



**POLITECHNIKA
GDAŃSKA**

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: Barbara Pięta
Nr albumu: 154141
Poziom kształcenia: Studia drugiego stopnia
Forma studiów: stacjonarne
Kierunek studiów: Architektura
Specjalność: Architektura (studia w j. polskim)



PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim:

„Fenomen wyspy. Środowisko morskie a świadomość społeczna. Przebudowa, rozbudowa i adaptacja obszaru przemysłowego na wyspie Île d'Yeu we Francji”

Tytuł pracy w języku angielskim:

”Island phenomenon. Marine environment vs. social awareness. Alteration, extension, and adaptation of post-industrial area on Île d'Yeu island in France”

Potwierdzenie przyjęcia pracy		
Opiekun pracy  podpis	Promotor pomocniczy  podpis	Kierownik Katedry podpis
dr inż. arch. Bartosz Macikowski	dr inż. arch. Małgorzata Skrzypek- Łachińska	dr hab. inż. arch. Jakub Szczepański

Recenzent: dr inż. arch. Małgorzata Kostrzevska

Data oddania pracy do dziekanatu:



**OŚWIADCZENIE dotyczące pracy dyplomowej zatytułowanej:
Fenomen wyspy. Środowisko morskie a świadomość społeczna.
Przebudowa, rozbudowa i adaptacja obszaru przemysłowego na wyspie
Île d'Yeu we Francji**

Imię i nazwisko studenta: Barbara Pięta
Data i miejsce urodzenia: 27.04.1995, Kielce
Nr albumu: 154141

Wydział: Wydział Architektury
Kierunek: architektura

Poziom kształcenia: drugi
Forma studiów: stacjonarne

Typ pracy: praca dyplomowa magisterska

Świadomy(a) odpowiedzialności karnej z tytułu naruszenia przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1231, z późn. zm.) i konsekwencji dyscyplinarnych określonych w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 85, z późn. zm.),¹ a także odpowiedzialności cywilnoprawnej oświadczam, że przedkładana praca dyplomowa została opracowana przeze mnie samodzielnie.

Niniejsza praca dyplomowa nie była wcześniej podstawą żadnej innej urzędowej procedury związanej z nadaniem tytułu zawodowego.

Wszystkie informacje umieszczone w ww. pracy dyplomowej, uzyskane ze źródeł pisanych i elektronicznych, zostały udokumentowane w wykazie literatury odpowiednimi odnośnikami zgodnie z art. 34 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

10.12.2020, Barbara Pięta

Data i podpis lub uwierzytelnienie w portalu uczelnianym Moja PG

**) Dokument został sporządzony w systemie teleinformatycznym, na podstawie §15 ust. 3b Rozporządzenia MNiSW z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie studiów (Dz.U. z 2020 r. poz. 853). Nie wymaga podpisu ani stempla.*

¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce:

Art. 312. ust. 3. W przypadku podejrzenia popełnienia przez studenta czynu, o którym mowa w art. 287 ust. 2 pkt 1–5, rektor niezwłocznie poleca przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego.

Art. 312. ust. 4. Jeżeli w wyniku postępowania wyjaśniającego zebrany materiał potwierdza popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 5, rektor wstrzymuje postępowanie o nadanie tytułu zawodowego do czasu wydania orzeczenia przez komisję dyscyplinarną oraz składa zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

STRESZCZENIE

Przedmiotem opracowania niniejszej pracy jest rewitalizacja obszaru przemysłowego Quartier des Usines na wyspie Île d'Yeu we Francji, stanowiącego główną przestrzeń problematyczną w miejscowości Port-Joinville. Jest to założenie o dużym znaczeniu pod względem dziedzictwa wyspy i jej ścisłego związku z oceanem. Powstały w II poł. XIX w. zespół, dynamicznie rozwijający się na przestrzeni kolejnych dekad stanowił ikonę i jedno z głównych źródeł dochodu na wyspie, mieszcząc w swoich wnętrzach zakłady przetwórstwa rybnego.

Jako cel powyższej pracy autorka postawiła sobie wykorzystanie unikalnej więzi wyspy z oceanem i podkreślenie jej przez wydobywanie potencjału zdegradowanej historycznej tkanki mieszczącej się częściowo we froncie portu. Za pomocą mieszanego programu funkcjonalnego w Kwartale Fabrycznym (fr. *Quartier des Usines*) projekt łączy w sobie cechy atrakcyjne zarówno dla mieszkańców, jak i turystów, podejmując przy tym próbę rozwiązania objawiającego się wyspiarskiego problemu społecznego. Zwracając szczególną uwagę na współczesne problemy środowiska morskiego, projekt zakłada również budzenie świadomości społecznej poprzez bliski z nim kontakt i poznawanie możliwych sposobów na powstrzymanie zmian w ekosystemach mórz i oceanów.

Opracowanie obejmuje ogólny projekt zagospodarowania terenu na obszarze problematycznym, skupiając się przy tym na koncepcji architektonicznej adaptacji największego obiektu pofabrycznego i budynku nowo projektowanego. Całość założenia urbanistycznego tworzy Centrum Świadomości i Ekologii Morskiej.

SŁOWA KLUCZOWE:

<rewitalizacja> <wyspa> <Île d'Yeu> <środowisko morskie> <świadomość społeczna>
<obszar przemysłowy> <przestrzeń zdegradowana> <projekt architektoniczny>

ABSTRACT

The subject of this study is the revitalization of Quartier des Usines - post-industrial area on Île d'Yeu island in France, which is the main problem site in Port-Joinville. This is a site of great importance in terms of the island's heritage and its close relationship with the ocean. Established in the second half of the nineteenth century, the industrial complex, dynamically developing over the following decades, was an icon and one of the main sources of income on the island, housing fish processing plants.

The aim of the project is to use the unique bond of the island with the ocean and emphasize it by bringing into play the potential of the degraded historical urban tissue located partly in the port front. By means of a mixed functional program in Quartier des Usines, the project combines features attractive to both residents and tourists, while attempting to solve the emerging social problem of the island. Paying particular attention to contemporary problems of the marine environment, the project also aims to raise public awareness through close contact with it and learn about possible ways to stop changes in ecosystems of seas and oceans.

The study covers a general project for site situation in the problem area, focusing on an architectural concept for adaptation of the largest post-industrial facility and a newly designed building. The entire urban concept creates the Center of Awareness and Marine Ecology.

KEYWORDS:

<revitalization> <island> <Île d'Yeu> <marine environment> <social awareness>
<post-industrial area> <degraded space> <architectural design>

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP I CEL PRACY.....	8
2. WYSPA ÎLE D'YEU WE FRANCJI.....	9
2.1. Charakterystyka obszarów wyspiarskich.....	9
2.2. Charakterystyka wyspy Île d'Yeu.....	9
2.2.1. Lokalizacja, komunikacja i transport.....	9
2.2.2. Historia i dziedzictwo.....	11
2.2.3. Użytkowanie terenu.....	13
2.2.3.1. Urbanizacja.....	13
2.2.3.2. Krajobraz naturalny.....	15
2.2.3.3. Użytkowanie ogólne.....	16
2.2.4. Demografia.....	17
2.2.5. Edukacja.....	18
2.2.6. Turystyka i rekreacja.....	18
2.3. Quartier des Usines - Kwartal Fabryczny.....	19
2.3.1. Historia zakładów.....	19
2.3.2. Lokalizacja w strukturze miasta.....	21
2.3.4. Stan techniczny obszaru oraz sposób użytkowania.....	23
2.3.5. Obszar w lokalnych opracowaniach planistycznych.....	28
3. REWITALIZACJA OBSZARÓW POPRZEMYSŁOWYCH W MIASTACH PORTOWYCH.....	29
3.1. Problematyka.....	29
3.2. Przykład rewitalizacji obszarów przemysłowych w mieście portowym.....	31
4. OCHRONA ŚRODOWISKA I FAUNY MORSKIEJ.....	33
4.1. Ochrona środowiska na wyspie Île d'Yeu.....	33
4.2. Gatunki ssaków morskich i gadów - żółwi morskich objętych ochroną gatunkową w regionie Krajów Loary (fr. Pays de la Loire).....	35
4.2.1. Ssaki morskie.....	35
4.2.2. Gady - żółwie morskie.....	35
5. IDEA PROJEKTU.....	36
6. OPIS KONCEPCJI.....	38
6.1. Podstawa opracowania.....	38
6.2. Przeznaczenie i program użytkowy.....	38
6.3. Projekt w skali urbanistycznej.....	39
6.3.1. Lokalizacja.....	39

6.3.2.	Koncepcja zagospodarowania terenu.....	39
6.3.3.	Powiązania z istniejącym układem komunikacyjnym	40
6.3.3.1.	Miejsca postojowe	40
6.3.3.2.	Przystanki.....	41
6.3.3.3.	Heliport.....	41
6.3.4.	Mała architektura	41
6.3.5.	Zieleń niska	41
6.3.6.	Zieleń wysoka.....	41
6.3.7.	Uzupełnienie istniejącej tkanki.....	42
6.3.8.	Planowane adaptacje	42
6.3.9.	Planowane wyburzenia.....	42
7.	BUDYNKI OBJĘTE OPRACOWANIEM ARCHITEKTONICZNYM.....	44
7.1.	Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich	44
7.1.1.	Bryła budynku.....	44
7.1.2.	Układ komunikacyjny.....	44
7.1.3.	Układ funkcjonalno-przestrzenny	45
7.2.	Wydział Biologii i Ekologii Morza - jednostka badawcza	45
7.2.1.	Bryła budynku.....	45
7.2.2.	Układ komunikacyjny.....	46
7.2.3.	Układ funkcjonalno-przestrzenny	46
7.3.	Instytut Kultury i Ekologii Morskiej.....	47
7.3.1.	Bryła budynku.....	47
7.3.2.	Układ komunikacyjny.....	47
7.3.3.	Układ funkcjonalno-przestrzenny	47
8.	OPIS TECHNICZNY	48
8.1.	Dane techniczne obszaru opracowania szczegółowego	48
8.2.	Opis części nowo projektowanej.....	48
8.2.1.	Dane techniczne.....	48
8.2.2.	Układ konstrukcyjny, konstrukcja budynków	48
8.2.3.	Elewacje, ściany wewnętrzne.....	49
8.2.4.	Instalacje	49
8.2.5.	Składowanie i utylizacja odpadów weterynaryjnych.....	50
8.2.6.	Ochrona przeciwpożarowa	51
8.2.7.	Dostępność dla osób niepełnosprawnych	51
8.3.	Opis części adaptowanej.....	52
8.3.1.	Układ konstrukcyjny.....	52

8.3.2. Elewacje oraz ściany zewnętrzne i wewnętrzne.....	52
8.4. Spis pomieszczeń Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej z Wydziałem Biologii i Ekologii Morza	53
8.5. Spis pomieszczeń Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich	55
WYKAZ LITERATURY	58
WYKAZ ILUSTRACJI.....	59

1. WSTĘP I CEL PRACY

Zagadnienia związane ze środowiskiem morskim były mi bardzo bliskie już od dzieciństwa. Co roku wakacje spędzałam u rodziny nad morzem. Mój dziadek był marynarzem, który ze względu na rodzinę zajął się rybołówstwem. Jako dziecko już wtedy słyszałam o wielu problemach naszego Morza Bałtyckiego i nie tylko - od zagubionych sieci-widm w środku akwenu, zaplątanych w sieciach fokach, zanieczyszczeniach, aż po coraz to mniejszych populacjach rodzimych gatunków ryb. Sama, dzięki dziadkowi, zostałam żeglarką, a potrzeba bliskości morza przywiodła mnie na studia do Gdańska.

W trakcie dłuższego pobytu we Francji nie mogłam sobie odmówić wizyty na wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego w Krajach Loary. Moją uwagę przykuły dwie wyspy w departamencie Wandei - Île de Noirmoutier, znanej z drogi łączącej ją z kontynentem - le Passage du Gois, która tylko w określonych godzinach jest przejezdna, w pozostałych znajduje się pod powierzchnią wody oraz Île d'Yeu, nieco mniejszej wyspy znajdującej się już w znacznej odległości od wybrzeża kontynentalnego. Zafascynowało mnie życie na bardziej odległej wyspie, zupełnie inne od tego w mieście, czy na wsi, jakie znam, a przynajmniej tak się mnie wtedy wydawało. W trakcie pobytu na Île d'Yeu, oprócz wyjątkowego krajobrazu, charakterystycznej miejscowej architektury, urokliwych uliczek miasta Port-Joinville, moją uwagę zwrócił zdegradowany obszar przy Quai de la Chapelle i Rue des Usines w sąsiedztwie terminalu portowego i centrum. Oprócz kontrastu w skali miasta - wysokie obiekty o zdecydowanie większej kubaturze niż sąsiadujące budynki, elewacje w złym stanie technicznym i zaniedbany otaczający teren, zainteresował mnie fakt, że nikogo tam nie było. Ludzie omijali tę część miasta. Dlaczego? Największy obiekt z dominantą wysokościową w postaci komina fabrycznego widocznego już z powierzchni oceanu oddzielony został od brzegu wielkopowierzchniową, asfaltową płytą parkingową, za którą mieściło się lądowisko helikopterów. W centrum zdegradowanego kwartału znajdował się nieużytkowany plac, bez infrastruktury miejskiej, na którym parkowały samochody, a wzdłuż jego najdłuższego boku ciągnął się podłużny budynek, o charakterystycznej elewacji, jednak bez określonej funkcji. Zespół ten, jego stan techniczny, a także fakt, że nie stanowił on atrakcyjnej przestrzeni ani dla turystów, ani dla mieszkańców, pomimo swojej niezaprzeczalnej dominującej formy i centralnej, nadbrzeżnej lokalizacji, zainspirował mnie do zgłębienia wiedzy na temat jego historii oraz aktualnego użytkowania.

