

BIULETYN KPZK PAN

Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk
Zeszyt 276, rok 2019, s. 56-70

MAREK IZYDOR

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury,
Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego;
ul. Gabriela Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk;
marek.izydor@skanska.pl

**KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNEJ
MAŁYCH MIAST NADMORSKICH**

Abstract: Shaping Public Space of Small Coastal Cities. This paper deals with the issue of shaping the public spaces in the small coastal cities. This process is influenced by radical changes in the economy of these towns: from maritime-oriented towards the tourist-oriented. In result there is a growing interest in developing new and renewing (revitalizing) historic spaces, as cities adapt to these new functions. This process takes different forms, according to the urban composition of the particular city. On the example of the Pomeranian region in Poland three groups of these cities were defined on the basis of the type of their urban composition. The more in-depth analysis of the selected cities allowed also drawing some final conclusions regarding the consequences of this process for the future of these cities and – in more general view – to the marine economy.

Keywords: Coastal cities, public spaces, Pomeranian region, spatial planning.

JEL codes: R58

Wprowadzenie

Turystyka staje się obszarem gospodarczym, który ma coraz większy wpływ na rozwój miejscowości nadmorskich. W tym kontekście istotnymi stają się także zmieniające się zależności społeczno-gospodarcze pomiędzy

funkcjami związanymi z tradycyjnie rozumianą gospodarką morską (w tym – przeładunkami, przemysłem stoczniowym czy rybactwem) a nowymi, pojawiającymi się w kontekście potrzeb współczesnego społeczeństwa (w tym – turystyką, rekreacją, nowymi formami mieszkalnictwa i in.). Przemiany te mają duże znaczenie dla procesów kształtowania przestrzeni – w tym przestrzeni publicznych – miast nadmorskich. Szczególnie widoczny proces ten jest w odniesieniu do miast małych. Sposób ich kształtowania nabiera obecnie znacznie większego znaczenia ze względu na wzrastającą rolę turystyki w gospodarce tych ośrodków.

Analiza miast turystycznych pozwala na wyodrębnienie poszczególnych elementów ich funkcjonowania: przebywanie czasowe dużej liczby osób, sezonowość, a także czynniki jakościowe jako element przewagi konkurencyjnej. W ramach czynników jakościowych należy wymienić [Czarnecki 2015]:

- poziom walorów turystycznych: naturalne i przyrodnicze, dziedzictwo kulturowe, elementy uzdrowiskowe i rekreacyjne
- poziom i jakość obsługi ruchu turystycznego: noclegi, gastronomia, transport
- poziom oferty towarzyszącej: kulturalnej, rozrywkowej
- poziom bezpieczeństwa i stabilność społeczno-gospodarczą.

Powyższe czynniki w sposób szczególny odnoszą się do przestrzeni publicznej, która jako rdzeń struktury przestrzenno-funkcjonalnej często stanowi o standardzie i atrakcyjności całego miasta i pozwala konkurować z innymi ośrodkami na rynku polskim i międzynarodowym. Wymaga to jednak bardzo uważnej analizy i projektowania tych przestrzeni.

1. Kształtowanie przestrzeni publicznej małych miast nadmorskich woj. pomorskiego

Małe miasta pasa nadmorskiego pełnią głównie dwie funkcje: turystyczno-uzdrowiskową i portową. W zakresie funkcji portowej obserwujemy regres działalności rybackiej i rozwój na tych terenach aktywności turystyczno-sportowej [Zieziula, Nowaczyk 2016]. W zakresie przeładunku towarów w małych portach po okresie wzrostów w latach 2009-2012 (związanych głównie z transportem materiałów budowlanych w ramach inwestycji infrastrukturalnych) obserwujemy spadek przewozów. Dodatkowo małe porty są w znacznym stopniu niedoinwestowane [Raport NIK 2018].

W ostatnich latach obserwujemy natomiast stały wzrost ruchu turystycznego; zgodnie z danymi Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej liczba turystów odwiedzająca województwo pomorskie wzrosła od ponad

6 mln turystów w 2012 r. do ponad 9 mln w 2017 r. Jednocześnie zgodnie z raportem portalu [nocowanie.pl Władysławowo], Łeba, Krynica Morska, Jastarnia znajdowały się w 2019 r. w dziesiątce najbardziej popularnych miast na wyjazdy wakacyjne w Polsce.

W miastach pojawiają się nowi użytkownicy przestrzeni: osoby przebywające czasowo, podmioty obsługujące ruch turystyczny. Przedefiniowaniu ulegają także formy współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami, głównie ze względu na pojawiające się nowe funkcje gospodarcze i turystyczne. Nie bez znaczenia jest także związana z tym zmiana we władaniu poszczególnymi fragmentami przestrzeni.

