



10 stycznia 2011 r.

Protokół z III warsztatów TRMS

„Zagospodarowanie przestrzenne Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej- Turystyka”

1. Miejsce i czas spotkania: Ośrodek Szkoleniowo- Wypoczynkowy Temida w Świnoujściu, 5 stycznia 2011 r. godz. 9-16.

2. Uczestnicy spotkania:

Gospodarze spotkania:

- Michalska Barbara- Zastępca Prezydenta Miasta Świnoujście,
- Rówińska Katarzyna- Naczelnik Wydziału Rozwoju i Promocji Urzędu Miasta Świnoujście,
- Smalc Joanna- Naczelnik Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Świnoujście,

Zaproszeni prelegenci:

- Dr inż. arch. Freino Helena, adiunkt w Zakładzie Urbanistyki, Planowania Regionalnego i Zarządzania, WBiA, ZUT w Szczecinie,
- Kilariski Zdzisław- autor przewodnika „Szlak wodny Berlin- Szczecin- Bałtyk”.

Członkowie wspólnego Komitetu:

- Czosnowski Krzysztof- Zastępca Naczelnika- Kierownik Referatu Planowania Przestrzennego, UMiG Gryfino,
- Dendewicz Stanisław- Dyrektor RBGP – przewodniczący Wspólnego Komitetu,
- Garboś Aleksandra- Z-ca Naczelnika Wydziału Architektury i Budownictwa ds. urbanistyki; Urząd Miasta Świnoujście,
- Pilecki Krzysztof- Naczelnik Wydziału Gospodarki Przestrzennej, UM Stargard Szczeciński,
- Szostak Anna- Naczelnik Wydziału Architektury i Urbanistyki, UM Police,
- Walaszkowski Roman- Dyrektor Biura SSOM.

Pracownicy RBGP:

- Jaksina Tomasz- Asystent,
- Urbański Michał - Główny Projektant,
- Wolny Lilli- Asystent,
- Zieliński Tomasz- Generalny Projektant.

Oraz zaproszeni goście (wg listy).

3. Przebieg spotkania:

3.1. Przywitanie uczestników

3.2. Prezentacja „**Najważniejsze procesy inwestycyjne miasta Świnoujście**”- p. **Barbara Michalska**. Na początku prezentacji zostały przedstawione główne uwarunkowania miasta Świnoujście. Zostało ono przedstawione jako miasto małe, wyspiarskie, przygraniczne, bogate w cenne przyrodniczo tereny i posiadające dostęp do wód morskich i śródlądowych. Miasto to jest również dobrze skomunikowane ze stroną niemiecką: autobusy, pociągi i lotnisko w Garzu, dokąd latają loty czarterowe. Trzy główne wyspy, na których leży miasto, to:

1) Uznam- zabudowa mieszkaniowa i ogólnomiejska; funkcja turystyczna i uzdrowiskowa



2) Wolin- funkcja produkcyjno- składowa i okołoportowa
3) Karsibór – zabudowa mieszkaniowa; funkcja rolnicza, turystyczna i agroturystyczna
Przy tworzeniu planów dla miasta Świnoujście wytypowano kilka obszarów o dużym potencjale rozwojowym:

- dzielnica nadmorska; leży ona w strefie A ochrony konserwatorskiej i uzdrowiskowej; stworzono dla niej plan miejscowy, podtrzymujący status uzdrowiska. Główne działania w tej dzielnicy polegają na dostosowywaniu ośrodków wypoczynkowych do wymagań turystów niemieckich. Potrzebne jest również stworzenie dużego hotelu o wysokim standardzie.
- basen Północny i tereny sąsiadujące- znajduje się tu działający port jachtowy (1 km nabrzeża= około 300 jednostek)

Jako najważniejsze inwestycje wymieniono:

- budowę stałej przeprawy między wyspami Uznam i Wolin.
- most między Karsiborem i Wolinem,
- rewaloryzacja Parku Zdrojowego,
- budowa centrum kultury i sportu,
- potrzeba identyfikacji śródmieścia.

