

WIZJE

TRWA dyskusja o przyszłości Łasztowni. Władze Szczecina chcą, by wyspa stała się nowym sercem miasta. W przyszłym roku mamy poznać wizje architektów, którzy wezmą udział w konkursie na jej zagospodarowanie. Już dziś pojawiają się pomysły, mogące być pewną inspiracją. Ale nie brakuje też głosów nieco studzących wizjonerski zapał i apelujących o lepsze wykorzystanie tego, co już jest.

Co wymyślą architekci?

Pod koniec czerwca mają przyjechać do Szczecina studenci architektury z Brukseli, których prace dyplomowe dotyczą przebudowy Łasztowni.

– Tego zadania podjęło się 14 osób, planujemy prezentację ich prac na specjalnej wystawie – zapowiada Jarosław Bondar, architekt miasta, na którego zaproszenie studenci gościli w Szczecinie w zeszłym roku. – Z kolei we wrześniu lub październiku chcemy zorganizować międzynarodowe warsztaty dla kilku grup studentów – z uczelni zagranicznych i polskich. Będą pracowali przez 10 dni na miejscu, pod okiem doświadczonych nauczycieli. Dostaną za zadanie warsztatowe ideowe rozpracowanie jakiegoś aspektu zagospodarowania Łasztowni. Będą to np. projekty ekologiczne, inżynierskie – uwzględniające przyszłościowe technologie, ekonomiczne – z dobrą ofertą biznesową, transportowe itp.

Architekt miasta spodziewa się, że warsztaty dostarczą ciekawych impulsów przed ogłoszeniem konkursu na zagospodarowanie Łasztowni.

Pomysł z groblą i kanałem

Prezydent Krzystek mówił o wspomnianych planach na spotkaniu zorganizowanym w maju przez stowarzyszenie Business Club Szczecin. Jego uczestnicy mieli też okazję poznać dość śmiały pomysł dla dwóch wysp: Grodzkiej i Łasztowni. Zaprezentował go Jan Dębski, prezes fundacji Moja Łasztownia. W przygotowanie koncepcji zaangażowali się m.in. architekt Cezary Marciniak i szef spółki UW Service Andrzej Kocewicz. Zakłada ona przekopanie kanału przez Wyspę Grodzką – pomiędzy Odrą a Duńczycą. Urobek z tych prac utworzyłyby z kolei groblę łączącą północne krańce Łasztowni i Wyspy Grodzkiej.

– Uzyskujemy w ten sposób prawie 12 ha bardzo atrakcyjnego miejsca i kilkaset metrów dodatkowego nabrzeża głębokowodnego – przekonuje J. Dębski. – Mogłyby tam cumować trzy największe żaglowce świata. Poza tym uzyskujemy przepiękny bulwar, w miejscu, na którym się odbyły juwenalia. Jachty mogłyby swobodnie przepływać pomiędzy mariną a Odrą.

Według dyrektora szczecińskiego Urzędu Morskiego Andrzeja Borowca, z nawigacyjnego punktu

dla Łasztowni



Dziś wyspy łączy kładka przerzucona przez Duńczycę.

Fot. Elżbieta KUBOWSKA

przed ustaleniem założeń konkursu na zagospodarowanie Łasztowni.

– Klóćą się dwie koncepcje: pierwsza – róbmy porządnie, choćby sto lat i druga – wykorzystajmy to, co mamy – podsumował spotkanie w Business Clubie Szczecin prezydent Krzystek.

Jesteśmy w porcie morskim!

– Chleba czy igrzysk? To fundamentalna kwestia na dziś – uważa Jan Stasiak, przewodniczący Rady Interessantów Portu Szczecin. – Koncepcja zakładająca połączenie groblą Łasztowni z Wyspą Grodzką jest ciekawa, ale dalekosieżna i nie wiadomo, czy

zrewitalizowana Łasztownia nie spowoduje, że stanie się celem dla turystów – jest nim miasto jako takie.

Zdaniem J. Stasiaka, trzeba myśleć o tym, co mamy obecnie.

– A teraz mamy konkretne wycieczkowce czy imprezy – zaznacza. – Należy odpowiedzieć na pytanie, jak obecnie rozwijać turystykę morską w porcie. Szkoda, że o tym się nie mówi, że żyjemy koncepcjami, a nie rzeczywistością. Należy patrzeć całościowo – na Łasztownię i Wały Chrobrego – jako miejsce na robienie zdywersyfikowanej turystyki morskiej, począwszy od jachtów, poprzez białą flotę, śródlądowe statki

też zostać lepiej przystosowane do obsługi lądowej pasażerów, czyli pomieszczenia większej niż dziś liczby autokarów.

Przy kolejnym nabrzeżu, Bulwarze Chrobrego, jest 7 m głębokości. Bezpiecznie cumują tu statki o zanurzeniu nieco ponad 6 m.