Powyższe tendencje prowadzą do potrzeby przedefiniowania roli przestrzeni publicznej oraz połączenia tych przestrzeni z portami w małych miastach pasa nadmorskiego.

2. Układ kompozycyjny małych miast pasa nadmorskiego

Rozpatrując zagadnienie małych miast należy zwrócić uwagę na genezę ich powstania, która ma duży wpływ na aktualny układ ich przestrzeni publicznej. Można wyróżnić trzy podstawowe charakterystyki rozwoju ze względu na kompozycję:

- miasta o układzie prostokątnym, ukształtowane wokół rynku,
- miasta o układzie nieregularnym, ukształtowane wokół portu,
- ośrodki o charakterze ulicowym.

Miasta o układzie prostokątnym powstawały w okresie średniowiecznym obok portów. Występowała tu jednak ścisła synergia pomiędzy miastem i portem, co wpływało na rozwój obu tych funkcji. Miasta te pełniły zarówno funkcje związane z gospodarką morską, jak i funkcje wynikające z położenia miasta jako jej lądowego zaplecza. Port oddziaływał na miasto, na jego układ przestrzenny i gospodarczy. Sam charakter portu wywierał także istotny wpływ na kształtowanie oblicza miasta i regionu. Wzajemne relacje miasto – port zmieniały się wraz z upływem czasu i nadal ulegają przemianom.

W ewolucji układu powiązań port morski – miasto portowe Hoyle wyróżnił sześć okresów [Hoyle, Pinder1998]. Związane są one ściśle ze zmianami w sposobie transportu morskiego i przeładowywania ładunków, powstaniem portów II i III generacji. Porty II generacji zaczęły się rozwijać od początku XIX w. w związku ze wzrostem znaczenia transportu morskiego i znacznym zwiększeniem się rozmiarów statków, następował także znaczny rozwój portów i oddzielenie ich od struktur śródmiejskich. W związku z no-

wymi technologiami transportu morskiego z drugiej połowy XX w. (głównie transport kontenerowy, ro-ro, nowe sposoby przeładunków, nowe rodzaje zbiornikowców) porty potrzebowały jednak znacznie większej powierzchni terenu oraz głębszych kanałów portowych. Zaczęto więc tworzyć nowe porty III generacji w pełnej separacji od struktur miejskich [Kochanowski 1999]. Porty w małych miastach nie przeszły jednak zmian z XX w., zostały jedynie dostosowane do obsługi większych jednostek morskich. W ich przypadku nie doszło także do separacji struktury miasta i portu. Według typologii Hoyla struktura powiązań miasto – port pozostała pomiędzy poziomem I i II:

- I – Prymitywny układ port – miasto: Przestrzenna i funkcjonalna jedność portu i miasta.
- II – Rozwój układu port – miasto: Szybki rozwój handlowy i przemysłowy przesuwa rozbudowę portu poza miasto.

Małe miasta o genezie średniowiecznej mogły również powstawać jako nieregularna osada, stanowiąc niejako zaplecze portu. Ze względu na klęski żywiołowe związane głównie z nadmorskim położeniem oraz słabnącą rolą portów, miasta te często przenosiły się w nowe lokalizacje¹. W grupie tych miast zidentyfikować można także ośrodki z wykształconym centrum miasta oraz przestrzeniami portu włączonymi w jego strukturę. W ramach miast rozwijanych wokół portu należy również wskazać miasta o świadomie kształtowanej strukturze w okresie międzywojennym. Podstawowym przykładem miasta o takiej strukturze jest Gdynia. Jednak w okresie tym zrealizowano także port we Władysławowie, głównie jako pełnomorski port rybacki. Układ miast z tego okresu jest otwarty na port. Kształtowanie śródmieścia było trwale związane z procesem kreowania spójnych i przemyślanych przestrzeni spełniających potrzeby ówczesnych mieszkańców. Próbowano świadomie ustalić układ sieci ulicznej i parcelację na kwartały zabudowy, sposób rozmieszczenia, wzajemne powiązania i relacje pomiędzy obszarami o różnorodnym przeznaczeniu przez zastosowanie zasady funkcjonalnego strefowania układów.

Osady ewoluujące w układy miejskie o charakterze ulicowym to najliczniejsza grupa małych miast pasa nadmorskiego. Należy wymienić wśród nich dwie grupy:

- osady rybackie

¹ Przykładowo w 1558 r. miasto Łeba przeniesiono na wschodnie wybrzeże rzeki po serii silnych sztormów. W XV w. ze względu na spadek połowów ryb, konkurencję portu w Gdańsku oraz daniny nałożone na Stary Hel, założono osadę Nowy Hel. Upadek Starego Helu przyspieszył pożar w 1572 r., a ostatecznie zniszczenia dokonała w XVIII w. cofająca się linia brzegowa Mierzei Helskiej.

