie, Elewator Ewa, Wieża Goćławska)
- [2] Sedina.pl (artykuły: Z dziejów szczecińskiej Polonii (1), Utopia zrealizowana. Odbudowa Starego Miasta w Szczecinie, Prezydent Piotr Zaremba odpiera atak, Nowa Tożsamość: Szczecin 1945 – 1970, Odcinek 2: Miasto dla Polaków?, Plan ostatniego niemieckiego architekta Szczecina – Wielka Przebudowa,
- [3] encyklopedia.szczecin.pl (hasła: Polonia szczecińska do 1945r., Ulica Bulwar Piastowski)
- [4] Szczecin.naszemiasto.pl, Tożsamość szczecinian. Czy utożsamiamy się z naszym miastem
- [5] justpaste.it, Tożsamość szczecinian. Czy utożsamiamy się z naszym miastem (Zdzisław Sadowski, 16.02.2018r.)
- [6] szczecin.wyborcza.pl, Haken nam Szczecina nie zabierze. Debata o tożsamości szczecinian.
- [7] polityka.pl, Wielowarstwowa tożsamość Szczecina
- [8] builderpolska.pl, Szczecin rewitalizuje waterfront i centrum
- [9] lasztownia.szczecin.eu, Dlaczego komisja konkursowa tak wybrała
- [10] szczecinblog.pl, Jak w przyszłości może wyglądać starówka na Łasztowni
- [11] architekturaibiznes.pl, Miasto w impasie
- [12] fotopolska.eu Szczecin Mapy i Plany
- [13] blog.pommerscher-greif.de, navigation schule Stettin
- [14] szczecin.stat.gov.pl

WYKAZ RYSUNKÓW

- [Rys.1] Miasto Szczecin (źródło: wikipedia.org/wiki/Szczecin)
- [Rys.2] Status Szczecina i przynależność państwowa (źródło: wikipedia.org/wiki/Historia_Szczecina)
- [Rys.3] Teatr Miejski w Szczecinie (źródło: wikipedia.org/wiki/Teatr_miejski_szczecin)
- [Rys.4] Przebieg Arterii Nadodrzańskiej i ulicy Wielkiej na tle przedwojennych kwartałów. (Piotra Zaremby i Haliny Orlińskiej „Urbanistyczny rozwój Szczecina”)
- [Rys.5] Widok z samolotu na Podzamcze ok.1945 r. (Źródło: sedina.pl, Prezydent Piotr Zaremba odpiera atak)
- [Rys.6] Panorama odbudowanego Podzamcza w Szczecinie (fot. Monika Sapkowska)
- [Rys.7] Stosunek do władz Szczecina (Źródło: Warunki rozwojowe Szczecina w świadomości jego mieszkańców. Perspektywa zakorzenia. Sebastian Kołodziejczak)
- [Rys.8] Mapa opisywanego fragmentu- Łasztownia (źródło:googlemaps.com)