– W miejscu, gdzie zazwyczaj stoi „Ładoga”, można by się pokusić o wzmocnienie dna, modernizację systemu odbojowego oraz o przełożenie nawierzchni – dodaje J. Stasiak. – Prawdopodobnie byłby to koszt do 10 mln zł. Należałoby sprawdzić, czy umocnienie dna nie pozwoli na zwiększenie głębokości przy

– Do końca roku w Stowarzyszeniu Architektów Polskich chcemy napisać warunki tego międzynarodowego, otwartego konkursu – mówi J. Bondar. – Liczymy, że dostarczy świeżego spojrzenia na ten obszar. Rozstrzygnięcie powinno nastąpić w trzecim kwartale 2017 roku. Jeżeli dostarczy ciekawych rozwiązań, to władze miasta są gotowe na wprowadzenie stosownych zmian w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Plan uwzględniający zmiany ma być uchwalony w drugiej połowie 2018 roku.

Na pomysłowość architektów liczy prezydent Szczecina Piotr Krzystek.

– Filharmonia, która odniosła sukces, wywołała duże zainteresowanie Szczecinem – podkreśla P. Krzystek. – Wielu architektów przyjeżdża do nas, interesuje się. To jest jakaś szansa dla miasta. Do konkursu chcemy zaprosić architektów z całego świata, by pomogli nam zagospodarować Łasztownię.

Prezydent przypomina, że na koniec jego pierwszej kadencji udało się uchwalić plan dla Łasztowni.

– Dziś wiemy, że wymaga pewnych korekt – zauważa. – Szykujemy się do konkursu. Jego wyniki będą materiałem wyjściowym dla przyszłych inwestorów. Obecnie trwają prace nad komunalizacją spółki Gryf Nieruchomości, finalizujemy rozmowy z Ministerstwem Skarbu Państwa w tej sprawie. Przejęcie udziałów przez miasto pozwoli racjonalnie zagospodarować Łasztownię. To jest też nam potrzebne do zmiany układu drogowego.

Dodajmy, że Gryf Nieruchomości to spółka wydzielona z przedsiębiorstwa Port Rybacki „Gryf” (należącego do Skarbu Państwa), zarządzająca działkami i budynkami, w tym zabytkami z kompleksu dawnej reżni miejskiej.

widzenia, koncepcja jest poprawna. – Obrótne i tak będą budowane podczas pogłębiania toru wodnego Swinoujście-Szczecin do 12,5 m – zaznacza. – Dostajemy kawał pięknego terenu, porządkujemy obszar wokół wyspy. To mi się podoba.

Pomysłu pogratulował prezydent Krzystek.

– Każda proponowana forma uatrakcyjnienia tej przestrzeni jest bardzo cenna – zauważa. – To

realna. Stworzenie przy Kanale Grodzkim głębokowodnego nabrzeża dla obsługi turystyki morskiej mogłoby być dopełnieniem dobrze funkcjonujących innych nabrzeży do tego przeznaczonych, gdy w dalekiej przyszłości popyt będzie przerastał dostępne możliwości i oczekiwania użytkowników. Prezydentowi miasta chyba jednak byłoby wygodniej witać okręty Marynarki Wojennej lub żaglowce przy Wałach Chro-

pasażerskie, żaglowce i okręty, po pełnomorskie wycieczkowce. Na razie mam wrażenie, że nabrzeża miejskie zamieniają się w deptaki i miejsca cumowania jachtów. A przecież jesteśmy w porcie morskim! Władze miasta niech pamiętają, że tor wodny ma być pogłębiony do 12,5 m. Dzięki temu rosną możliwości portu nie tylko dla obsługi towarów, ale i turystyki morskiej. Istniejące reprezentacyjne nabrzeża wystar-

statki o zanurzeniu 7,5-8 m.