- „kurorty” nadmorskie.

Małe miasta, które powstały z przekształcenia osad rybackich, pełnią również funkcję kurortów, jednak historia ich powstania jest mocno odzwierciedlona w strukturze tkanki miejskiej. Cechą charakterystyczną tych ośrodków jest koegzystencja wielu funkcji (portowych i miejskich) na niewielkim terenie. Przenikanie się obszarów miasta i portu prowadzi do ich ostatecznego ukształtowania przez wzajemne ograniczenia i ułatwienia w rozwoju. Najczęściej port (w tym infrastruktura komunikacyjna) jest decydującym czynnikiem kształtującym tkankę miasta. Najczęściej porty otoczone są funkcjami miejskimi, które «narastały» w trakcie ich funkcjonowania, co prowadzi do konfliktów przestrzennych. Większość małych miast portowych z tej grupy posiada układ niezależny od brzegu morskiego, gdyż rozwijały się jako porty rzeczne. Ich tkanka jest więc często zorientowana wzdłuż rzeki, a nie linii brzegowej.

W rozwoju kurortów nadmorskich można także wyznaczyć dwa zasadnicze okresy ich rozwoju: przed i po II wojnie światowej. Dla założycieli kurortów istotny był kontakt z przyrodą, plażą morską, nie wyznaczano także ostrych granic pomiędzy zabudową i naturą, z wyjątkiem bulwaru nadmorskiego². Były to najczęściej układy linearne rozciągnięte wzdłuż linii brzegowej z centrum w formie kameralnego układu miejskiego lub osiedla miejskiego z zabudową willową. Komunikacja oparta była na ruchu pieszym. Okres po II wojnie światowej to najczęściej niekontrolowany rozwój przestrzenny kurortów wraz z budową wielkich ośrodków wypoczynkowych³.

3. Charakterystyczne przestrzenie publiczne małych miast nadmorskich

Tradycyjne formy przestrzeni publicznych to przede wszystkim: ulice z wykształconą zabudową po jednej lub obu stronach, place miejskie, skwery. Ze względu na nadwodne położenie oraz dwie dominujące funkcje (turystyczną i portową) w małych miastach pasa nadmorskiego można przyjąć dodatkowy podział przestrzeni publicznych uwzględniający odgrywaną rolę oraz sposób zagospodarowania. Podział ten jest także istotny ze względu na sezonowe znaczne zwiększenie liczby osób przebywających w miejscowościach nadmorskich.

Zgodnie z powyższymi rozważaniami można wyróżnić poniższe grupy przestrzeni publicznych:

² Dobrym przykładem takiego ośrodka na polskim wybrzeżu jest Jurata.

³ W tym kontekście wspomnieć należy rozwój np. obszaru pomiędzy międzywojennymi ośrodkami Władysławowa i Jastrzębiej Góry.

- plaże i promenady
- bulwary nadmorskie, mola
- tereny portowe i związane z obsługą portu
- przestrzeń handlu i usług głównie gastronomicznych i noclegowych
- przestrzenie wokół zabytków kultury materialnej i miejsca „wyreżysrowanych” atrakcji
- parki/skwery, miejsca sportu

Plaża jest najczęściej najbardziej atrakcyjną przestrzenią małych miast nadmorskich, przede wszystkim ze względu na otwarte panoramy oraz otaczającą przyrodę. Polskie wybrzeże bałtyckie posiada atrakcyjne piaszczyste plaże z charakterystycznymi wydymami wraz z pasem lasu. Jest to długie na pięćset kilometrów wybrzeże nieczęsto występujące w innych europejskich krajach [Lijewski *et al.* 2002]. Plaża to podstawowa atrakcja przyciągająca turystów, jest miejscem aktywności związanych z kąpielami morskimi, ale także aktywności sportowych (np. sporty wodne, różnego rodzaju zawody), kulturalnych (np. teatr na plaży), a także kulinarnych.

Promenady to droga łącząca miasto z morzem, w kurortach była to często najważniejsza przestrzeń publiczna rozciągająca się wzdłuż wody. Ze względu na różny charakter nabrzeżnego pasa technicznego i ochronnego może przyjmować formę leśnej alei lub promenady, wprowadzane są również dodatkowe funkcje (sportowe, handel, ochroną brzegu morskiego). Problemy, które mogą występować w ramach tych przestrzeni to brak wyraźnego połączenia z układem miasta, zaniedbane obszary, niskostandardowe zagospodarowanie sezonowe, przewymiarowanie – w tym duże powierzchnie pokryte utwardzoną nawierzchnią.