Obszar nazywany Kwartałem Fabrycznym, (fr. *Quartier des Usines*) okazał się przestrzenią poprzemysłową po dawnych zakładach przetwórstwa rybnego. W 1993 r. ostatnia fabryka (spośród pięciu wcześniej aktywnych) zakończyła swoją ponad 100-letnią działalność i od tego czasu jej obiekty oraz otaczająca przestrzeń oczekują na inicjatywę miasta i przywrócenie dawnego życia w swoich wnętrzach. Problematyka zagadnienia rewitalizacji obszaru Quartier des Usines z wyzwaniem polegającym na znalezieniu odpowiedniego dla niego programu funkcjonalnego, atrakcyjnego dla mieszkańców i turystów, z możliwością adaptacji, przebudowy i rozbudowy istniejących budynków, wpłynęła na wybór tego obszaru oraz zagadnienia jako temat opracowania mojej pracy magisterskiej.

2. WYSPA ÎLE D'YEU WE FRANCJI

2.1. *Charakterystyka obszarów wyspiarskich*

Według Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza wyspą jest naturalnie ukształtowany obszar lądu, otoczony wodą i znajdujący się powyżej poziomu wody w czasie przyływu. Wyspy mogą występować zarówno na rzekach, jeziorach, jak na morzach i oceanach¹.

Oprócz rozróżnienia na podstawie pochodzenia geomorficznego wyspy różnią się również położeniem, wielkością, warunkami biologicznymi, a także statusem politycznym. Skupiając się na pierwszym przytoczonym podziale, obszary wyspiarskie rozróżnia się na oceaniczne i kontynentalne. Wyspy oceaniczne znajdują się w znacznej odległości od kontynentu, wyrastają na powierzchni z basenu oceanicznego, a ich pochodzenie jest głównie źródła wulkanicznego lub wulkaniczno-koralowego. Wyspy kontynentalne natomiast są to niezatopione fragmenty szelfu kontynentalnego, zbudowane zazwyczaj ze skał takich jak granity, gnejsy, czy łupki, uformowane w wyniku charakterystycznych warunków, występujących wyłącznie na kontynentach lub wzdłuż ich brzegów, o wysokiej temperaturze i ciśnieniu². Wiele z największych wysp na świecie jest pochodzenia kontynentalnego, np. Grenlandia (2 130 000 km²), składająca się z takiej samej struktury geomorficznej jak kontynent Ameryki Północnej, od którego oddzielona jest płytkim Morzem Baffina czy Nowa Gwinea (800 000 km²) stanowiąca część szelfu kontynentalnego Australii, od której dzieli ją, również płytkie, Morze Arafura³.

Życie na wyspie charakteryzuje się szczególnymi cechami. Morze lub ocean może stanowić przeszkodę dla pewnych form życia, ale działać jako forma nośnika innych. Często organizmy, które osiedliły się na wyspie, rozwijają nowe cechy dzięki swojemu trudno dostępnemu środowisku. Taka długotrwała bariera morska i izolacja na podzielonych obszarach wpływa na znaczące różnice w życiu zwierząt oraz zieleni, dzięki którym można spekulować pochodzenie wyspy. Ponadto, przyglądając się jakiegokolwiek mapie regionów biologicznych, można zauważyć znaczenie wysp w określaniu granic życia zwierząt, czy występowaniu danych gatunków roślinności³.

2.2. *Charakterystyka wyspy Île d'Yeu*

2.2.1. *Lokalizacja, komunikacja i transport*

Île d'Yeu jest to wyspa kontynentalna położona w zachodniej Francji na Oceanie Atlantyckim w regionie Krajów Loary. Île d'Yeu jest ponadto gminą w departamencie Wandei (Rys.1), z siedzibą w Port-Joinville, która wchodzi w skład piętnastu gmin wyspiarskich wybrzeża Oceanu Atlantyckiego oraz kanału morskiego La Manche - Îles du Ponant. Wyspy te, wciąż stale zamieszkane, tworzą związek mający na celu ochronę i zachowanie aktywnego życia wyspiarskiego, poprzez między

¹ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543

² Symonides J., *Status prawny wysp naturalnych i sztucznych w nowym prawie morza*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, nr 4, 1984, s. 79

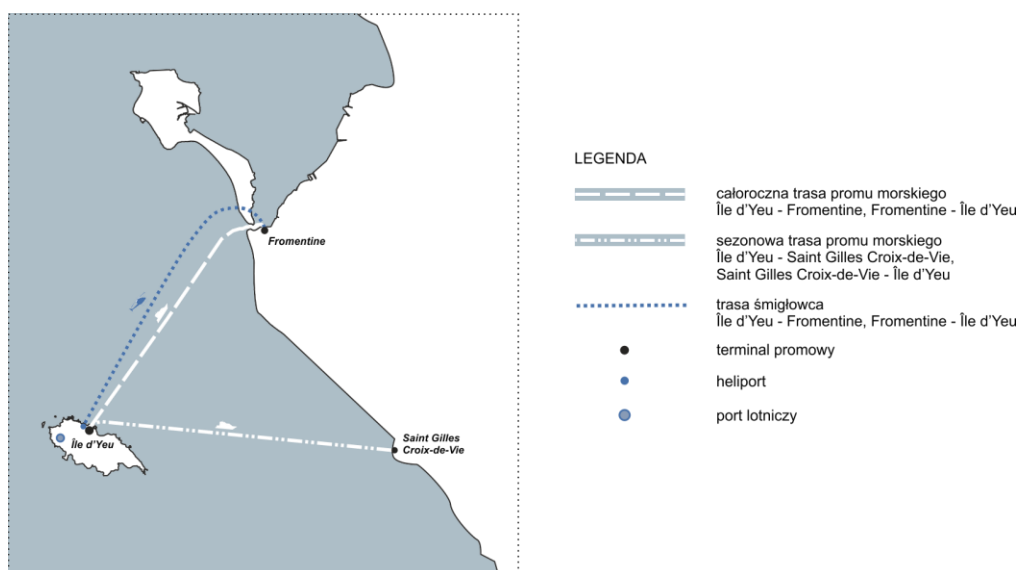
³ Island (geography) in Encyclopædia Britannica, <https://www.britannica.com/> (data dostępu 8.10.2020 r.)

innymi, niedopuszczenie do połączenia wysp z kontynentem w sposób stały (przez most lub drogę zatapialną). Wyspa zlokalizowana jest ok. 18 km od wybrzeża kontynentalnego, a jej powierzchnia wynosi 23,32 km².



Rys. 1. Lokalizacja wyspy w skali kraju i regionu

Komunikacja między kontynentem a wyspą odbywa się drogą morską i lotniczą. Do terminalu promowego w Port-Joinville dobijają zarówno promy morskie jak i katamarany z Fromentine, przez cały rok codziennie odbywając kilka kursów, a także z Saint-Gilles-Croix-de-Vie, wyłącznie w sezonie (Rys.2). W porcie Port-Joinville mieści się również basen portowy przeznaczony dla jachtów. W zachodniej części wyspy znajduje się port lotniczy dla samolotów prywatnych. Ponadto, w sąsiedztwie portu mieści się heliport, przeznaczony dla jednego przewoźnika osobowego, który wykonuje kursy między Port-Joinville a Fromentine - Beauvoir sur Mer oraz poczty, czy zaopatrzenia medycznego. Najbardziej popularnym środkiem transportu są prom morski i katamaran, które rocznie obsługują ok. 500 tys. pasażerów⁴.






Rys. 2. Graficzne przedstawienie połączeń między kontynentem a wyspą.

⁴ Comagnie Yeu Continent, <https://www.yeu-continent.fr/> (data dostępu 8.10.2020 r.)

Na wyspie dominują ciągi pieszo-jezdne (Rys.3). Działa tutaj komunikacja autobusowa, obejmująca przede wszystkim transport uczniów między domem a szkołą, a także regularne linie dostosowywane zgodnie z zapotrzebowaniem w danej porze roku. Bardzo popularnym środkiem transportu są rowery, których wypożyczalnie mieszczą się prawie „na każdym rogu”. Wypożyczyć można także skutery, czy samochody elektryczne.



LEGENDA			
	GLÓWNE CIĄGI PIESZO-JEJDNE		PODRZĘDNE CIĄGI PIESZO-JEJDNE I DRÓGI DOJAZDOWE
	PORT LOTNICZY		CIĄGI PIESZE I SZLAKI

Rys. 3. Analiza ciągów komunikacyjnych na wyspie

2.2.2. Historia i dziedzictwo

Wiele dowodów wskazuje na to, że człowiek pojawił się na Île d'Yeu już w czasach prehistorycznych. Znajdują się tam budowle megalityczne, w postaci menhirów i dolmenów, a także ślady ryt naskalnych (Rys.4). Ponadto odkryto tam fragmenty broni z żelaza i brązu⁵.

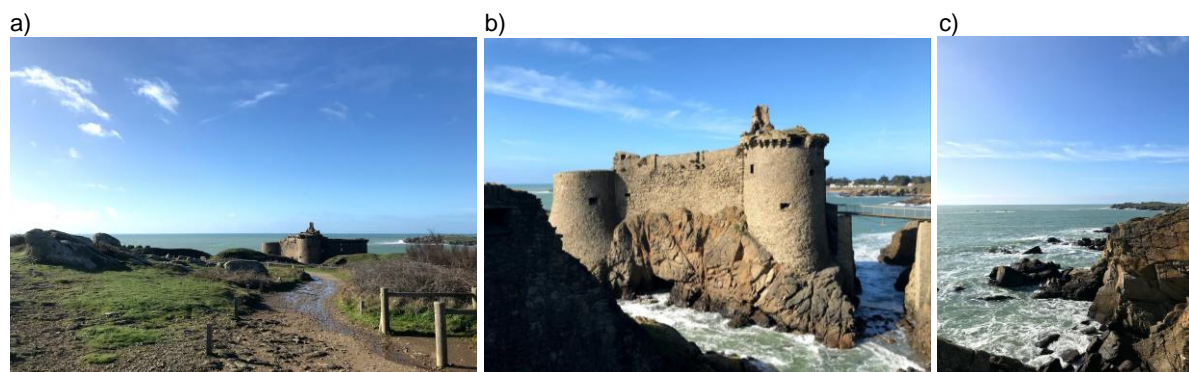


Rys. 4. Budowle megalityczne na wyspie Île d'Yeu

a) Dolmen des Petites Fradets, dolmen. b) Dolmen de la Planche à Puare, dolmen, c) Pierre du Chien à l'Affût, menhir z rytami

⁵ Plonger dans l'histoire de l'île d'Yeu, <https://www.ile-yeu.fr/decouvrir/> (data dostępu 8.10.2020 r.)

Chryścianizacja wyspy znanej ówczesnym jako Île d'Oya nastąpiła w II poł. VI w. najpierw przez przybycie św. Marcina de Vertou, a następnie przez założenie klasztoru pw. św. Hilarego ufundowanego przez uczniów św. Kolumby przybyłych z Irlandii. Prawdopodobnie mnisi, wraz z zamieszkałą wyspę ludnością, przyczynili się do wycinki miejscowych lasów i zapoczątkowania uprawy ziemi na wyspie. Ojcowie, znający sztukę budownictwa, rozpoczęli również budowę romańskiego kościoła Świętego Zbawiciela, wokół którego powstała wioska tego samego imienia - Saint-Sauveur, która później stała się siedzibą administracyjną wyspy⁵.



Rys. 5. Twierdza obronna (a,b) z XIV w. wraz z otoczeniem (c) na wyspie Île d'Yeu

W XIV w. na „dzikim” południowo - zachodnim brzegu wzniesiono twierdzę obronną (Rys.5), w celu obrony przed Anglikami w trakcie Wojny stuletniej między Królestwem Francji, a Anglii. Flota angielska dobiła do brzegów wyspy mimo to i w 1355 r., bez wykorzystania siły zbrojnej, rozpoczęła jej okupację. Dopiero po 37 latach, Olivier V de Clisson przejął wyspę z „rąk angielskich”⁵.