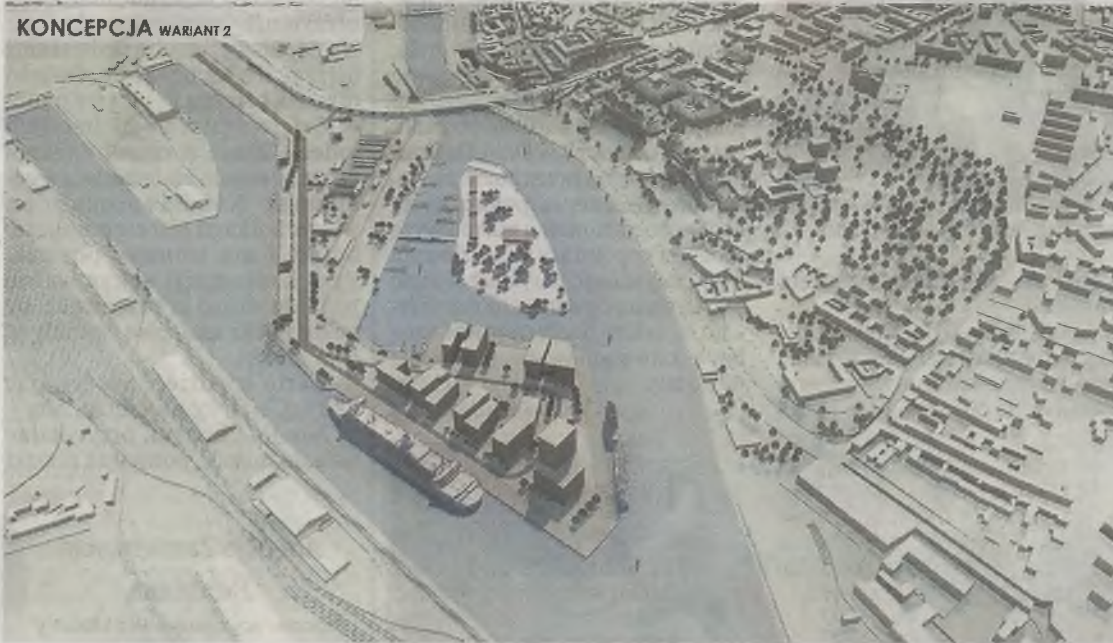
Przewodniczący RIPS zwraca też uwagę, że nowa marina na Wyspie Grodzkiej „zabrała” 240 m nabrzeża Starówka.

– Gdzie teraz staną żaglowce, które tam cumowały w 2007, 2013 i 2015 roku, mające 3,5-4 m zanurzenia? – zastanawia się. – Przy nabrzeżu Wieleckim mogą cumować tylko takie, które mają do 3-3,2 m. Tam, pomiędzy „Nawigatorem XXI” a Trasą Zamkową jest bardzo wąsko. Nabrzeże powinno być trochę głębsze – do 5,5-6 m i wysunięte na wodę (gdzie stoi chronometr), by mogły tam stanąć np. żaglowce „Kapitan Borchardt” czy „Fryderyk Chopin”.

Jak zauważa J. Stasiak, dobrym rozwiązaniem byłaby także budowa nabrzeża po zachodniej stronie Wyspy Grodzkiej. Przykładowo, Urząd Morski, ZMPSiS, firmy holownicze czy inni armatorzy mogliby cumować przy nim swoje jednostki podczas imprez odbywających się na wyspie.

– Przez wiele lat były próby ściągnięcia do Szczecina okrętów i innych ciekawych jednostek – mówi J. Stasiak. – Wycieczkowiec „Braemar”, który kilka lat temu gościł w Szczecinie, w tym roku wrócił, ale warunkiem było, że stanie przy Wałach Chrobrego. Przypomnijmy, że ORP „Kościuszko” czy okręt podwodny ORP „Orzeł” właśnie ze względu na swoje zanurzenia nie mogły tam cumować. Prezydent miasta, również członek rady nadzorczej portu, winien stanowczo się zaangażować w zainstalowanie na stałe w naszym mieście nowoczesnego zestawu pogłębiarskiego. Wszak mamy infrastrukturę i albo spróbujemy ją dostosować, by to się opłacało i służyło miastu, albo sobie zrobimy deptak, tylko z możliwością postoju niedużych statków. To kwestia aspiracji. Moim zdaniem, powinny być większe.

Elżbieta KUBOWSKA



Jeden z wariantów koncepcji połączenia groblą Łasztowni i Wyspy Grodzkiej.

jest koncepcja na wiele, wiele lat. Szczecin nie ma rynku, więc musi zagrać czymś innym.

Prezydenta interesowały koszty przedsięwzięcia. Miasto już ok. 70 mln zł włożyło w Łasztownię, powstała marina, kolejne 18 mln do wydania jest w planach. Budowa mostu Kłodnego ma pochłonąć 80 mln, a – jak to określił P. Krzystek – luzów zbyt wielu w budżecie nie ma.

Prezes Dębski zastrzega, że chodziło mu o wywołanie dyskusji

bręgo niż gdzieś dalej. To w tym reprezentacyjnym rejonie miasta odbywają się zloty żaglowców, cumują okręty przypływające z wizytą kurtuazyjną i wycieczkowce czy odbywają się chrzty statków. W tym właśnie miejscu obsługiwana jest turystyka morska w porcie Szczecin. Należy jej pomóc w dalszym rozwoju, zamiast szukać niesprawdzonych lokalizacji. Mam obawy, jeśli chodzi o proponowane nabrzeże przy Kanale Grodzkim, bo nawet

czy przebudować, by odpowiednio dostosować je do potrzeb.

Chodzi m.in. o nabrzeże Pasażerskie (przy dawnym Dworcu Morskim). Dziś mogą tu cumować jednostki o zanurzeniu ok. 6 m. Ma ono 380 m długości, czyli podobnie jak proponowane w koncepcji prezentowanej przez J. Dębskiego. Według niektórych szacunków, na jego modernizację potrzeba ok. 40 mln zł, by było w stanie obsłużyć również największe dla portu statki. Mogłoby