- [Rys.9] Gmach Główny Muzeum Narodowego w Szczecinie i Urzędu Wojewódzkiego na Wałach Chrobrego (Fot. Monika Sapkowska)
- [Rys.10] Morskie Centrum Nauki autorstwa biura architektonicznego Płaskowicki & Partnerzy Architekci (architektura.info/architektura/polska_i_swiat/muzeum_morskie_i_nagroda)
- [Rys.11] Mapa opisywanego fragmentu- Bulwary (źródło:googlemaps.com)
- [Rys.12] Szczecinianie spędzający czas na bulwarach na tle Lastadii (źródło: wszczecinie.pl)
- [Rys.13] Mapa opisywanego fragmentu- Bulwary (źródło:googlemaps.com)
- [Rys. 14] Szczecińska „Wenecja” (fot. Monika Sapkowska)
- [Rys.15] Mapa opisywanego fragmentu- Północ (źródło:googlemaps.com)
- [Rys.16] Widok na Stocznie Szczecińską od strony Elewatora EWA (fot. Monika Sapkowska)
- [Rys.17] Studium kompozycyjne szczecina ze wskazaniem terenów dla zabudowy wysokiej, plansza nr.7 (źródło: W. Marzęcki, K.Czyńska, P. Rubinowicz (2008), Studium kompozycyjne Miasta Szczecin z uwzględnieniem zabudowy wysokiej. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin).
- [Rys.18] Firma Siemaszko, nowy bulwar 2020r. Wizualizacja (źródło: gs24.pl, nowe osiedle nad odra w szczecinie tak ma wyglądać.)
- [Rys.19] Master plan Stoczni Cesarskiej, wizualizacja (Źródło: henninglarsen.com)
- [Rys.20] Londyńskie Doki (źródło: canalrivertrust.org.uk, London Docklands)
- [Rys.21] Rottedam (źródło: itinari.com, Rotterdam:Młode Miasto Holenderskie)
- [Rys.22] Waterfront Barcelony (źródło: destedenfabriek.nl, Discussing Waterfronts – Barcelona)
- [Rys.23] Belem, Brazylia (źródło: szczecinblog.pl, Jak w przyszłości może wyglądać Starówka na Łasztowni?)
- [Rys.24] Lokalizacja nabrzeża Arsenał (Źródło: googlemaps)
- [Rys. 25] Nabrzeże Arsenał, 2008r. (Źródło: M. Czasnojęc (2020) „Szczecin metamorfozy”, Szczecin)
- [Rys.26] Rys. 27 Zestawienie map na przestrzeni lat, obrazujące zmiany na Nabrzeżu Arsenał
- [Rys.27] Wybrzeże Arsenał Ok. 1936-38r. (źródło: fotopolska.eu)
- [Rys. 28] Wybrzeże Arsenał Ok. 1941r. (źródło: fotopolska.eu)
- [Rys. 29] Szkoła Nawigacyjna (źródło: blog.pommerscher-greif.de)
- [Rys.30] Wyrus z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (Źródło: bip.um.szczecin.pl)
- [Rys.31] Analiza komunikacji kołowej
- [Rys.32] Główne obiekty usługowe
- [Rys.33] Analiza wysokości zabudowy
- [Rys.34] Analiza hipsometryczna
- [Rys.35] Analiza zielni

[Rys.36] Nabrzeże Arsenał-Waloryzacja

[Rys.37] Zdjęcia uzupełniające waloryzację z rys.36

[Rys.38] Waloryzacja istniejącej zabudowy

[Rys.39] Możliwości adaptacji budynków istniejących

[Rys.40] Wyznaczenie głównych założeń projektu

[Rys.41] Koncepcja zagospodarowania terenu Nabrzeża Arsenał

[Rys.42] Oś czasu, przedstawiająca najważniejsze daty związane z historią i działalnością Solidarności

[Rys.43] Symbol nabrzeża Arsenał

[Rys.44] Schemat rozmieszczenia sal muzeum

Elementy do kolaży na planszach to renerie oraz elementy znalezione na stronie Pinterest.com

Plansza nr 1

Ręce- [flickr.com/photos/47385468@N08/6151211976/in/photostream](https://www.flickr.com/photos/47385468@N08/6151211976/in/photostream)

Sylwetka na pierwszym planie- digitaltmuseum.se/021015519459/modeteckning-av-baksidan-av-en-man-kladd-i-brun-rock-med-rodutigt-monster

Sylwetki- [mirror.co.uk/news/uk-news/london-gallery-unveils-exhibition-of-invisible-838900](https://www.mirror.co.uk/news/uk-news/london-gallery-unveils-exhibition-of-invisible-838900)

Ptaki- <https://beenstore.wordpress.com/2017/12/08/45/>

Rośliny- <https://www.rawpixel.com/image/2361607/free-illustration-png-tree-pine>

Plansza nr 3

Zdjęcie z wieży szkoły nawigacyjnej- [sedina.pl/galeria/displayimage.php?album=1643&pid=10131#top_display_media](https://www.sedina.pl/galeria/displayimage.php?album=1643&pid=10131#top_display_media)

Plansza nr 4

Wizualizacja inspirowana pracą- pl.pinterest.com/pin/782641241499742810/

Dziecko z marchewkami- www.thegoodtrade.com/features/new-country-organics-farm-interview

Siedzący mężczyzna- [nonscandinavia.com](https://www.nonscandinavia.com)