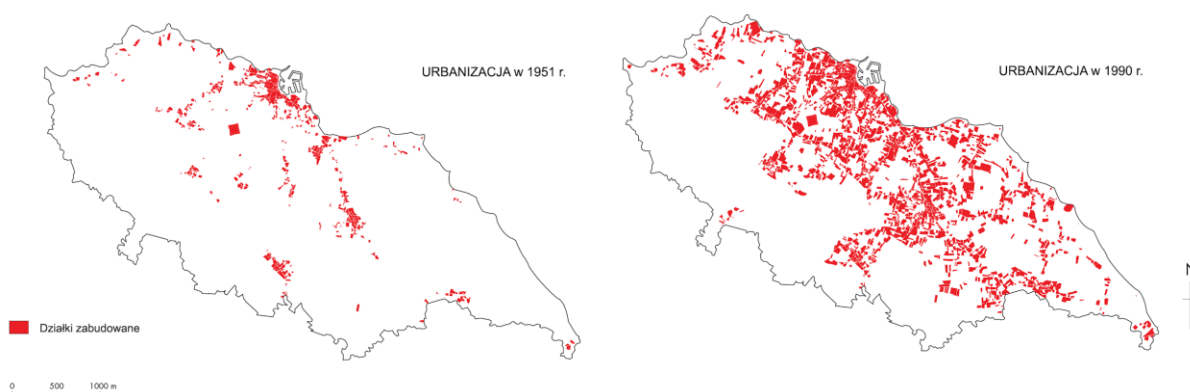
Île d'Yeu była położona na przecięciu głównych morskich szlaków handlowych. Od XVIII do I poł. XIX w. wyspiarscy żeglarze, mimo częstych ataków ze strony angielskich korsarzy, prowadzili kabotaż żeglugowy, między północną Francją a Bordeaux. W XIX w. wiele wysp, w tym Île d'Yeu, ukierunkowało swoją gospodarkę na połowy sardynki i tuńczyka, co z czasem doprowadziło do powstania fabryk konserw rybnych w celu zapewnienia pracy przede wszystkim kobietom. Port-Breton, który w 1846 r. zmienił nazwę na Port-Joinville (Rys.6), stał się centrum administracyjnym i działalności wyspy. W latach 50-tych XX w. z wyspy zniknęły ostatnie żaglowce, które w ciągu ostatnich dziesięcioleci były wypierane przez statki o napędzie silnikowym⁵. Zmotoryzowanie kutrów rybackich doprowadziło do zmniejszenia liczby łodzi i załóg, ale też przyczyniło się do możliwości posiadania lodówek na pokładzie (od 1933 r.) lub zamrażarek (od 1960 r.). Port-Joinville był w 1979 roku siódmym co do wielkości portem we Francji względem połowów tuńczyka (442 ton w 1975 r., 508 ton w 1979 r.). W 1980 r. flota rybacka na wyspie wynosiła 45 statków (w tym 28 do połowów tuńczyka) i ok. 600 rybaków. Ostatnia fabryka na Île d'Yeu została zamknięta w 1993 r.



Rys. 6. Mapa wykonana przez armię francuską (fr. *carte de l'état major*) między 1820 r. a 1846 r.
a) Île d'Yeu, b) Port Breton (po 1846 r. Port-Joinville)

2.2.3. Użytkowanie terenu

2.2.3.1. Urbanizacja



Rys. 7. Ewolucja obszaru zurbanizowanego na wyspie Île d'Yeu - porównanie stanu z 1951 r. i 1990 r.

Na przestrzeni ostatnich dekad wyspa Île d'Yeu, jak i francuskie wybrzeże Atlantyku, była miejscem gwałtownych przemian i przekształceń krajobrazu w wyniku dynamicznie rozwijającej się turystyki. Od połowy lat 50-tych XX w. doprowadziła ona do znacznego powiększenia się obszaru zurbanizowanego na wyspie i zaburzenia jej organizacji terytorialnej. Chaotycznie powstająca nowa zabudowa jednorodzinna głównie o charakterze turystycznym sprawiła, że powierzchnia obszaru zabudowanego wzrosła z 70 ha (3% powierzchni całkowitej wyspy) w 1951 roku do 415 ha (17,79% powierzchni całkowitej wyspy) w latach 90-tych (Rys.7). Oznacza to prawie 6-krotne jego zwiększenie w ciągu 40 lat⁶. W 2013 roku obszar zurbanizowany wyniósł 28,62% powierzchni całkowitej Île d'Yeu.

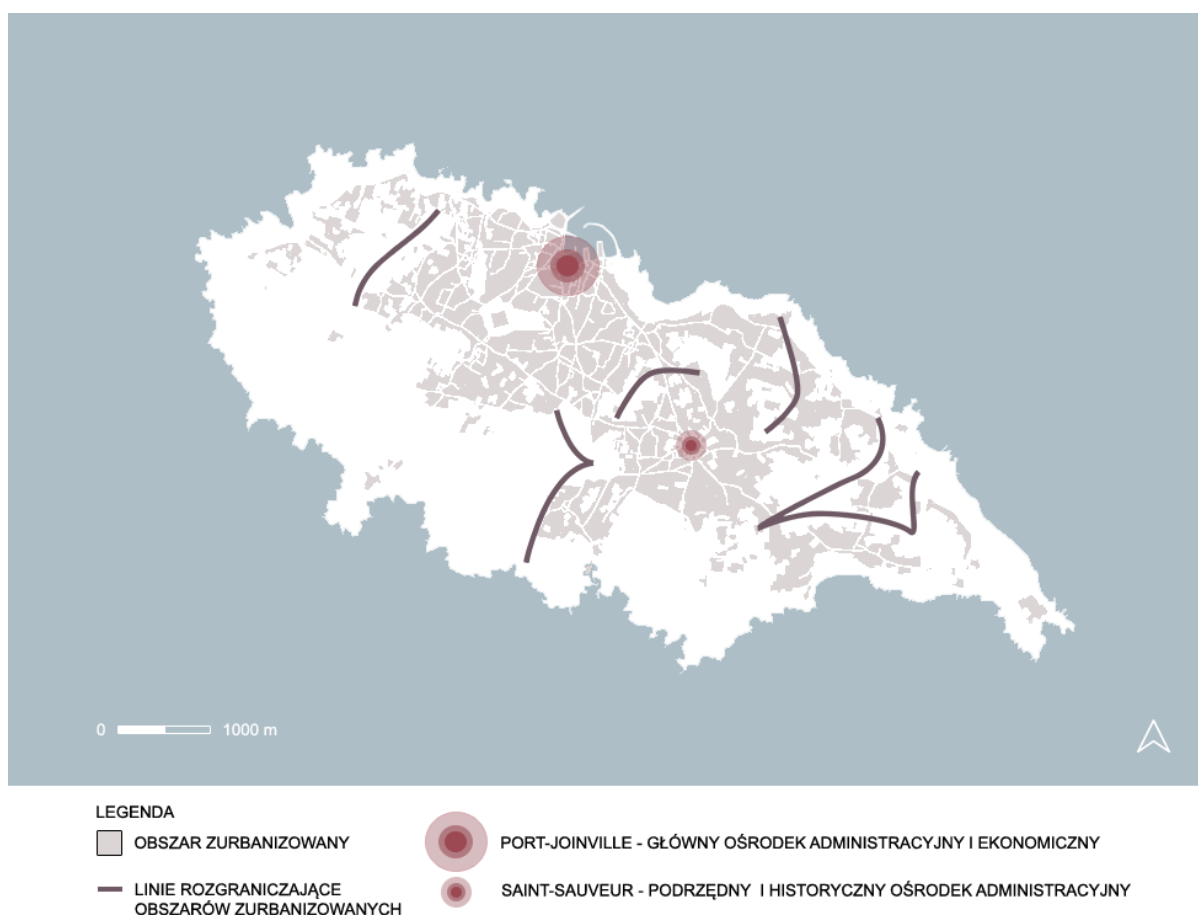
⁶ Pottier P., Robin M, *l'Île d'Yeu, un espace convoité: développement et aménagement*, Mappemonde, nr 1, 1997, s. 18-23

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2007	2012	2017
Razem	2 092	2 297	3 103	4 004	5 061	5 395	5 574	5 850
Główne miejsce zamieszkania	1 487	1 507	1 688	1 904	2 063	2 095	2 124	2 186
Drugorzędne oraz okazjonalne miejsce zamieszkania	492	662	1 359	2 010	2 851	3 182	3 290	3 398
Pustostany	113	128	56	90	147	118	160	266

Tab. 1. Zestawienie rodzajów użytkowania budynków mieszkalnych na wyspie Île d'Yeu

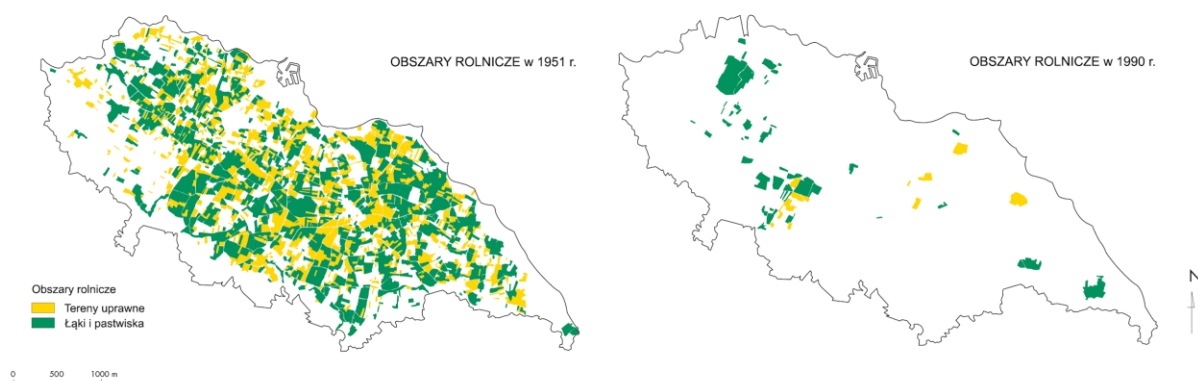
W wyniku dynamicznego rozwoju turystyki oraz zwiększającej się popularności wyspy liczba budynków przeznaczonych do stałego zamieszkania zmniejszyła się względem rosnącej liczby drugorzędnych i okazjonalnych miejsc zamieszkania, które dziś zdecydowanie dominują na Île d'Yeu (Tab.1).

Głównym ośrodkiem administracyjnym na wyspie jest Port-Joinville, natomiast podrzędnym i historycznym Saint-Sauveur. W wyniku chaotycznie rozwijającego się obszaru zurbanizowanego na wyspie określono linie rozgraniczające w planie miejscowym (fr. *Plan Local d'Urbanisme*) w celu zachowania ładu przestrzennego, jak i powstrzymania wkroczenia tkanki miejskiej na obszary naturalne (Rys.8).



Rys. 8. Urbanizacja wyspy Île d'Yeu

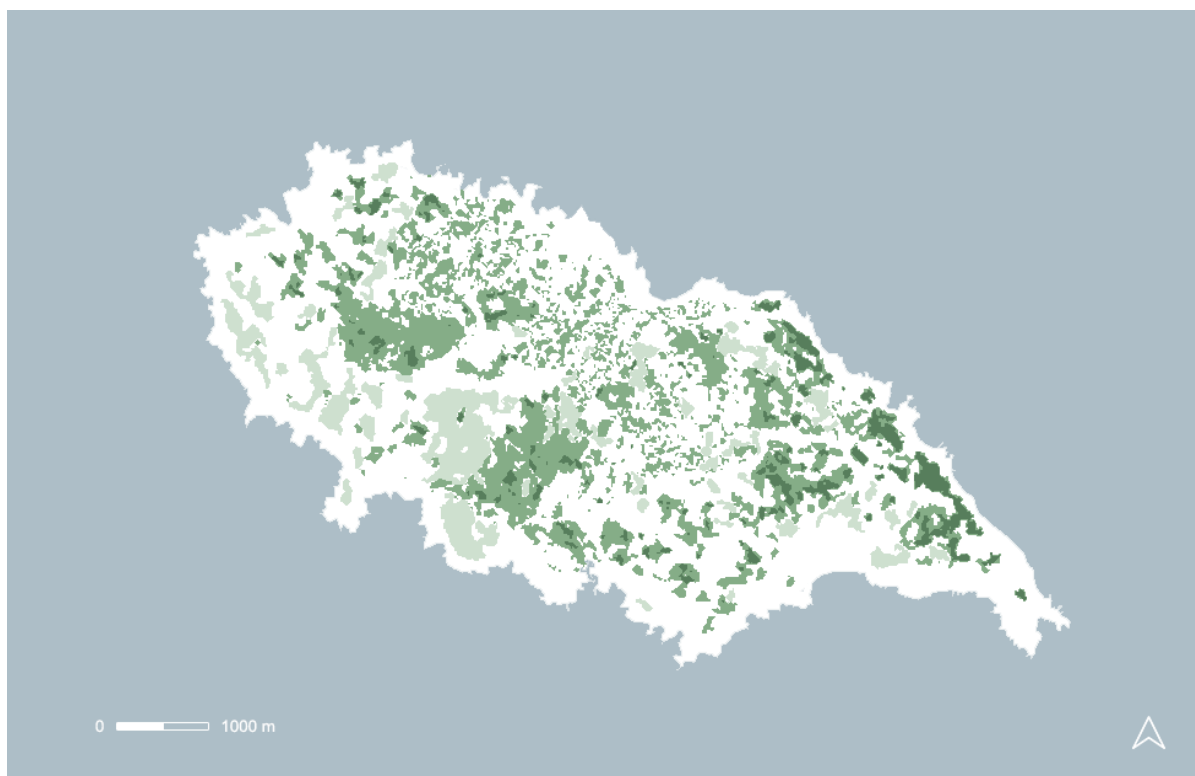
2.2.3.2. Krajobraz naturalny



Rys. 9. Zanikanie obszarów rolnych na wyspie Île d'Yeu - porównanie stanu z 1951 r. i 1990 r.