Kierunki rozwoju turystyki: uzdrowiskowa, wypoczynkowa, aktywna

3.3. Prezentacja: **„Szlak wodny Berlin- Szczecin Bałtyk” p. Zdzisław Kilariski.** W swojej prezentacji pan Kilariski przedstawił krótko historię związaną z powstaniem przewodnika. Berlin jest dużym skrzyżowaniem dróg wodnych. Stamtąd za pośrednictwem kanałów i Odry można się dostać do Szczecina, następnie na Zalew Szczeciński i dalej cieśninami: Penne, Świna i Dziwna na Bałtyk. Przewodnik opisuje poszczególne etapy tej trasy, podając ważne parametry dróg wodnych, a także opisując warunki panujące w poszczególnych marinach. Jest to doskonała ilustracja stanu tych dróg.

3.4. Prezentacja: **„Ustalenia Planu Zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie turystyki”- p. Tomasz Jaksina.** Na początku prezentacji padło pytanie, czy warto w ogóle zajmować się turystyką. Z danych statystycznych wynika, że turystyka stanowi 6% krajowego PKB. W województwie zachodniopomorskim odsetek ten jest szacunkowo co najmniej dwukrotnie wyższy, tak więc turystyka jest ważnym elementem gospodarki. Z tych samych badań wynika, że turystami odwiedzającymi Polskę najczęściej są Niemcy i Skandynawowie, przyjeżdżający do Polski wypoczynkowo, najczęściej latem. Często są to pobyty krótkookresowe.

Praktycznie cały Zalew znajduje się pod ochroną Natura 2000. Ma to swoje dobre i złe strony.

Wśród kierunków rozwoju turystyki największy nacisk kładziono na turystykę wodną:

- 1) budowa i modernizacja marin wchodzących w Zachodniopomorskiego szlaku Żeglarskiego,
- 2) rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i w morskich przystaniach rybackich,
- 3) zagospodarowanie turystyczne Zalewu Kamieńskiego,
- 4) udrożnienie szlaku wodnego Zalew Kamieński- Dziwna- Bałtyk,
- 5) rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż miejskich nabrzeży w miastach położonych nad wodą,
- 6) wykształcenie centrów obsługi ruchu turystyki wodnej w wybranych ośrodkach,
- 7) zapewnienie publicznego dostępu do brzegów rzek i jezior- ograniczenie ich zabudowy i grodzenia,



- 8) udostępnienie Międzyodrza dla turystyki pieszej i rowerowej (budowa przejść nad kanałami, wyznaczenie pól biwakowych, ścieżek dydaktycznych) oraz budowa infrastruktury dla turystyki kajakowej,
- 9) rozbudowa nadbałtyckiego szlaku rowerowego R-10, oraz trasy wokół zalewu Szczecińskiego R-66,
- 10) wykreowanie turystyki wodnej jako regionalnego produktu turystycznego, promocja Zalewu Szczecińskiego na rzecz intensyfikacji ruchu turystycznego na akwenach śródlądowych, wypromowanie pętli żeglarskiej –Świnoujście – Kołobrzeg – Bornholm – Sassnitz – Świnoujście.

Jako główny problem związany z turystyką przedstawiono brak informacji o atrakcjach regionu.

- 3.5. Prezentacja **„Rezultaty warsztatów ISOCARP w kontekście turystycznych możliwości rozwoju Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej”- p. Helena Freino.** Na początku prezentacji przedstawiono historię ISOCARP. W ramach jej działalności przeprowadza się warsztaty UPAT (Urban Planning Advisory Team). W 2009 roku warsztaty takie przeprowadzono w Szczecinie. W ramach tego warsztatu starano się wypracować rekomendacje i kierunki rozwoju dla regionu. Brano pod uwagę min. wizerunek tworzony przez środowisko, dziedzictwo kulturowe regionu, oraz przez jego uwarunkowania geograficzne (Brama na Bałtyk, Brama Niemcy- Polska, most lądowy Bałtyk - Adriatyk).