Bulwary nadmorskie to często ze względu na pas techniczny nabrzeża jedyne poza plażami przestrzenie otwarte na wodę. Najczęściej jest to bardzo atrakcyjna przestrzeń frontu wodnego, zarówno dla mieszkańców, turystów, ale także dla inwestorów. Przestrzenie nadwodne stają się unikatowymi miejscami w krajobrazie miasta oraz celem wizyt mieszkańców i turystów. Jej podstawowe funkcje społeczne to:

- reprezentacyjna
- kulturowa
- sportowo-rekreacyjna
- integracji miasta z wodą

Ze względu na nadwodne położenie należy również zwrócić uwagę na techniczną funkcję tych przestrzeni, a przede wszystkim ochronę przeciwpowodziową. Bulwary nadmorskie są również często połączone z portami.

Porty to ważny element gospodarczy miast nadmorskich, tereny portowe są silnie połączone z miastem w zakresie funkcjonalno-przestrzennym. Podstawowe funkcje portów (obsługa połowów ryb i przeładunkowa) odnotowują tendencje spadkowe. Rozwija się natomiast funkcja turystyczno-sportowa i transportu pasażerskiego, co wymaga przede wszystkim odpowiedniej infrastruktury technicznej oraz połączenia z przestrzeniami publicznymi miasta. Porty to także element dziedzictwa morskiego, a ich autentyzm przyciąga coraz więcej turystów. Należy również zwrócić uwagę na możliwości realizacji nowych funkcji przez małe porty, np. obsługa morskich farm wiatrowych.

Teren handlu i usług w małych miastach pasa nadmorskiego to często również pochodna funkcji turystycznej [Szymańska 2012]. Tereny usługowe mogą być usytuowane wyspowo w obszarach o turystycznym charakterze. Ze względu na dużą sezonową zmienność użytkowników, przestrzenie te przybierają także charakter tymczasowy o niskim standardzie. Często brak jest wykształconego układu przestrzeni centralnych, a lokalizacja handlu i usług podyktowana jest jedynie obsługą turystów. Dodatkowym problemem jest duży sezonowy ruch kołowy i brak miejsc parkingowych. Jeżeli miasto posiada wykształcone centrum umiejscowione jest w jego historycznej lokalizacji.

Kolejna grupa przestrzeni to obszary wokół zabytków kultury materialnej, są to najczęściej latarnie morskie, muzea, parki etnograficzne, parki związane z morskim ekosystemem (np. fokarium). Obserwujemy również trend rozwoju parków rozrywki i parków tematycznych, co wynika z faktu, że w wielu przypadkach inwestorzy prywatni oraz samorządy lokalne postawiły na stworzenie nowych atrakcji turystycznych. Atrakcje te, pochodzenia antropogenicznego, oraz otaczająca natura (przede wszystkim morskie wybrzeże) są istotnym elementem rynku turystycznego Pomorza.

W omawianych miastach ze względu na otaczającą przyrodę nie występują duże założenia parkowe, najczęściej zieleń urządzona to skwery, należy jednak podkreślić, że wobec fragmentacji zasobów przyrodniczych konieczne jest podejmowanie prób ich łączenia, tworzenia korytarzy ekologicznych. Publiczne tereny zielone umożliwiają scalenie obszarów o różnych funkcjach. Należy również zwrócić uwagę na boiska, place zabaw, siłownie na świeżym powietrzu.

4. Układ przestrzeni publicznych małych miast nadmorskich

Aby odnieść powyższe rozważania do przestrzeni miast poddano analizie małe miasta nadmorskie województwa pomorskiego. Zbadane zostały

przede wszystkim układ i wzajemne zależności wyżej wyspecyfikowanych charakterystycznych przestrzeni publicznych. Syntezę dokonano w grupach miast ze względu na ich układ kompozycyjny.

4.1. Miasta o układzie prostokątnym, uksztalowane wokół rynku

Puck

Miasto położone jest u ujścia rzeki Płutnicy do Zatoki Puckiej. W związku z tym strategicznym położeniem zlokalizowano tam w okresie wczesnego średniowiecza port [Stępień 1998]. Puck posiada dobrze zachowany historyczny układ rynku wraz przylegającymi ulicami z zachowanymi pierzejami średniowiecznych kamieniczek, teren ten stanowi śródmieście i jest rejonem koncentracji usług, uzupełnionym o funkcję mieszkaniową. *Większość zabudowy jest tu dobrze zachowana, lecz wiele budynków wymaga remontów, rehabilitacji, przekształceń lub porządkowania otoczenia* [Studium Puck... 2018] Pomiedzy rynkiem i portem zlokalizowany jest kościół pod wezwaniem Św. Piotra i Pawła. Na północ od centrum zlokalizowane są: Port Rybacki, bulwar nadmorski wzdłuż ul. Żeglarzy, moło wraz z mariną jachtową i plaża. Dalej można dotrzeć do parku ciągnącego się wzdłuż brzegu.