Do końca I poł. XX w. większość powierzchni wyspy przeznaczona była do użytku rolnego. W 1951 roku, na obszarze 23 km² 48% powierzchni stanowiły obszary rolnicze, 49% roślinność rodzima, natomiast 3% obszar zurbanizowany. W związku z gwałtownymi przemianami gospodarczymi w kolejnych dekadach na wyspie porzucono rolnictwo, co doprowadziło, oprócz rozwoju obszaru zurbanizowanego, do powstania nieużytków, które przedtem w większości nie istniały. W 1993 roku grunty rolne zajmowały 4,4% powierzchni całkowitej wyspy (Rys.9), obszary zieleni rodzimej 42%, a obszary nieużytkowane 35,6%⁶.

Od końca lat 90-tych obszary zieleni rodzimej na wyspie, zajmując 882 ha, obejmują 38% jej całkowitej powierzchni (Rys.10). W większości są one chronione przepisami prawnymi. Nie wlicza się do nich nieużytków, które są głównie wynikiem dawnej działalności rolnej i zajmują 634 ha, czyli 27,5% powierzchni wyspy⁶.



LEGENDA

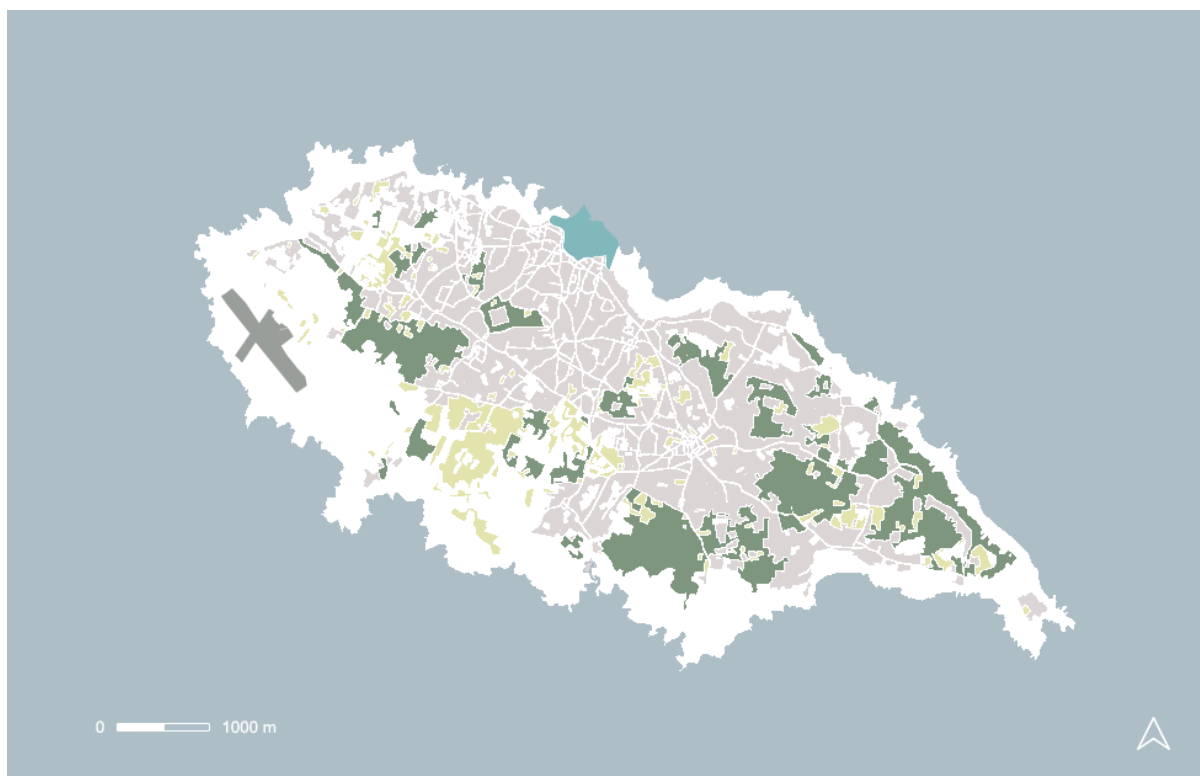
LASY I TERENY ZALESIONE LIŚCIASTE
 LASY I TERENY ZALESIONE IGLASTE
 ŁĄKI I PASTWISKA

Rys. 10. Analiza zieleni na wyspie Île d'Yeu

2.2.3.3. Użytkowanie ogólne

Na przestrzeni ostatnich 60 lat na wyspie doszło do gwałtownej przemiany użytkowania terenu, głównie za sprawą dynamicznego rozwoju obszaru zurbanizowanego. W sumie $\frac{2}{3}$ powierzchni dawnych obszarów rolnych zostało zagospodarowane pod zabudowę i infrastrukturę drogową, w tym lotnisko dla samolotów prywatnych, a $\frac{1}{3}$ z nich stanowi aktualnie nieużytki (Rys.11).

Ważną rolę na wyspie odgrywa jej środowisko naturalne, stanowiąc jedną z wyspiarskich ikon, w większości w postaci rozległych obszarów o niskiej roślinności i skalistego, klifowego wybrzeża. Tereny zalesione i lasy występują w mniejszej intensywności.



LEGENDA

OBSZAR ZURBANIZOWANY	PORT LOTNICZY	LASY
OBSZAR ROLNICZY	PORT MORSKI	OBSZAR NIEUŻYTKOWANY

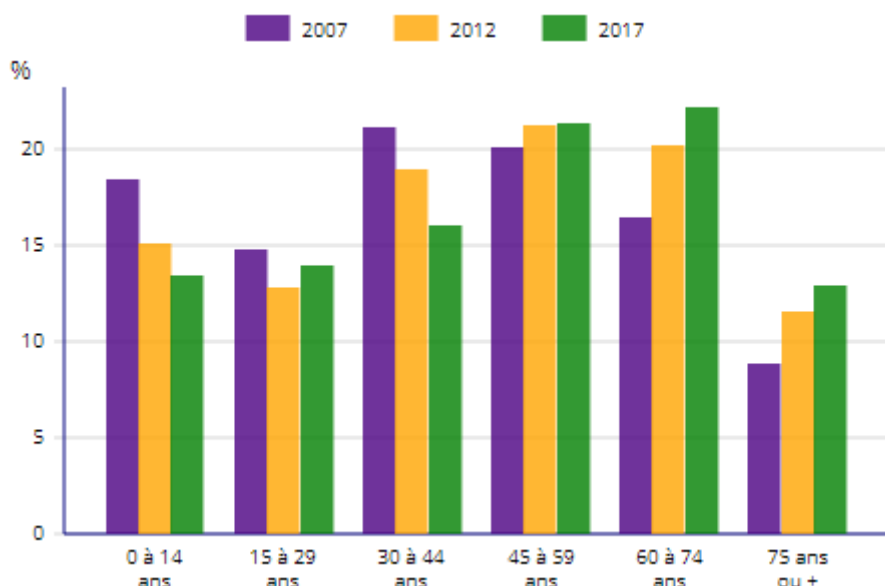
Rys. 11. Analiza ogólna użytkowania terenu na wyspie Île d'Yeu

2.2.4. Demografia

W 2017 roku populacja Île d'Yeu wyniosła 4809 mieszkańców, a gęstość zaludnienia 206,2 os/km². Obie liczby są stałe w porównaniu do ostatnich dekad (w 1968 r. populacja liczyła 4786 osób, a gęstość zaludnienia 205,2 os/ km²)⁷. Ważnym zjawiskiem jest zwiększenie liczby ludności na wyspie w sezonie. Według danych lokalnej policji w okresie od kwietnia do października wielkość populacji zwiększa się nawet 5-krotnie, osiągając liczbę ponad 20 tys. osób.

W populacji wyspiarskiej liczba dzieci i ludzi młodych spada, natomiast dominuje grupa wiekowa powyżej 45 lat (Rys.12). Na Île d'Yeu zlokalizowane są dwa domy seniora.

⁷ Dossier complet Commune de l'Île-d'Yeu, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/> (data dostępu 8.10.2020 r.)



Rys. 12. Procentowy udział danych grup wiekowych w populacji

2.2.5. Edukacja

Na Île d'Yeu mieszczą się trzy ośrodki edukacyjne - jedna szkoła podstawowa oraz dwie szkoły gimnazjalne. Młodzi ludzie zmuszeni są do przeniesienia się do gmin kontynentalnych i miast w celu zdobycia wykształcenia średniego, czy wyższego. Osoby decydujące się na podjęcie edukacji na kontynencie przeprowadzają się do internatów oraz domów studenckich w pobliżu swojej szkoły średniej lub uczelni, opuszczając domy rodzinne na wyspie w okresie roku szkolnego. Często jest to pierwszy krok i powód do odpływu migracyjnego młodej grupy wiekowej ludności wyspy, podejmującej dalszy rozwój kariery w większych ośrodkach zurbanizowanych - miastach, czy aglomeracjach.

2.2.6. Turystyka i rekreacja

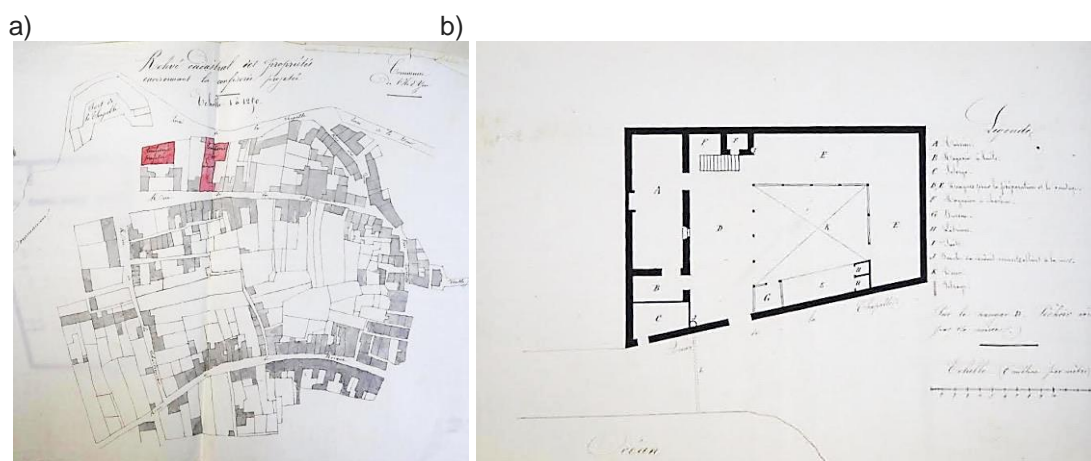
Turystyka jest jednym z głównych źródeł dochodu na wyspie. Mieści się tu sześć hoteli, w tym: dwa 2-gwiazdkowe, jeden 3-gwiazdkowy oraz trzy hotele niezaklasyfikowane do żadnej z kategorii. Łączna liczba pokoi hotelowych wynosi 114. Ponadto na Île d'Yeu znajdują się dwie wioski letniskowe mieszczące 193 miejsc noclegowych oraz pole kempingowe z liczbą 167 miejsc⁷.

Île d'Yeu nie posiada statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej, a także żadna ze znajdujących się na niej miejscowości nie posiada tytułu uzdrowiska. W ofercie obiektów i infrastruktury rekreacyjnej znajdują się korty tenisowe, boiska oraz hale sportowe, brakuje natomiast pływalni, czy ośrodka oferującego usługi relaksacyjne i odnowy biologicznej.

2.3. Quartier des Usines - Kwartał Fabryczny

2.3.1. Historia zakładów

W latach 40-tych i 50-tych XIX w. wraz z pojawieniem się kolei i wyparciem przez nią żeglugi kabotażowej, na wybrzeżach Bretanii i Wandei gwałtownie zaczął rozwijać się sektor rybołówstwa, a przede wszystkim połowy sardynki i w mniejszym stopniu tuńczyka. Dzięki wynalezieniu przez Nicolasa Apperta na początku XIX w. nowej techniki konserwacji - apertyzacji, czyli utrwalaniu żywności w hermetycznie zamkniętych opakowaniach, bretońscy producenci założyli w ciągu pół wieku fabryki konserw rybnych w departamentach z rozwijającym się sektorem rybołówstwa - Wandei i Finistère. Były to przede wszystkim zakłady z Nantes, tj. Amieux, Cassegrain, czy Saupiquet.