Rekomendacje dla regionu dotyczące wizerunku i tożsamości:

- stworzenie katalogów przyrodniczego i kulturalnego obejmującego miejscowe: ekosystemy, produkty żywnościowe, sztukę , architekturę, układy urbanistyczne i krajobrazy,
- stworzenie regionalnego programu tożsamości bazując na unikalnych i charakterystycznych cechach regionu,
- należy rozwijać postrzeganie regionu metropolitalnego, jako tożsamości kulturowej oferującej bogactwo miejsc szczególnych rozmieszczonych w całym regionie,
- rozwijanie postrzegania frontów wodnych i dziedzictwa przemysłowego, jako części regionalnej tożsamości kulturowej,
- utworzenie komitetu Doradczego Regionu Metropolitalnego; jego zadaniem byłoby przygotowanie rekomendacji dla Samorządowego Stowarzyszenia Współpracy Regionalnej.
- relacje międzyregionalne; turystyka: zmiana popytu turystycznego i przesunięcie oferty usług turystycznych (wydłużenie sezonu turystycznego, różnorodne wydarzenia kulturalne, usługi rekreacyjno- zdrowotne dla klientów z krajów UE

Rekomendacje dotyczące turystyki:

- po określeniu elementów dobrze przygotowanego produktu turystycznego (atrakcje, infrastruktura, usługi, informacja, promocja) stwierdzono, że najbardziej potrzebnym komponentem jest promocja,
- stworzenie internetowej, wielosektorowej, międzyregionalnej bazy danych o organizacjach.
- kierująca rola w tworzeniu i przeprowadzaniu międzyregionalnych programów i imprez.
- utworzenie Bałtyckiego Centrum Żeglarskiego; jego celem byłaby min. organizacja dorocznych zawodów żeglarskich. Pomogłoby to utwierdzić markę Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w regionie Bałtyku.
-



3.6. Dyskusja: Moderatorem dyskusji był Dyrektor RBGP Stanisław Dendewicz.

Jako pierwszy głos w dyskusji zabrał Dyrektor Dendewicz Jego uwaga skierowana była do wystąpienia pani Michalskiej i dotyczyła zbyt małego stopnia integracji planowania (dotyczy to adaptacji basenu portowego na marinę: czy miała tu miejsce konsultacja z Urzędem Morskim i przyrodnikami?). Kolejna uwaga dotyczyła zagadnienia śródmieścia i próby jego identyfikacji poprzez zmianę układu komunikacyjnego- czy miało tu miejsce badanie skutków takich zmian? Ostatnia uwaga dotyczyła niechęci do budowy mostu zwodzonego na Karsibór- czy zostały tu policzone korzyści?

Pani Michalska: z Basenem Północnym są kłopoty dotyczące recyrkulacji wody; wiadomo, że istniał przepust, ale nikt nie wie, na jakiej zasadzie działał; nie podjęto analizy dotyczącej celowości przepustu; rozmowy dotyczące biologii były prowadzone, ale nic z nich nie wynikło. Co do mostu - był analizowany temat mostu zwodzonego, ale koszty były nie do udźwignięcia; obecny most prowadzi do terenów atrakcyjnych dla inwestorów, ale mogą po nim jeździć tylko auta do 12t, co poważne ograniczenie. Brak możliwości finansowania z zewnątrz.

Istnieje propozycja wyłączenia centrum z ruchu kołowego - konsultacje społeczne pokazują mniej więcej 50% poparcie, dla tego pomysłu.

Potem nastąpiła krótka debata, dotycząca celowości tego działania. Pani Freino zaproponowała stworzenie systemu parkingów. Pani Michalska zgodziła się, że parkingi są tematem ważnym - póki co duży problem miasta stanowią pozostawiane przy ulicach samochody. Istnieje plan stworzenia parkingów strategicznych za miastem i połączenia ich ze sprawnym systemem komunikacji publicznej.

Następnie Dyrektor Dendewicz zadał pytanie dotyczące turystów z Berlina, którzy mogliby odwiedzić Szczecin, ale tego nie zrobili.

Pan Pilecki zauważył, że bardzo ważna jest odpowiednia promocja, np. w Internecie.

Zauważono, że było wiele pomysłów na produkty regionalne, jednak większość z nich umierała jeszcze przed realizacją- brak konsekwencji w realizacji pomysłów(brak finansów, infrastruktury). Nie ma też kontroli nad efektami tych działań.

Problemem okazuje się też często zła interpretacja studium- np. kolej uzdrowiskowa: każda najmniejsza zmiana trasy spotyka się z brakiem zgody na realizację. Pan Pilecki zauważył, że pomocna może tu być nowa ustawa, w której nie ma mowy o „braku zgodności”, ale jest mowa o „niesprzeczności”.