4.2. Miasta o układzie nieregularnym, uksztalowane wokół portu

Ustka

Ustka to miasto o powierzchni ponad 10 km², o prawie 16 tys. mieszkańców, pełniące funkcje portowe, uzdrowiskowe oraz letniego kąpieliska morskiego. Dla rozwoju miasta istotna jest także bliskość 90-tysięcznego Słupska oraz urbanizacja terenów pomiędzy dwoma miastami. Miasto posiada zwartą strukturę, a większość terenów zabudowanych zlokalizowanych jest w promieniu do 2 km od centrum. Miasto ma także wykształconą wyraźną kompozycję: centrum zlokalizowane wokół wyremontowanej ul. Marynarki Polskiej pomiędzy Parkiem Stoczniovców i Kapitanatem Portu, z wyraźnym zaznaczeniem lokalizacji latarni morskiej stanowiącej jedną z głównych atrakcji turystycznych. Pas, który oddziela centrum miasta od plaży wschodniej tworzą promenada nadmorska, bulwar Portowy oraz Trakt Solidarności. *Tereny śródmiejskie są intensywnie zagospodarowane, jednak wymagają przekształceń funkcjonalnych i estetycznych, zmiany sposobu or-*

ganizacji ruchu kołowego oraz poprawy warunków środowiska miejskiego [Studium Ustka...2018]

Jednym z najważniejszych elementów struktury miasta jest port, który na prawym brzegu rzeki Słupi uległ znacznym przekształceniom i zaczyna pełnić funkcję wielofunkcyjnej strefy miejskiej, która jest dobrze zintegrowana z centrum miasta. Większość funkcji portowych zlokalizowanych na lewym brzegu, jednocześnie część miasta po zachodniej stronie rzeki Słupi jest słabiej zagospodarowana.

Odnowione przestrzenie miasta posiadają charakter miejscowości kurortowej i jednorodną stylistykę. Warta podkreślenia jest dbałość o wysoką jakość przestrzeni publicznych, czego najlepszym przykładem jest kładka nad kanałem portowym czy ul. Marynarki Polskiej.

Łeba

Łeba położona jest w pasie nadmorskim u ujścia rzeki Łeby pomiędzy jeziorami przybrzeżnymi Łebsko i Sarbsko, jest miastem wyrosłym na średniowiecznej tradycji portu rybackiego. Funkcjonuje głównie jako letnie kąpielisko morskie, wykorzystując głównie otaczającą przyrodę: plaże, Słowiński Park Narodowy, rezerwat przyrody „Mierzeja Sarbska”.

Śródmieście miasta zlokalizowane jest wzdłuż ul. Kościuszki i Wojska Polskiego wraz ze Skwerem Rybaka. Port włączony jest w strukturę miasta, szczególnie bulwar spacerowy wzdłuż ul. Abrahama na Nabrzeżu Słupskim i Północnym. Marina umiejscowiona jest po stronie zachodniej rzeki Łeby i odcięta jest od miasta.

Miasto posiada czytelny układ przestrzeni publicznych, którymi można przemieścić się z okolic dworca PKP do części wczasowo-turystycznej zlokalizowanej wzdłuż wschodniej plaży. W mieście funkcjonuje duża ilość obiektów użytkowanych sezonowo, szczególnie wzdłuż ulic Wojska Polskiego i Nadmorskiej.

Hel

Hel to czterotysięczne miasto położone na końcu Mierzei Helskiej, otoczone z trzech stron wodami Morza Bałtyckiego i Zatoki Puckiej. Istotne dla rozwoju miasta są turystyka, port oraz funkcje obronne kraju.

Tereny zurbanizowane zlokalizowane są w części północno-wschodniej miasta i otoczone są terenami leśnymi. Centrum miasta zlokalizowane jest wzdłuż ul. Wiejskiej, która stanowi historyczną oś kompozycyjną. Zlokalizowane tu są obiekty administracyjne oraz usługi i gastronomia ukierunkowane

głównie na turystów. Centrum miasta obejmuje także Bulwar Nadmorski rozciągający się pomiędzy portem rybackim i fokarium.

Port rybacki włączony jest w strukturę miasta, nie pełni obecnie funkcji przeładunkowej ze względu na ograniczony dojazd. Realizowane funkcje to: rybołówstwo i przetwórstwo ryb (w części południowej), port jachtowy, transport pasażerski, rekreacyjna (w części północnej)

Należy zwrócić uwagę na czytelny układ głównych przestrzeni publicznych miasta od dworca PKP przez ul. Wiejską do portu oraz wysoką jakość tych przestrzeni. Nieciągłość przestrzeni publicznych występuje w kierunku plaży południowej i latarni morskiej.