Rys. 13. Projekt pierwszej fabryki w Port-Joinville, II poł. XIX w.; a) plan sytuacyjny, b) rzut parteru

Pierwsza fabryka na wyspie została założona w 1862 r. (Rys.13), a była to fabryka la Couronne. Przemysł przetwórczy na Île d'Yeu kwitł. Pod koniec XIX w. jej liczba mieszkańców wynosiła ok. 3500 osób. Dynamicznie rozwijało się rybołówstwo, a kolejne fabryki były otwierane. Lokalizacja budynków zakładów nie była przypadkowa. Wszystkie fabryki były budowane w pobliżu portu, w celu zachowania świeżości i jakości dostarczanej przez kutry rybackie ryby. Na wyspie powstała dzielnica fabryczna, a wysokie kominy stały się znakiem rozpoznawczym krajobrazu wyspy przez kolejne dekady (Rys.14). W latach 30-tych XX w. aktywne było pięć fabryk, prowadzących intensywną działalność w okresie od maja do listopada. W trakcie II Wojny Światowej, w 1940 r., fabryki konserwy rybnej zostały zarekwirowane. Po wojnie jedna z fabryk została zamknięta, a cztery pozostałe kontynuowały swoją działalność, były to Bouvais-Flon, Amieux, Béziers i Saupiquet, zatrudniając ok. 500 pracowników. W latach 50-tych XX w. porzucono połowy sardynki, co doprowadziło do zamknięcia dwóch kolejnych fabryk. Na wyspie zostały wtedy tylko dwa zakłady, które prowadziły także przetwórstwo artykułów spożywczych z tuńczyka i na nim skupiły swoją działalność. Konkurencja zagraniczna doprowadziła jednak do zamknięcia także ich. Fabryka Saupiquet zakończyła swoją aktywność w 1980 r., a w jej miejscu powstała nowa spółdzielnia spożywców Société des produits alimentaires de l'Île d'Yeu, inaczej SPAY, zajmująca się produkcją wędzonego tuńczyka, czy terrin. Jej zamknięcie w 1993 r., jako ostatniej fabryki na wyspie,

doprowadziło do bardzo trudnej sytuacji w sferze zatrudnienia. Wielu mieszkańców, którzy stracili wtedy pracę, musiało znaleźć inne źródło utrzymania.



Rys. 14. Widok Kwartału Fabrycznego od strony Quai de la Chapelle, koniec XIX w.

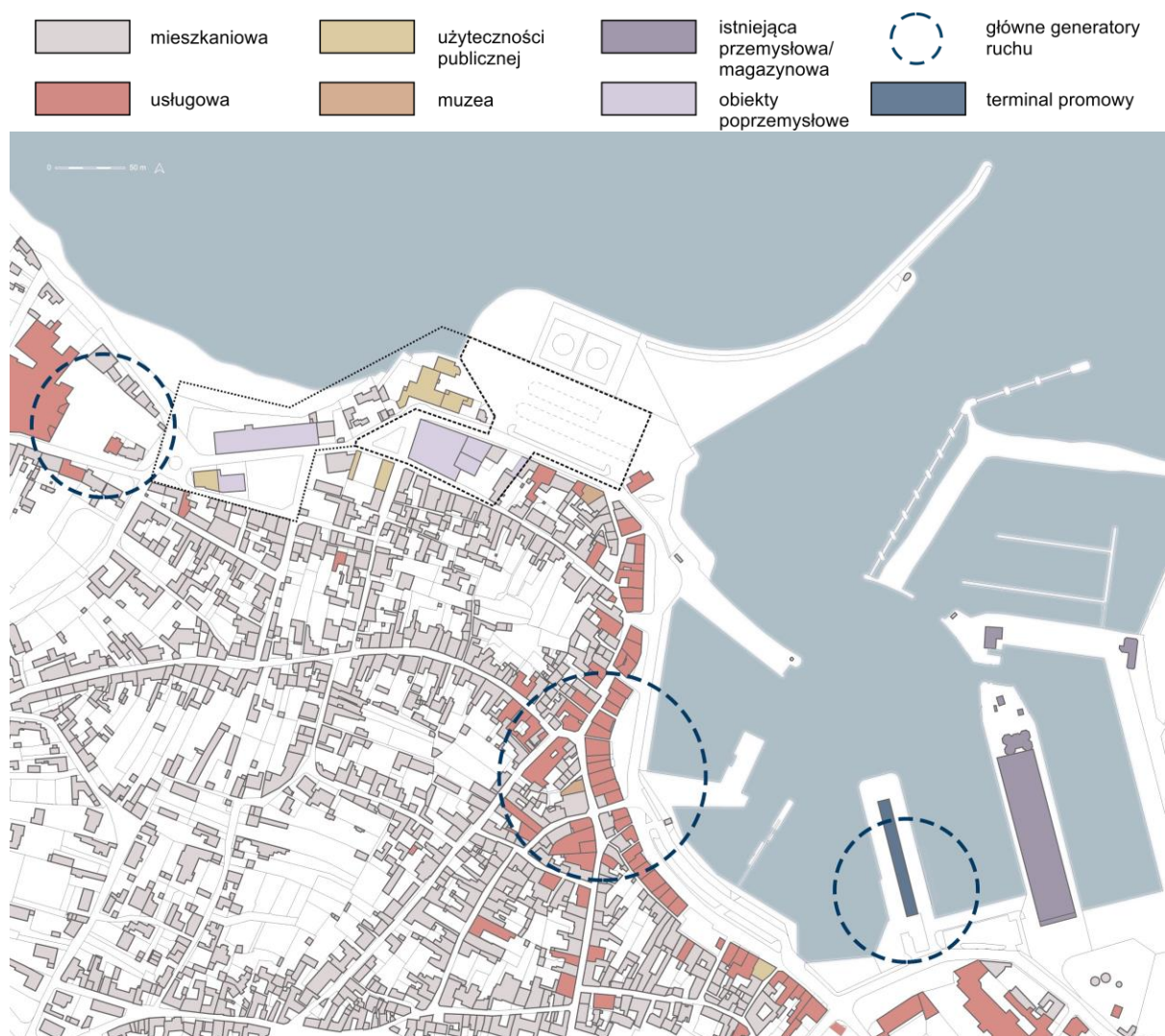
Ze względu na położenie geograficzne wyspy i skomplikowaną komunikację między nią, a Nantes, przez zarząd zakładów przetwórstwa rybnego wyznaczany był kierownik produkcji, który mieszkał tuż obok fabryki i jej biura. Bliskość lokalizacji jego domu do miejsca pracy była wynikiem przede wszystkim nieregularnych godzin pracy, gdyż należało rozpocząć proces konserwacji ryb zaraz po ich dostarczeniu z połowów. Kierownicy fabryk, nazywani przez pracowników „szefami”, żyli w tym samym tempie co robotnicy. Byli oni osobiście zaangażowani w życie fabryki i utrzymywali bliskie relacje z pracownikami, w konsekwencji czego, nie sprawiali wrażenia zamożnych dyrektorów żyjących z pracy biednych robotników. Uznaje się, obok niedużej wielkości fabryk, że dzięki życiu pracowników w zgodzie z kierownictwem oraz jego zaangażowaniu, na wyspie nie wystąpiły żadne protesty robotnicze, czy strajki.

Każda fabryka posiadała swoją syrenę, o charakterystycznym dźwięku, która informowała o dotarciu kutrów rybackich do portu. Oznaczało to tym samym rozpoczęcie pracy przez zakłady. Gdy zabrzmiał sygnał, pracownicy musieli stawić się w ciągu pół godziny w fabryce. Mimo wiszącego zegara tuż nad wejściem nikt nie wiedział z góry, kiedy skończy się dzień w zakładzie. Nie istniały żadne określone godziny, gdyż praca kończyła się wraz z ostatnim skończonym produktem. Proces konserwacji był skomplikowany i wymagał precyzji, przy czym inne techniki wykorzystywane były dla obróbki tuńczyka inne dla sardynki, co wymagało specjalizacji pracowników. Robotnikami były przede wszystkim kobiety, które zaczynały swoją pracę w fabryce w wieku 13 lub 14 lat. Kobiety pracujące w danym zakładzie, były z tej samej wioski, zawsze chodziły razem do pracy. Mimo dużego wysiłku, w fabryce panowała pogodna atmosfera - kobiety śpiewały przy produkcji w celu wzajemnej motywacji i zapobieganiu rozmowom. Nie było to uważane za nieodpowiednie - rybacy zabierali ze sobą na morze śpiewniki, gdzie również nie odmawiali sobie śpiewu. Była to wyspiarska pasja.

2.3.2. Lokalizacja w strukturze miasta

Kwartał Fabryczny (fr. *Quartier des Usines*) zlokalizowany jest na północnym brzegu wyspy wzdłuż bulwaru nadbrzeżnego Quai de la Chapelle i ulicy Rue des Usines. Od strony południowo - wschodniej sąsiaduje z portem i centrum Port-Joinville, od północnej otacza go wybrzeże oceanu w postaci piaszczystej plaży. Na jego północnym wschodzie znajduje się wielkopowierzchniowy parking terenowy wraz z heliportem stanowiący barierę między wybrzeżem a pozostałą częścią miasta.

W sąsiedztwie tego obszaru dominuje przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa. Funkcja usługowa występuje głównie od strony południowo-wschodniej obejmując przede wszystkim lokale handlowe i gastronomiczne. Ponadto od zachodu Kwartał Fabryczny graniczy z większym obiektem handlowym. Na wschód od budynku SPAY zlokalizowane jest Muzeum Rybołówstwa, które dzieli od niego kilka domów. Przy omawianym obszarze mieszczą się również obiekty użyteczności publicznej i administracji. Po drugiej stronie ulicy, od północnej strony budynku SPAY znajduje się Urząd Pocztowy, natomiast od południa, w poszczególnych budynkach, oddziały Urzędu Miasta (Rys.15).



Rys. 15. Struktura funkcjonalna otaczającej i sąsiadującej tkanki miejskiej

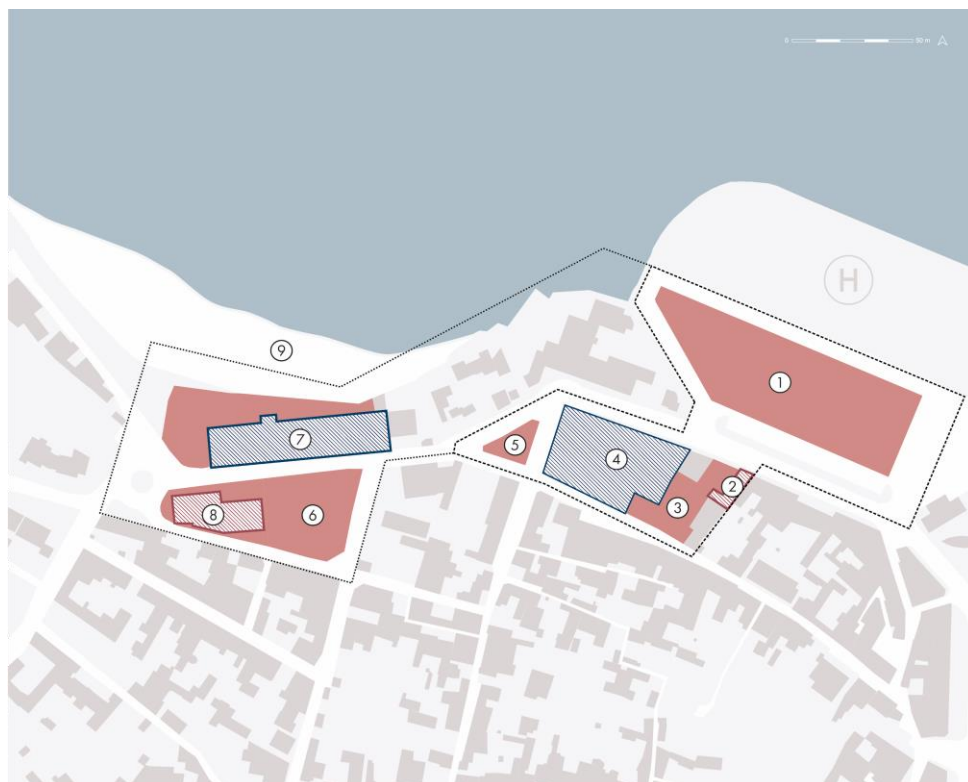
Ścisłe centrum Port-Joinville położone jest w promieniu 4 min od budynku SPAY. Obszar ten charakteryzuje się szczególnie nasilonym ruchem pieszych w sezonie turystycznym i to z jego wnętrza wychodzą główne kierunki przemieszczania się ludzi. Do Quartier des Usines prowadzą z centrum dwie drogi pieszo-jezdne - Rue de la Chapelle i Quai de la Chapelle. W niewielkiej odległości od Kwartału Fabrycznego, w promieniu 8 minut, znajduje się również terminal promowy i pierzeja usługowa frontu portu (Rys.16).

W sąsiedztwie znajdują się cztery parkingi dla samochodów osobowych, stacja ładowania pojazdów elektrycznych i wypożyczalnie rowerów. Na obszarze Kwartału Fabrycznego mieści się jeden sezonowy przystanek autobusowy.



Rys. 16. Analiza komunikacji

2.3.4. Stan techniczny obszaru oraz sposób użytkowania



Rys. 17. Waloryzacja obszaru problemowego przeznaczonego do przekształceń

Na Rys.17 przedstawiono oznaczenia numeryczne kolejno waloryzowanych przestrzeni i obiektów. Na niebiesko oznaczono obiekty warte zachowania w istniejącej formie, na czerwono przestrzenie oraz budynki wymagające przekształceń. Opracowywany obszar oraz żaden z obiektów znajdujących się na nim nie jest objęty ochroną konserwatorską.