Zieleń- [isidoreleroy.com/products/foret-de-bretagne-naturel-sur-mesure?epik=dj0yJnU9N0phTUM5QzVtZk9XWkFiMHR1QUxkQnlYai1xNGI5QVEmcD0wJm49SUhkc3FXVXBWcmo2c3pPRUhhNkdnZyZ0PUFBQUFBR0Z1eFdJ](https://www.isidoreleroy.com/products/foret-de-bretagne-naturel-sur-mesure?epik=dj0yJnU9N0phTUM5QzVtZk9XWkFiMHR1QUxkQnlYai1xNGI5QVEmcD0wJm49SUhkc3FXVXBWcmo2c3pPRUhhNkdnZyZ0PUFBQUFBR0Z1eFdJ)

Idące dzieci- www.ssense.com/en-pl/?utm_source=polyvore.com&utm_medium=redirect&utm_campaign=301_Redirect

Plansza nr 5

Stojący mężczyzna 1- [cosascool.tumblr.com/post/20170703784/rodney-smith](https://www.cosascool.tumblr.com/post/20170703784/rodney-smith)

Stojący mężczyzna 2- www.gilmancontemporary.com/artists/rodney-smith/

Siedząca kobieta 1 -
polyvore.com/cgi/thing?.embedder=9206264&.src=share_desktop&.svc=pinterest&id=45785463&utm_campaign=default

Siedząca kobieta 2- www.ssense.com/en-pl?utm_source=polyvore.com&utm_medium=redirect&utm_campaign=301_Redirect

Żurawie - saatchiart.com/art/Photography-Cranes-on-the-dock-Limited-Edition-1-of-5/389023/4269426/view?epik=dj0yJnU9bFpoTmtVVjJYWENNSmlJUHI4dFlsRmlCQUhVRTJKNkEmcD0wJm49c1BvbXFvNDJKQUFhVlkycmJuTDJEZyZ0PUFBQUFBR0Z1d0FN

Plansza nr 6

Mężczyzna 1- www.ssense.com/en-pl?utm_source=polyvore.com&utm_medium=redirect&utm_campaign=301_Redirect

Kobieta- nonscandinavia.com

Mężczyzna na rowerze- nonscandinavia.com

Para dzieci- ssense.com/en-pl?utm_source=polyvore.com&utm_medium=redirect&utm_campaign=301_Redirect

Ptaki- galeria9.com.br/quadros-decorativos/animais/a-revoada.html?epik=dj0yJnU9SGx3UmNkTFN1cmRBb0hPSW9ZRm9FeDhEWi1RaV9tcUUmcD0wJm49NzFtM0wtOFpSdGh3LTk1NndPV2d4USZ0PUFBQUFBR0Z1eFA4

Oś czasu

Polska Rzeczpospolita Ludowa- naszemiasto.pl/tag/plakaty-prl

Śmierć Stalina- superhistoria.pl/historia-wspolczesna/168525/spisek-lekarzy-kremlofskich-historia-dorzeczy.html

Pierwszy protest robotników- pl.wikipedia.org/wiki/Polski_październik_1956

Pierwsze pielgrzymki do Polski- wiadomosci.onet.pl/religia/aktualnosci/czy-jan-pawel-ii-mial-nadprzyrodzone-dary/kdlhr2f

Pierwsze strajki- dzieje.pl/aktualnosci/histeryczny-strajk-w-stoczni-gdanskiej

Porozumienia sierpniowe- dzieje.pl/aktualnosci/histeryczny-strajk-w-stoczni-gdanskiej

Zdegalizowanie „Solidarności”- polityka.pl/pomocnikhistoryczny/1755032,1,75-czy-stan-wojenny-bylnieunikniony.read

Nowe reformy- empik.com/gorbaczow-pieriestrojka-i-rozpad-imperium-stepien-kuczynska-alicja,p1257846603,ebooki-i-mp3-p

Strajki w całej Polsce- histmag.org/Zanim-doszlo-do-Okraglego-Stolu.-Strajki-1988-roku-w-Polsce-21030

Negocjacje- encyklopedia.pwn.pl/haslo/Okragly-Stol-strona-solidarnosciowa;1765207.html

Rozpad rządów komunistycznych- wykop.pl/wpis/9842458/obalenie-muru-berlinskiego-listopad-1989-fotohisto/

III Rzeczpospolita- wszystkoconajwazniejsze.pl/prof-jerzy-eisler-skrocona-historia-iii-rp/

Plansza nr 7

Chowający się mężczyzna- grafika autorstwa Richard Vergez

Plansza nr 8

Łódka- pl.pinterest.com/pin/6966574413691336/

Mewy- mariejolyne.blogspot.com/2015/04/mrshorebirds.html