Wyzwanie dla miasta będzie stanowiło przekształcenie opuszczonych terenów portowych w południowej części i włączenie ich w strukturę miasta. Dodatkowo planowane jest stopniowe uwalnianie terenów powojkowych wraz z portem wojennym.

Władysławowo

Miasto powstało w 1952 r. z połączenia kilku dzielnic:

- Wielkiej Wsi: osady rybackiej,
- Cetniewa,
- Hallerowa: osady założonej w latach 20. XX w., jako nowoczesnego kąpieliska nadmorskiego
- dzielnicy portowej wokół portu Władysławowo, rozbudowanego w latach 30, jako gwarantującego dostęp Polsce bezpośrednio do wód Morza Bałtyckiego.

Ponieważ miasto jest połączeniem kilku osad, można tu wyróżnić kilka układów kompozycyjnych. Władysławowo to miasto wokół portu, Cetniewo oraz Wielka Wieś powstały w ramach rozwoju układów ulicowych.

We Władysławowie można wskazać dwa obszary centralne. Jeden to ul. Hallera pomiędzy Domem Rybaka (w którym aktualnie mieści się Urząd Miasta) i Dworcem PKP. Obszar ten jest zabudowany osiedlem mieszkaniowym oraz pawilonami handlowymi, zlokalizowany jest tu także Lunapark i Scena Letnia. Jakość tego zagospodarowania znacznie obniża walory przestrzeni. Drugie centrum Władysławowa to Aleja Gwiazd Sportu, ul. Hryniewieckiego i Morska w Cetniewie, które rozwijane jest głównie jako zaplecze turystyczne miasta.

W zagospodarowaniu miasta należy zwrócić uwagę na brak wykształconego centrum miasta i spójnego układu przestrzeni publicznych, dużą ilość niskiej jakości przestrzeni handlu. Port nie jest włączony w układ przestrzeni miejskich.

4.3. Miasta powstałe jako rozwój układów ulicowych

Jastarnia

Jastarnia leży w centralnej części Półwyspu Helskiego, pełniąc przede wszystkim funkcje ośrodka turystycznego.

Ze względu na szybki i chaotyczny rozwój miasta w okresie powojennym charakteryzuje się ono w wielu miejscach brakiem funkcjonalności zagospodarowania i zaburzeniami układów urbanistycznych. Niewykształcone jest centrum miasta, a rolę głównej przestrzeni publiczną stanowi ul. Księdza Sychy oraz ul. Stelmaszczyka prowadząca na molo. Port nie jest włączony w struktury miasta, pełni funkcje: przystani rybackiej, stoczniową, transportu pasażerskiego, rekreacyjną i zanikającą przeładunkową. Zachodnia część portu jest bardziej zagospodarowana, wschodnia to głównie baza żeglarstwa sportowego i pletwonurków, obie części połączone są bulwarem spacerowym otwartym na zatokę.

Problemy przestrzenne miasta potęguje linia kolejowa odcinając miasto od plaż nadmorskich oraz duża liczba obiektów tymczasowych.

Krynica Morska

Krynica Morska to najmniejsze miasto Polski zamieszkałe przez niecałe półtora tysiąca osób, położone na Mierzei Wiślanej. Miasto nie posiada wykształconego centrum, jako przestrzenie główne można uznać ul. Teleekspresu, Morską, Bulwar Słoneczny, rondo koło hotelu Continental, ul. Gdańską wraz z placem obok portu. Przestrzenie te są zdefragmentowane i rozrzucone po całym mieście. Port pełni funkcje transportu pasażerskiego, turystyczne i mariny jachtowej. Osobno zlokalizowana jest przystań rybacka.

Dodatkowo problemy przestrzenne potęgują duże powierzchnie placów o niskiej jakości, niewysoki standard terenów „wyreżyserowanej” rozrywki i duża ilość obiektów sezonowych. Można zaobserwować nagromadzenie chaotycznej reklamy.

5. Ocena przestrzeni publicznych miast nadmorskich jako elementu ich rozwoju

Miejscowości pasa nadmorskiego odgrywają ważną rolę w rozwoju turystyki w Polsce. Wybrzeże Bałtyku to jeden z najbardziej atrakcyjnych regionów w Polsce. Jako czynniki rozwojowe nadmorskich miejscowości należy wymienić przede wszystkim:

- środowisko przyrodnicze, które w przestrzeni publicznej małych miast nadmorskich należy odnieść do plaż, promenad nadmorskich, parków,
- dziedzictwo kulturowe, które w przestrzeni publicznej obecne jest głównie w postaci historycznych centrów miast, portów oraz przestrzeni wokół muzeów i zabytków.