1) Wielkopowierzchniowy parking terenowy



Rys. 18. Stan istniejący

Duża, otwarta przestrzeń przy porcie, która sąsiaduje z heliportem. Znajduje się przy wejściu z bulwaru nadbrzeżnego do Kwartалу Fabrycznego, nie tworząc atrakcyjnego zaproszenia, bramy do jego wnętrza. Przez nią przebiega droga komunikacyjna między lądowiskiem helikopterów a miastem. Parking nie jest otoczony zielenią za wyjątkiem jego granicy z heliportem, na której znajduje się roślinność średniowysoka. Jego rozległa asfaltowa płyta stwarza barierę odcinającą centrum miasta od brzegu oceanu i plaży. Jest to obszar wyeksponowany, widoczny z portu i będący częścią panoramy północnego nabrzeża wyspy. Głównie użytkowany w sezonie turystycznym, w wyniku zwiększenia liczby samochodów na Île d'Yeu. Mieści się na nim stacja ładowania pojazdów elektrycznych.

2) Dawny obiekt przyfabryczny



Rys. 19. Stan istniejący - widoczna elewacja frontowa - północna oraz zachodnia

Wybudowany w XIX w. Posiada kamienne ściany murowane i drewniane stropy. Na elewacji zachodniej widoczne zamurowane arkady. Stan budynku jest bardzo zły, obiekt jest ogólnie zrujnowany. Aktualnie pustostan.

3) Przestrzeń między budynkami



Rys. 20. Stan istniejący - widok od Rue de la Chapelle oraz od Quai de la Chapelle

Przestrzeń powstała w wyniku wyburzenia części dawnej fabryki. Przestrzeń zdegradowana, nieposiadająca zagospodarowanej powierzchni i określonej funkcji. Aktualnie, nieformalnie służy jako droga przejazdowa między Quai de la Chapelle a Rue de la Chapelle i parking dla samochodów.

4) Budynek pofabryczny SPAY (fr. *le SPAY*)



Rys. 21. Stan istniejący - widok od strony południowo - wschodniej oraz zachodniej - elewacji frontowej

Wybudowany w II poł. XIX w. i rozbudowywany na przestrzeni kolejnych dekad. Zlokalizowany między bulwarem nadbrzeżnym Quai de la Chapelle a ulicą Rue de la Chapelle. Jego częścią jest charakterystyczny komin fabryczny z czerwonej cegły będący dominantą wysokościową i punktem charakterystycznym w najbliższym otoczeniu. Ponadto obiekt sam w sobie stanowi dominantę kubaturową w Kwartale Fabrycznym. Jego ściany zewnętrzne są kamienne, murowane. Konstrukcja wewnętrzna budynku żelbetowa, natomiast więźba dachowa drewniana. Elewację północno-zachodnią i południowo-wschodnią tworzą duże industrialne okna z charakterystyczną obróbką z czerwonej cegły wokół nich. Dodatkowo ceglane detale pojawiają się również w rogach obiektu i w środkowej części zewnętrznej płaszczyzny ścian. Na elewacji południowo-wschodniej występuje gzyms. Ściany pokryte są białym tynkiem w złym stanie technicznym. Pokrycie dachu czerwoną dachówką ceramiczną, o charakterystycznym w lokalnym budownictwie układzie. Dzięki dawnej, znaczącej funkcji obiekt posiada wartość emocjonalną dla lokalnej społeczności i stanowi ikonę Kwartału Fabrycznego. Obiekt jest obecnie zdegradowany, a jego stan techniczny zły. Aktualnie użytkowany tylko na parterze, pełni funkcję garażu dla samochodów i autobusów miejskich.

5) Plac przed budynkiem SPAY



Rys. 22. Stan istniejący

Plac powstały w II poł. XX w. w wyniku wyburzenia znajdujących się na nim budynków. Tworzy węzeł między bulwarem nadbrzeżnym Quai de la Chapelle ciągnącym się z portu w kierunku zachodniej części wyspy a ulicami wychodzącymi z centrum miasta. Jest to przestrzeń przepływu, jednak bez tożsamości, nieatrakcyjne dla użytkowników wnętrze urbanistyczne mimo swojego potencjału. Plac jest w złym stanie technicznym, nie posiada nawierzchni utwardzonej, miejscami porośnięty jest chaotyczną niską roślinnością. Użytkowany spontanicznie jako parking dla samochodów.

6) Plac du Pu (fr. *la place du Pu*)



Rys. 23. Stan istniejący - widok od strony północnej i południowej

Plac zlokalizowany wzdłuż elewacji południowej dawnego budynku filetowni i przedłużenia bulwaru nadbrzeżnego Quai de la Chapelle w postaci ulicy Rue des Usines. Jest to otwarta przestrzeń o dużej powierzchni, tworząca atrakcyjne wnętrze urbanistyczne o niewykorzystanym potencjale. Nie posiada określonej funkcji. Plac jest w złym stanie technicznym, nie posiada nawierzchni utwardzonej, mimo to wykorzystywany jest jako nieformalny parking dla samochodów.

7) Budynek dawnej filetowni (fr. *la Fileterie*)



Rys. 24. Stan istniejący - widok od strony południowej - elewacji frontowej oraz północnej

Wybudowany w II poł. XIX w. Zlokalizowany od strony południowej wzdłuż przedłużenia bulwaru nadbrzeżnego Quai de la Chapelle w postaci ulicy Rue des Usines, a od strony północnej wzdłuż wybrzeża oceanu i plaży. Obiekt o konstrukcji stalowej i murowanych ścianach ze stalową więźbą dachową. Na elewacji południowej występuje charakterystyczny, rytmiczny pionowy podział wynikający z wyeksponowanej konstrukcji stalowej budynku. Elewacja wschodnia, południowa i zachodnia pokryta jest białym tynkiem z detalami w odcieniu szarości. Elewacja północna zaniedbana, o złym stanie technicznym. Brudny biały tynk chaotycznie porastają pnącza. Pokrycie dachu dachówką ceramiczną, o charakterystycznym w lokalnym budownictwie układzie. Przy budynku od strony zachodniej i północnej znajduje się nieutwardzony, zdegradowany plac z zejściem na plażę. Obiekt częściowo nieużytkowany, w jednym z lokali mieści się sklep z pamiątkami. Obiekt i plac przy nim posiadają olbrzymi, niewykorzystany potencjał.

8) Budynki między ulicami Rue des Usines a Rue du Champ de Foire



Rys. 25. Stan istniejący - widok od strony południowo-wschodniej i południowej

Budynki te zostały wybudowane w II poł. XX w. i tworzyły dawniej remizę strażacką. Obiekty zlokalizowane są przy wjeździe do Kwartału Fabrycznego od strony północno-zachodniego wybrzeża, tworzą wraz z filetownią „zachodnią bramę” obszaru. Oba budynki posiadają elewacje o bardzo złym stanie technicznym. Budynek od strony wschodniej jest pustostanem, natomiast drugi zajmuje Urząd Miasta jako swój oddział i archiwum wyspy. W waloryzacji Kwartału Fabrycznego wykonanej na potrzeby projektu unijnego obiekty uznane są jako przeznaczone do wyburzenia.

9) Plage de Bossiles - plaża miejska



Rys. 26. Stan istniejący - widok od strony oceanu i placu przed budynkiem dawnej filetowni

Piaszczysta plaża, przy której znajduje się plac i budynek dawnej filetowni. Brak do niej dostępu od strony centrum, mimo że znajduje się w jego sąsiedztwie. Nie posiada określonego wejścia, sprawia wrażenie odizolowanej od miasta. Jej otoczenie jest w złym stanie technicznym i brak przy niej infrastruktury zapewniającej komfort odwiedzającym.

2.3.5. Obszar w lokalnych opracowaniach planistycznych

Jednym z lokalnych opracowań planistycznych, w którym określa się strategię dla Kwartału Fabrycznego, jest Projekt Zagospodarowania i Zrównoważonego Rozwoju (fr. *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*). Dokument przedstawia obszar Quartier des Usines jako priorytet do przekształceń o znaczącej wartości pod względem planistycznym, jak i dla rozwoju wyspy (Rys.27).



Rys. 27. Fragment Projektu Zagospodarowania i Zrównoważonego Rozwoju (fr. *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*) - widok obejmujący obszar Kwartału Fabrycznego i najbliższego otoczenia

3. REWITALIZACJA OBSZARÓW POPRZEMYSŁOWYCH W MIASTACH PORTOWYCH

3.1. *Problematyka*

Obszary przemysłowe w miastach portowych zazwyczaj związane są z przemysłem morskim i często stanowią tzw. fronty wodne (ang. *waterfronts*). Tworzą je głównie założenia stoczniowe, składy, czy fabryki przetwórstwa rybnego. Ich charakterystyczną cechą jest powiązanie z tożsamością morską miasta, w którym się znajdują. Obszary te są zazwyczaj bardzo atrakcyjne pod względem ich podatności na nowe funkcje, gdyż w większości posiadają pożądaną przez inwestorów i użytkowników przestrzeni lokalizację w pobliżu centrów miast nad brzegiem wody⁸. Są to jedne z czynników wspierających powstanie nowej, atrakcyjnej struktury miejskiej na ich terenach.

Obszary poportowe można podzielić na dwie kategorie - obszary o genezie średniowiecznej, które tworzą dawne zespoły portów średniowiecznych oraz obszary o genezie XIX- i wczesno XX-wiecznej, w których skład wchodzi założenia portów XIX- i wczesno XX-wiecznych. Skupiając się na drugim typie, do jednej z jego głównych cech charakterystycznych zaliczyć można dużą powierzchnię, często o znikomym powiązaniu z historycznym centrum miasta. W większości na tego typu obszarach znajdują się pozostałe struktury i obiekty przemysłowe, związane z przemysłem lekkim lub ciężkim oraz składy i magazyny. Struktury przemysłu lekkiego są łatwo podatne na przekształcenia i związane z nimi procesy, przede wszystkim dzięki braku konieczności usunięcia infrastruktury przemysłowej i zanieczyszczeń. Charakteryzują się one głównie przestrzeniami wielkopowierzchniowymi, często wielopiętrowymi. Takie obszary są również łatwo podatne na przekształcenia, nie występują na nich znaczne zanieczyszczenia, jednak koszty związane z ich adaptacją na nowe funkcje są wyższe. W przypadku struktur związanych z przemysłem ciężkim, procesy ich przekształceń są najkosztowniejsze ze względu na potrzebę likwidacji zanieczyszczeń środowiska, jak i przemysłowej instalacji, przy czym są one atrakcyjne do przeprowadzenia kompleksowych działań wprowadzających nowe funkcje o znaczeniu metropolitalnym na obszary założeń⁹.

Działania rewitalizacyjne na poportowych obszarach przemysłowych nie są standardowym działaniem urbanistycznym. W przypadku programów ich przekształceń niezbędne jest wprowadzenie nowego indywidualnego sposobu wdrażania dla każdego obszaru. Wynika to ze złożoności działań rewitalizacyjnych, które muszą uwzględnić specyfikę danego miejsca, jego skalę oraz problemy związane z administracją i środowiskiem naturalnym. Istnieje przez to wiele scenariuszy i strategii, dotyczących możliwości wykorzystania i przekształcania zdegradowanych założeń przemysłowych. Wyróżnić przy tym można 5 podstawowych modeli rewitalizacji takich obszarów¹⁰:

⁸ Lorens P., *Obszary poportowe - problemy rewitalizacji*, Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin, 2013

⁹ Lorens P., *Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich*, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, Urbanista, Gdańsk, 2009, s. 27-28

¹⁰ Baborska-Narożny M., *Rewitalizacja terenów przemysłowych - modele przekształceń na wybranych przykładach*, Czasopismo techniczne, nr 3-A, 2012, s. 276-279

Model 1. Przekształcenie istniejącego założenia na potrzeby turystyczne przez utworzenie muzeów lub skansenów przemysłowych. Model dotyczy przede wszystkim obszarów wyjątkowych pod względem dziedzictwa i kultury przemysłowej

Model 2. Wprowadzenie na obszar nowej działalności przemysłowej przy wykorzystaniu istniejących budynków i infrastruktury.

Model 3. Wprowadzenie na obszar nowej funkcji przemysłowej uzupełnionej funkcjami usługowymi, biurowymi, rekreacyjnymi, czy edukacyjnymi przez przekształcenie istniejącej tkanki

Model 4. Rezygnacja z kontynuacji funkcji przemysłowej na obszarze, wprowadzenie nowych zróżnicowanych funkcji przy zachowaniu istniejących struktur

Model 5. Wyburzenie obszaru poprzemysłowego i jego tkanki kosztem nowej funkcji określonej przez aktualne potrzeby rynku

Z punktu widzenia inwestora model piąty jest najbardziej opłacalny, gdyż rewitalizacja obszarów poprzemysłowych i koszty, jakie ze sobą niesie, często nie wypadają korzystnie w przeliczeniu rachunku ekonomicznego. W przypadku czterech poprzednich modeli rewitalizacja wymaga dużego nakładu środków, zaangażowania i starań stron zainteresowanych. Często niezbędne jest powstanie nowych regulacji prawnych, które mogą powstrzymać likwidację obszarów problematycznych w postaci struktur poprzemysłowych, zazwyczaj historycznych¹⁰. W ostatnich latach wzrósł nacisk na możliwie największe wykorzystanie istniejącej tkanki, w celu zachowania dziedzictwa miejsca. Aby zrealizować głównie model trzeci i czwarty, choć również i inne, ważne może okazać się opracowanie masterplanu, według którego wielu inwestorów realizuje pomniejsze przedsięwzięcia, dzięki czemu stają się one dla nich o wiele bardziej opłacalne i atrakcyjne.