Wspomniano również o temacie Basenu Północnego- miasto chce tam zrobić Plan Zagospodarowania Miejscowego, jednak nie wiadomo, czy należy dać planistom swobodę działania, czy nie. Pan Kilarzski wskazał tu na przykład Niemiec, gdzie wszystko jest tworzone „z głową”. Przy budowie wału przeciwpowodziowego tworzy się jednocześnie drogę i umocnienia brzegowe. Dyrektor Dendewicz zwrócił uwagę na fakt, że np. Holendrzy już rozbierają swoje wały przeciwpowodziowe, a on sam nie jest zwolennikiem gospodarki wodnej w sferze kontrolowania powodzi, funkcjonującej w kulturze anglosaskiej.

Pan Urbański nawiązując do tematu turystów będących w Berlinie i nieodwiedzających o Szczecina: nie wiedzą że warto. Brakuje tutaj wspólnej promocji z Niemcami.

Pan Pilecki zwrócił uwagę na postęp, jaki się dokonał turystyce lądowej- kiedyś istniało kilka szlaków turystycznych, dziś jest ich mnóstwo, podzielonych tematycznie (cystersi, gotyk ceglany).

Pan Walaszkowski wskazał na konieczność zidentyfikowania ścieżek rowerowych na obszarze SOM, a następnie ich integracji i stworzenia mapy całości.

Pan Pilecki przypomniał o ścieżce rowerowej wokół Zalewu Szczecińskiego- temat istnieje od 1994 roku i cały czas są z nim problemy. Pan Jaksina zapytał, czy zostało



uwzględnione, dla kogo te ścieżki są przeznaczone, gdyż od tego zależy w znacznej mierze ich wykonanie. Odpowiedziano, że jest to ujęte w strategii.

Następnie wrócono do tematu żeglugi. Mamy tu do czynienia z zamkniętym kołem: mało osób przyływa do Szczecina, bo nie ma tu stosownej infrastruktury; nie ma infrastruktury, bo jest mały ruch.

Pani dr Freino zwróciła uwagę na zbyt duże skupienie warsztatu na temacie turystyki wodnej. Zaproponowała połączenie jej np. z turystyką ekologiczną.

Pan Kilariski oświadczył, że wszystko to jest ujęte w jego książce. Próbował nawiązać współpracę z różnymi instytucjami, ale nie spotkało się to z zainteresowaniem. Jest jednak chętny do współpracy z kimś, kto np. mógłby uzupełnić jego książkę o informacje historyczne.

Pan Pilecki przypomniał, że ostatni przewodnik po województwie wydano w 1968 roku.

Wrócono jeszcze na chwilę do tematu komunikacji kołowej w Świnoujściu. Padła propozycja stworzenia sieci parkingów strategicznych na Wolinie w pobliżu miejskiej przeprawy promowej, gdzie po zostawieniu samochodu można przeprowić się na wyspę Uznam, co zmniejszyłoby liczbę samochodów w mieście i przyspieszyłoby czas przeprawy przez Świnę.

Podsumowanie:

Dyrektor Dendewicz podziękował wszystkim uczestnikom za owocne spotkanie. Zwrócił uwagę na konieczność współpracy z Niemcami, na stworzenie diagnozy kierunków rozwoju. Przydatne będą tu metody wykorzystane w publikacji ISOCARP. Przedstawione tam zagadnienia należy skonkretyzować, również współpracując z Niemcami.

Tworząc produkty turystyczne należy zwracać uwagę, by nie tworzyć półproduktów. Zalew Szczeciński i dolina Odry może przedstawić pełną ofertę jedynie przy współpracy polsko - niemieckiej. Dopiero wówczas wykorzystany zostanie pełny potencjał turystyczny. Wykorzysta się wówczas efekty skali produktu i jego rozpoznawalności, a także efekty synergii powodujące, że wzrośnie ogólna liczba turystów. Nie bez znaczenia jest również poprawa powiązań transportowych zarówno w zakresie transportu indywidualnego jak i zbiorowego. Dostępność komunikacyjna regionu (z Niemiec w tym z Berlina, Skandynawii oraz z południowej i centralnej Polski) decyduje w dużej mierze o atrakcyjności i konkurencyjności oferty turystycznej regionu.

Sporządziła: Lilli Wolny