Na podstawie opisanych w powyższym punkcie struktur funkcjonalnych poszczególnych miast przeprowadzono ocenę porównawczą przestrzeni publicznych antropogenicznych (tab. 1).

Tabela 1

Ocena przestrzeni publicznych miast nadmorskich woj. pomorskiego

Miasto	Ilość turystów w stosunku do mieszkańców	Wykształcone centrum miasta	Ogólna ocena przestrzeni portowej	Otwarcie na wodę, bulwary nadmorskie	Zarys układu przestrzeni publicznych
Ustka	średnia	+	++	++	+
Władysławowo	wysoka	–	–	–	–
Puck	niska	+	++	++	+
Jastarnia	wysoka	–	+	+	–
Łeba	wysoka	+	++	+	+
Hel	średnia	+	++	++	+
Krynica Morska	wysoka	–	+	–	–

Źródło: Opracowanie własne.

Kryteria oceny:

- Wykształcone centrum miasta: ocena tak/nie
- Ocena przestrzeni portowej: łączenie funkcji, jakość przestrzeni, połączenie portu z przestrzeniami miasta
- Bulwary nadmorskie: otwarcie na wodę, jakość przestrzeni bulwarów, funkcje
- Zarys układu przestrzeni publicznych: ocena tak/nie

W ramach dokonanej oceny miast można dostrzec główne problemy w kształtowaniu przestrzeni publicznej małych miast nadmorskich:

- brak centrum miasta, brak wykształconego układu przestrzeni publicznych,
- przestrzeń użytkowana sezonowo, brak zróżnicowanej funkcji,
- porty jako element morskiego dziedzictwa nie włączone w układ przestrzenny miasta, brak otwarcia na wodę,

- duży ruch kołowy, przestrzenie publiczne wykorzystywane na parking.

Przed miastami nadmorskimi stawiane są nowe wyzwania oraz wymóg konkurowania z innymi miejscowościami nie tylko w skali regionu czy kraju, ale również w wymiarze europejskim. Należy wskazać dziedzictwo kulturowe jako element, wokół którego można budować strategię rozwoju i zwiększenia atrakcyjności miasta. Jest to również zbieżne z coraz bardziej popularną w ostatnich latach turystyką nastawioną na zaspokojenie potrzeb intelektualnych i duchowych. Aby zrealizować powyższe założenia rozwojowe należy wziąć pod uwagę podstawowe możliwości wykorzystania w tym zakresie przestrzeni publicznych poprzez stworzenie centrum miasta wraz z utworzeniem układu przestrzeni publicznych i włączonym w te struktury portem.

6. Rola i znaczenia przestrzeni publicznej w kształtowaniu tożsamości małego miasta portowego

Zidentyfikowane w ramach opracowania aspekty i problemy kształtowania przestrzeni publicznej małych miast nadmorskich pozwalają na określenie wielu konkluzji, odnoszących się do sposobu ich kształtowania – w tym zarówno aspektów przestrzennych, jak i odnoszących się do sposobu ich planowania i kształtowania.

Po pierwsze, zauważyć należy, że przestrzenie te mają bardzo duże znaczenie dla tożsamości całego miasta, co w sposób bezpośredni przekłada się na jego atrakcyjność turystyczną. Pamiętać przy tym należy, że znaczenie tożsamościowe przestrzeni publicznej odnosi się do jej wpływu na tożsamość pojedynczego jej użytkownika, zwłaszcza tę jej część, którą nazwać można tożsamością lub identyfikacją miejską. W takim kontekście istotne jest, aby elementy te były czytelne dla mieszkańców ale także dla osób przebywających czasowo. W efekcie coraz częściej wysiłki urbanistów w ramach projektowania miejscowości nadwodnych koncentrują się obecnie na integracji struktury miejskiej z wodą i jej najbliższym otoczeniem jako podstawowym elemencie *genius loci*. Zakres realizowanych przekształceń przestrzeni nadwodnych jest także związany ze wzmocnieniem tożsamości tych miejsc i ich tradycyjnych związków z morską i portową tożsamością miasta. Szczególną rolę w tym procesie odgrywają, stanowiącą jeden z głównych elementów tożsamości miast, zlokalizowane w tych miejscach przestrzenie publiczne [Lorens 2010].

Po drugie, jako elementy, które identyfikują miasto najczęściej można wskazać rynek, główną ulicę, deptak, inne obszary mające symboliczne

znaczenie (np. plaża, port). Czytelny układ przestrzeni publicznych zawierających te elementy, komunikuje określone znaczenie i aspiracje miast, może wzmacniać poczucie identyfikacji z miastem i tożsamość miejsca.