Ważne dla sukcesu rewitalizacyjnego jest określenie odpowiedniego programu miejskiego, który byłby siłą napędową projektu. Można rozróżnić dwa podstawowe typy strategii - o programie komercyjnym i o programie mieszkaniowym. Ważne jest przy tym zróżnicowanie funkcjonalne towarzyszące głównej funkcji napędowej, w celu stworzenie przestrzeni atrakcyjnej dla wielu grup odbiorców - mieszkańców i turystów, o szerokim przedziale wiekowym, mniej i bardziej zamożnych. Unikać należy monofunkcyjności, gdyż sprawia ona zamknięcie przestrzeni na pewne grupy użytkowników⁸.

Mimo przyjętych strategii, czy to pod względem przekształceń przestrzeni, czy programu funkcjonalnego, istnieje również kilka wzorców projektowania przestrzeni poprzemysłowych. Ważne jest w nich zwrócenie się przestrzeni i obiektów w stronę wody, przy czym niekreowanie przestrzeni prywatnych na styku z nią, np. bulwarach, a zapewnienie do nich publicznego dostępu. Kluczowe może okazać się również wprowadzenie nowej jakości architektonicznej, ikonicznej dla danej przestrzeni przy zachowaniu specyfiki miejsca oraz poszanowaniu jego pierwotnych struktur. Najistotniejsze jednak dla sukcesu przekształceń danego założenia jest włączenie takiego obszaru do systemu przestrzeni publicznych miasta, gdyż brak zapewnienia powszechnego dostępu do przestrzeni nadwodnych skutkuje mało efektywnymi rozwiązaniami funkcjonalno-przestrzennymi⁸.

3.2. Przykład rewitalizacji obszarów poprzemysłowych w mieście portowym

Jednym z interesujących przykładów udanej rewitalizacji obszaru poprzemysłowego w mieście portowym jest Stary Port w Reykjavíku na Islandii. Jest to znaczące miejsce dla Islandczyków, ze względu na swoje dziedzictwo historyczne oraz fakt, że rybołówstwo z nim związane było od wieków głównym źródłem ich utrzymania. Stary Port w Reykjavíku został wybudowany stosunkowo późno, bo w 1917 roku w związku z rozwojem metod połowu ryb na wyspie dopiero od początku XX w. Jego infrastruktura rozwijała się od tego czasu bardzo dynamicznie, co w latach 60-tych XX w. doprowadziło do braku przestrzeni dla kolejnych nowych inwestycji. Władze Reykjavíku zostały przez to zmuszone do przeniesienia części zakładów przemysłowych do nowej wschodniej części portu. Pociągnęło to za sobą dalsze zmiany lokalizacji kolejnych zakładów, a z czasem również części administracyjnej. Na wyspie powstał problem przestrzenny oraz pojawiło się pytanie, co zrobić z tak dużym obszarem o niezaprzeczalnym znaczeniu strategicznym i historycznym w centralnej części stolicy.

Proces rewitalizacji Starego Portu w Reykjavíku był stopniowy. Pierwszy pomysł co do adaptacji nieużytkowanej przestrzeni jako instytucji kultury pojawił się w latach 80-tych XX w. Początkowo miała powstać tam hala koncertowa, jednak prace nad jej budową zostały ostatecznie wstrzymane. W 1997 r. miasto Reykjavík odkupiło od portu część budynku administracyjnego, dawniej wykorzystywanego jako obiekt magazynowy i biura zarządu portu. Gmach ten był jednym z ówczesnie największych obiektów na wyspie i został zaadaptowany na muzeum sztuki współczesnej - Muzeum Sztuki w Reykjavíku. Stowarzyszenie Portów Islandzkich nie było jednak przekonane co do wprowadzenia nowych funkcji w porcie, planowało nawet jego zamknięcie ze względów bezpieczeństwa. Ostatecznie stwierdzono, że port odgrywa bardzo ważną rolę w życiu Islandczyków, a w związku z tym nie można odciąć im do niego dostępu¹¹. Nowe przestrzenie wystawiennicze zaadaptowane w starym obiekcie zostały zaprojektowane w taki sposób, żeby zachować jak najlepiej jego oryginalny charakter.

Dyskusja, która wywiązała się między miastem a Stowarzyszeniem Portów Islandzkich, doprowadziła do konsensusu między nimi, że oprócz wszelkich działań rewitalizacyjnych zmierzających do wprowadzenia na obszar nowych funkcji, należy zadbać o utrzymanie jego pierwotnego charakteru i pozostawienie instytucji związanych z morzem. W ten sposób na początku XXI w. w porcie pojawiły się ośrodki organizujące wyprawy w celu obserwacji wielorybów i natury. Wpłynęło to bardzo dobrze na zwiększenie ruchu turystycznego, który pociągnął za sobą powstanie nowych miejsc pracy dla lokalnej społeczności.

Lokalne dziedzictwo i budowanie na jego oparciu tożsamości mieszkańców Reykjavíku stało się kolejnym kierunkiem działań rewitalizacyjnych¹¹. To dzięki niemu miejsce jest wyjątkowe i przyciąga turystów pragnących poznać nową historię. W ten sposób w budynku dawnej fabryki mrożonych fileatów rybnych zamkniętej w 1985 r. powstało w 2005 r. Muzeum Morskie w Reykjavíku.

¹¹ Konior A., „Nowy duch” w starym porcie - rewitalizacja Starego Portu w Reykjavíku, Studia Miejskie, tom 28, 2017, s. 208-222

Jego ekspozycja oprócz prezentowanego rozwoju islandzkiej żeglugi i rybołówstwa, prezentuje także historię związków Islandczyków z morzem oraz to, jak wpłynęło ono na rozwój lokalnej kultury.

Działania oparte na kreatywnym przetwarzaniu i kreowaniu nowej jakości przestrzeni w celu podkreślenia i uwydatnienia tożsamości miejsca rozpoczęły się w 1999 r., powracając do pomysłu budowy hali koncertowej. Władzom Reykjavíku i kraju zależało na powstaniu obiektu, który nie dość, że byłby zapleczem dla międzynarodowych wydarzeń, to stałby się ikoną Islandii¹¹. W 2010 r. odbyła się inauguracja Harpy, siedziby Orkiestry Symfonicznej i Opery Narodowej, projektu autorstwa Henning Larsen Architects. Nowy obiekt posiada elewację, która nawiązuje do skały występującej często w lokalnym tradycyjnym budownictwie - bazaltu (Rys.28). Ponadto projekt objął, oprócz budynku hali koncertowej, także teren wokół niej. Harpa stała się nową częścią krajobrazu Reykjavíku i ożywiła dawny obszar przemysłowy. Za jej sprawą powstało zrzeszenie instytucji zlokalizowanych w Starym Porcie, które wspólnie współpracują w celu organizacji eventów w jego przestrzeni.



Rys. 28. Widok na Stary Port w Reykjavíku z widoczną na pierwszym planie Harpą

W związku z początkowo chaotycznie rozwijającymi się coraz to nowymi działaniami na obszarze Starego Portu powstał masterplan dla Starego Portu autorstwa Graeme Massie Architects, zwycięzcy konkursu na jego koncepcję. Dziedzictwo i historia tego miejsca była dla architektów główną inspiracją. Ważne dla nich było zachowanie historycznej tkanki oraz stworzenie przestrzeni o ludzkiej skali dla szerokiego grona odbiorców przyciągającej zarówno turystów jak i mieszkańców. Istotne w projekcie było zróżnicowanie funkcjonalne obszaru i połączenie istniejących funkcji portowych z nową działalnością usługową, turystyczną, biurową i mieszkaniową w otoczeniu licznych przestrzeni publicznych¹². Projekt ostatecznie został potraktowany jako inspiracja i koncepcja strategii dla obszaru, a nie projekt do realizacji.

Potencjał rozwijającej się dzielnicy z roku na rok zaczęły zauważać kolejne instytucje i lokalni przedsiębiorcy, którzy przenosząc swoje siedziby, tchnęli na obszarze Starego Portu nowe życie. Pojawiło się tutaj wiele lokali gastronomicznych oferujących lokalną kuchnię, sklepów, zakładów usługowych i turystycznych. Rozwinęła się również branża hotelarska.

¹² Old Harbour of Reykjavik and Orfirisey, <https://www.ads.org.uk/old-harbour-of-reykjavik-and-orfirisey/> (data dostępu 8.10.2020 r.)

4. OCHRONA ŚRODOWISKA I FAUNY MORSKIEJ

4.1. Ochrona środowiska na wyspie Île d'Yeu

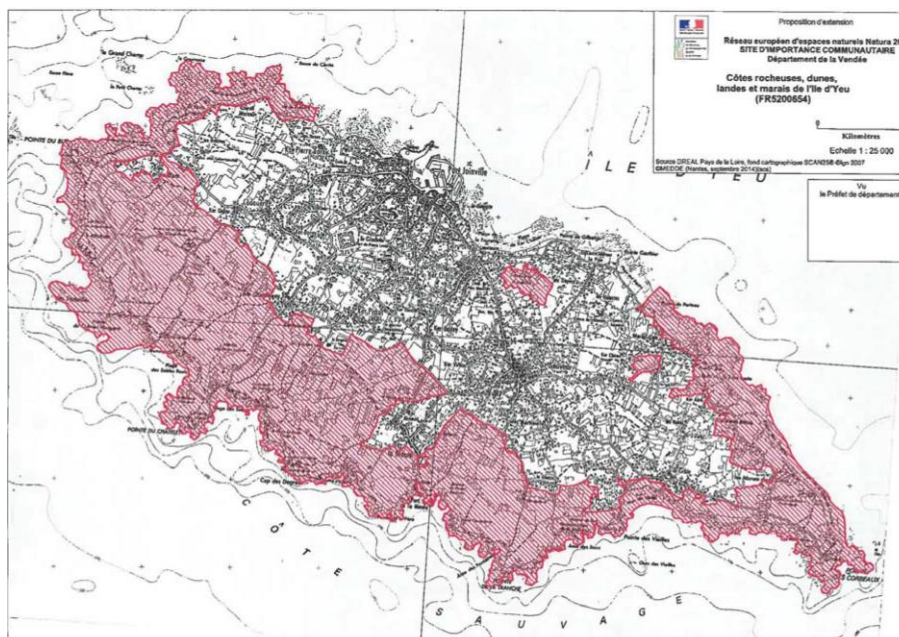
Od roku 1992 w Europie rozpoczęła się kreacja programu ochrony przyrody, który od tego czasu określa naturalne obszary chronione we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej, tworząc sieć pod nazwą Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Jej głównym celem jest ochrona określonych gatunków flory i fauny uważanych za cenne i zagrożone oraz zachowanie danych typów siedlisk przyrodniczych jednocześnie dbając o różnorodność biologiczną¹³.

Na program składają się dwie dyrektywy:

- 1) Dyrektywa ptasia, która określa kryteria do wyznaczania obszarów siedlisk i występowania gatunków ptaków zagrożonych wyginięciem. Wyznacza przy tym obszary specjalnej ochrony ptaków (obszary ptasie) (skrót OSO).
- 2) Dyrektywa siedliskowa, określająca zasady ochrony pozostałych gatunków zwierząt oraz roślin i siedlisk przyrodniczych wraz z procedurami ochrony obszarów ważnych przyrodniczo. Wyznacza ona obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (skrót OZW) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (skrót SOO), potocznie nazywane obszarami siedliskowymi.

Na terytorium wyspy Île d'Yeu występują trzy obszary objęte programem NATURA 2000¹⁴:

- 1) Specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) nr FR5200654 pod nazwą „Skaliste wybrzeża, wydmy, wrzosowiska i bagna wyspy Île d'Yeu” (fr. *Côtes rocheuses, dunes, landes et marais de l'Île d'Yeu*) (Rys.29)



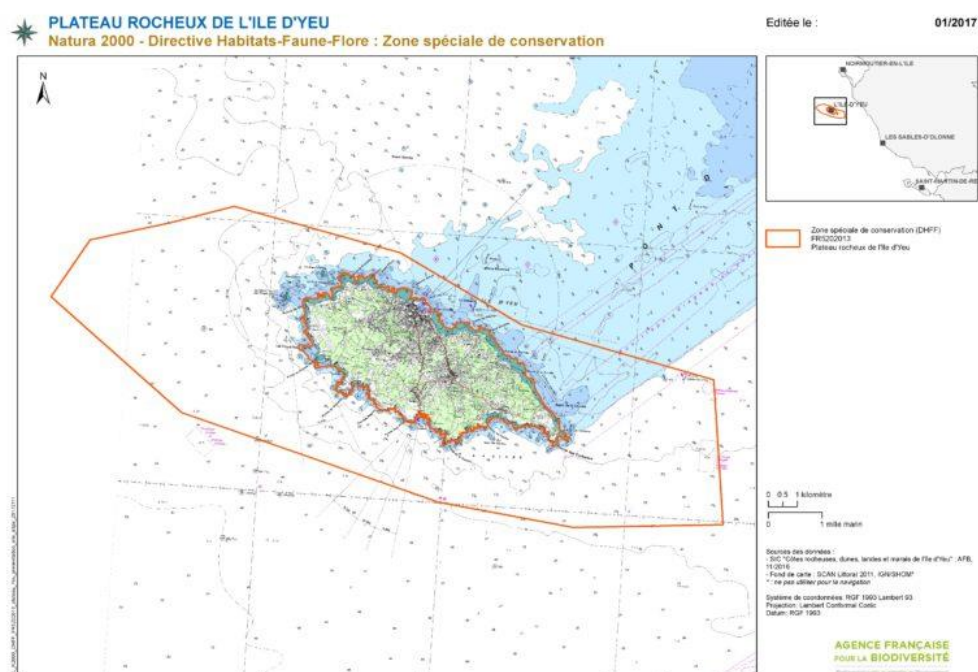
Rys. 29. Obszar objęty Dyrektywą siedliskową NATURA 2000 o nazwie Skaliste wybrzeża, wydmy, wrzosowiska i bagna wyspy Île d'Yeu

¹³ O sieci - NATURA 2000, <https://www.gdos.gov.pl/o-sieci> (dostęp 15.11.2020 r.)