Należy również zwrócić uwagę, że przestrzenie publiczne małych miast nadmorskich pełnią często funkcję wizytówek miast, stanowią wręcz atrakcje turystyczne same w sobie. Są one w mniejszym stopniu wykorzystywane przez mieszkańców i stają się przestrzeniami głównie turystycznymi co potęguje sezonowość ich użytkowania. Tym samym skonkludować można, że w opisywanych miastach przestrzenie publiczne odgrywają dwie zasadnicze role:

- tradycyjne miejsce spotkań i wymiany poglądów, handlu,
- element konkurencji na rynku turystycznym, jako nowy aspekt.

Podsumowanie

Nowe funkcje przestrzeni publicznej, rozwijające się w przeanalizowanych małych miastach nadmorskich, mają ważny wpływ na sposób ich fizycznego kształtowania. Istotna jest konstatacja, że funkcje te – wprowadzane w ciągu ostatnich paru dziesięcioleci – w dużym stopniu korzystają z autentyczności przestrzeni wykształconej przez stulecia w ramach jej tradycyjnej roli. Jednocześnie jednak zmianom podlegają całe ośrodki, co wynika ze zmian w odniesieniu do ich profilu społeczno-gospodarczego: w coraz mniejszym stopniu bazuje on na szeroko pojętej gospodarce morskiej, a w coraz większym – na funkcjach związanych z szeroko pojętą turystyką.

Zmiany te niosą także konsekwencje dla gospodarki morskiej i możliwości wykorzystania gospodarczego morza. Małe miasta portowe – zmieniając swój charakter – generują nowe możliwości wykorzystania gospodarczego morza, a jednocześnie zmienia się ich rola w zakresie obsługi tradycyjnie rozumianych gałęzi gospodarki morskiej. Istotne znaczenie ma zanik przestrzeni i funkcji portowych czy stoczniowych.

W konsekwencji tych przemian konieczne jest wypracowanie nowego sposobu planowania rozwoju małych miast nadmorskich. Przede wszystkim ważne jest, aby przy podejmowaniu decyzji planistycznych uwzględnić tożsamość morską poszczególnych miejsc połączonych w czytelny układ przestrzeni publicznych. Konieczne jest całościowe rozumienie szczególnego znaczenia małych miast portowych w rozwoju regionów nadmorskich – wymaga to m.in. odpowiednich regulacji w dokumentach o zasięgu regionalnym czy nawet krajowym. Osobną kwestią jest jakość zagospodarowania przestrzeni tych miast – nie dotyczy to tylko samych przestrzeni publicznych o cha-

rakterze śródmiejskim. Niska jakość i sztamowość wprowadzanych rozwiązań stanowiącą mogą znaczną barierę w ich dalszym rozwoju. Dlatego też konieczne wydaje się zarówno wprowadzanie bardziej precyzyjnych regulacji planistycznych w odniesieniu do charakteru tychże, jak i uświadamianie lokalnym interesariuszom przekształceń – mieszkańcom, lokalnym władzom i przedsiębiorcom – znaczenia wysokiej jakości zagospodarowania w zmieniających się realiach społeczno-gospodarczych.

Literatura

- Boksański Z., 2008, *Tożsamości zbiorowe*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Czarnecki B., 2015, *Turystyka jako czynnik rozwoju miasta*, [w:] *Ekonomia i Środowisko*, nr 55, J. Demianowicz (red.). EkoPress, Białystok.
- Hoyle B., Pinder D., 1998, *Development Dynamics of the Port – City Interface*, [w:] *Cityport Industrialization and Regional Development*, B. Hoyle, D. Pinder (red.). Pergamon Press, Oxford.
- Kochanowski M., 1999, *Miasto i Port. Relacje historyczne i współczesne jako problem strategii rozwoju miasta*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, J. Kołodziejcki, T. Parteka (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 186, Warszawa.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002, *Geografia turystyki Polski*. PWE, Warszawa.
- Lorens P., 2010, *Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej*, [w:] *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.). Wyd. Urbanista, Gdańsk.
- Raport NIK, 2018, *Informacja o wynikach kontroli Rozwój Średnich i Małych Portów Morskich*, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura, Gdańsk.
- Stępień W., 1998, *Wczesnośredniowieczny port w Pucku*, [w:] *Historia Pucka*, A. Groth (red.). Wyd. „Marpress”, Gdańsk.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Puck*, 2018, Puck.
- Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Ustka*, 2018, Ustka.
- Szymańska W., 2012, *Miasto Ustka jako uzdrowisko – rozwój przestrzenny i funkcjonalny*, [w:] *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, E. Rydz (red.). Wyd. Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk: 209-236.
- Zieziula J., Nowaczyk P., 2016, *Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009-2014*. *Marketing i Zarządzanie*, nr 1 (42), Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego: 217-228.