¹⁴ La démarche NATURA 2000, <https://www.mairie.ile-yeu.fr/cadre-de-vie/environnement-energie/natura-2000/> (dostęp 15.11.2020 r.)

Obszar obejmuje powierzchnię 1350 ha, na której znajduje się 27 naturalnych siedlisk o znaczeniu dla Wspólnoty, takich jak skaliste wybrzeże, łąki i wrzosowiska przybrzeżne, ruchome i stałe wydmy, małe słodko- i słonowodne bagna (4% całkowitej powierzchni wyspy) oraz biologicznie różnorodne dno morskie z dobrze zachowanymi łąkami trawy morskiej. Na obszarze swoje siedlisko mają również dwa gatunki roślin o znaczeniu dla Wspólnoty - ulotka przybrzeżna (*Omphalodes littoralis*) oraz szczaw skalny (*Rumex rupestris*).

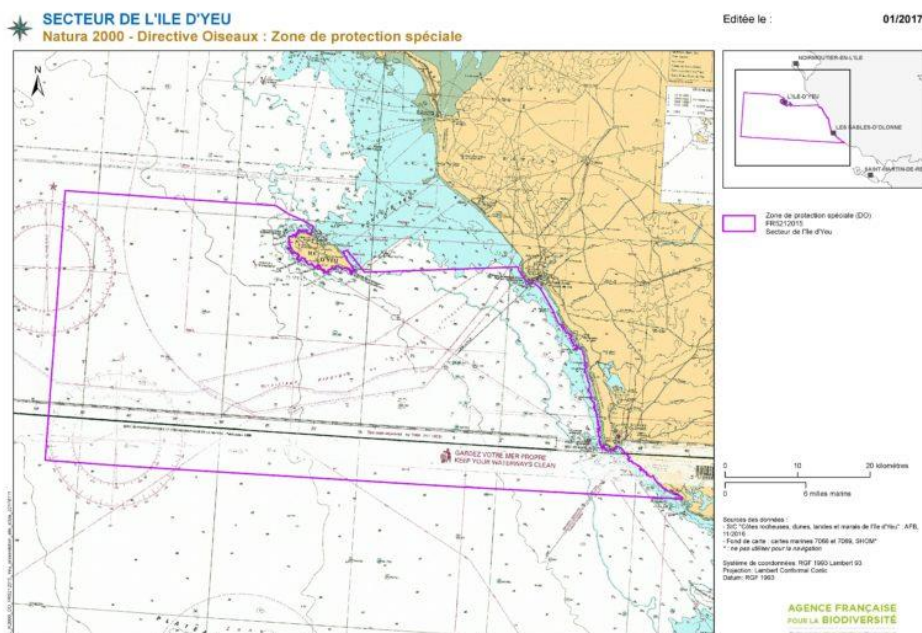
- 2) Specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) nr FR5202013 pod nazwą „Skalisty płaskowyż wyspy Île d'Yeu” (fr. *Plateau rocheux de Île d'Yeu*) (Rys.30). Opiekę nad nim sprawuje Francuska Agencja ds. Bioróżnorodności (fr. *Agence française pour la biodiversité*).



Rys. 30. Obszar objęty Dyrektywą siedliskową NATURA 2000 o nazwie Skalisty płaskowyż wyspy Île d'Yeu

Jest to obszar morski o powierzchni 11 998 ha. Posiada on wiele cech, ze względu na które reprezentuje kategorię obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty, jest przede wszystkim siedliskiem, tarliskiem i ostoją wielu gatunków ryb, skorupiaków oraz ssaków morskich. Na płytkich wodach tego terenu o podłożu skalnym odnotowano ponad 39 gatunków alg morskich, w tym gatunki pod wpływem śródziemnomorskim. Dzięki nim i rafom sabellarii (*Sabellaria alveolata*), łąkom zostery morskiej (*Zostera*) oraz listownicy (*Laminaria*) obszar stanowi nie tylko dom dla wielu organizmów, ale także przyczynia się do polepszenia jakości wody. Ponadto na jego terytorium pojawiają się ssaki morskie, w tym dwa gatunki o znaczeniu dla Wspólnoty - butlonos zwyczajny (*Tursiops truncatus*) i morświn zwyczajny (*Phocoena phocoena*).

- 3) Obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) nr FR5212015 pod nazwą „Sektor morski od wyspy Île d'Yeu do kontynentu” (fr. *Secteur marin de l'Île d'Yeu jusqu'au continent*) (Rys.31) Opiekę nad nim sprawuje Francuska Agencja ds. Bioróżnorodności (fr. *Agence française pour la biodiversité*).



Rys. 31. Obszar objęty Dyrektywą ptasią NATURA 2000 o nazwie Sektor morski od wyspy Île d'Yeu do kontynentu

Stanowi on obszar morski o powierzchni 245 410 ha i znajduje się w granicach departamentu Wandei. Jego obwód zlokalizowany jest w pobliżu wybrzeży, na granicy niskiego poziomu wody. Jest to miejsce głównego występowania i siedliska awifauny na francuskim wybrzeżu atlantyckim, w tym przede wszystkim burzyka balearskiego (*Puffinus mauretanicus*).

4.2. Gatunki ssaków morskich i gadów - żółwi morskich objętych ochroną gatunkową w regionie Krajów Loary (fr. Pays de la Loire)

4.2.1. Ssaki morskie

W regionie Krajów Loary objęte ochroną gatunkową są cztery gatunki ssaków morskich¹⁵.

- Delfin zwyczajny (*Delphinus delphis*)
- Grindwal długopłetwy (*Globicephala melas*)
- Butlonos zwyczajny (*Tursiops truncatus*)
- Morświn zwyczajny (*Phocoena phocoena*)

4.2.2. Gady - żółwie morskie

W regionie Krajów Loary objęte ochroną gatunkową są dwa gatunki żółwi morskich¹⁵:

- Karetta (*Caretta caretta*)
- Żółw skórzasty (*Dermochelys coriacea*)

¹⁵ Liste des espèces protégées en Pays de la Loire, <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/liste-des-especes-protgees-en-pays-de-la-loire-r554.html> (data dostępu 8.10.2020 r.)

5. IDEA PROJEKTU



Rys. 32. Logo projektowanego założenia

Wyspa Île d'Yeu jest niewątpliwie wyjątkowym miejscem. Fakt, iż jej popularność, mimo że jest już dobrze znana, wciąż wśród turystów rośnie, nie jest zaskakujący. Problem jednak z tym związany widoczny jest już teraz. Liczba ludności na wyspie w sezonie turystycznym wzrastająca 5-krotnie i starzejąca się lokalna społeczność przy zwiększającej się liczbie mieszkańców okazjonalnych stwarza zagrożenie przemiany wyspy w kurort tętniący życiem w okresie letnim, natomiast zamierający zimą.

Oprócz powyżej przytoczonego problemu społecznego pojawia się również kwestia dziedzictwa i ochrony środowiska. Kultura wyspy jest przede wszystkim oparta na środowisku morskim oraz wszelkich działalnościach z nim związanych. Z pewnością jest to miejsce i społeczność, która może podzielić się swoim doświadczeniem i wiedzą na temat oceanu, z którym jest związana w mniejszy, lub większy sposób w każdej dziedzinie życia.

Zdegradowany obszar przemysłowy Quartier des Usines jest unikalną przestrzenią, która łączy w sobie zarówno dziedzictwo architektoniczne wyspy Île d'Yeu, jak i jej ścisły związek z morzem. W oparciu o przedstawione wcześniej analizy i wiedzę zarówno na temat wyspy, jak i obszaru problematycznego można dojść do wniosku, że nowa funkcja napędzająca życie w Kwartale Fabrycznym, jak i na całej wyspie, musi łączyć w sobie całoroczną działalność atrakcyjną dla mieszkańców oraz turystów, przy czym powinna dać młodym ludziom możliwość pozostania na Île d'Yeu. Na podstawie tego rozważania pojawił się pomysł programu funkcjonalnego opartego na ośrodku naukowym - jednostce badawczej, w dziedzinie związanej ze środowiskiem morskim, jego problemami, przy towarzyszącej funkcji kulturalnej i rekreacyjnej, uzupełnionej usługami. Nowy Kwartal Fabryczny stałby się Centrum Świadomości i Ekologii Morskiej (fr. *Centre de Sensibilisation et d'Ecologie Marines*) (Rys.32).



Rys. 33. Lokalizacja istniejących ośrodków ochrony zwierząt morskich na francuskim wybrzeżu Oceanu Atlantyckiego - widoczny brak instytucji tego typu w regionie Krajów Loary

Założenie objęłoby Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich będące oddziałem sąsiadującego Wydziału Biologii i Ekologii Morza - jednostki badawczej oraz Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej. Byłyby to ośrodki nastawione przede wszystkim na budzenie świadomości na temat współczesnych problemów środowiska morskiego, edukacyjne, podejmujące działania związane z ochroną i obserwacją fauny morskiej w departamencie, jak i regionie (Rys. 33 i 34). W dalszej części założenia znalazłby się Instytut Talasoterapii, z basenami z wodą morską i pomieszczeniami do terapii talasoterapeutycznej, z którego część kwoty przychodu przeznaczona zostałaby na finansowanie Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich. Na wyspie powstałoby również Centrum Rzemiosła Wyspiarskiego z pomieszczeniami warsztatowymi oraz lokalami handlowymi lokalnych twórców i rzemieślników uzupełnione gastronomią.

a)



b)



Rys. 34. Zdjęcia z ostatnich akcji ratowniczych zwierząt morskich przeprowadzonych przez lokalną straż pożarną i ratowników morskich; a) żółw skórzasty zaplątany w sieci rybackie znaleziony dnia 27.10.2020 r. na plaży wyspy Noirmoutier-en-l'Île¹⁶; b) wieloryb wyrzucony dnia 31.10.2020 r. na brzeg wyspy Île d'Yeu¹⁷

¹⁶ Noirmoutier. Les sapeurs-pompiers interviennent pour tenter de sauver une tortue luth échouée <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/noirmoutier-en-lile-85330/noirmoutier-les-sapeurs-pompiers-interviennent-pour-sauver-une-tortue-luth-echouee-7031861> (data dostępu 15.11.2020 r.)

6. OPIS KONCEPCJI

6.1. Podstawa opracowania

- 1) Inwentaryzacja architektoniczno-budowlana z ekspertyzą techniczną obiektów przemysłowych w Kwartale Fabrycznym (fr. *Quartier des Usines*) na wyspie Île d'Yeu
- 2) Archiwalna dokumentacja fotograficzna obszaru
- 3) Wytyczne planu miejscowego (fr. *Plan Local d'Urbanisme, Règlement écrit*) dla obszaru UA (miejskiego obszaru mieszanego Port-Joinville, fr. *zone urbaine mixte de Port-Joinville*), UAa (sektor frontu portu Port-Joinville, fr. *secteur du front de port de Port-Joinville*) oraz UEp (sektor ekonomiczny portu morskiego, fr. *secteur à vocation économique du port maritime*)
- 4) Wytyczne z waloryzacji Kwartału Fabrycznego (fr. *Quartier des Usines*) dla przekształceń obszaru przeprowadzonej dla projektu unijnego „l'Europe s'engage en Pays de la Loire - «L'usine» à l'Île d'Yeu: valorisation patrimoniale d'un lieu de mémoire insulaire“
- 5) Projekt Zagospodarowania i Zrównoważonego Rozwoju (fr. *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*) dla planu miejscowego (fr. *Plan Local d'Urbanisme*)

6.2. Przeznaczenie i program użytkowy

Przedmiotem niniejszej pracy jest przebudowa, rozbudowa i adaptacja dawnych struktur przemysłowych Kwartału Fabrycznego (fr. *Quartier des Usines*) na zespół o charakterze naukowym oraz rekreacyjnym, podkreślający wyspiarskie dziedzictwo i jego nierozzerwalną więź ze środowiskiem morskim.

Poszczególne obiekty istniejące przewidziane zostały do adaptacji na funkcje: kulturalno-naukową w postaci Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej, mieszczącego w sobie sale wystawiennicze i konferencyjne, audytorium oraz część gastronomiczną z tarasem widokowym; rekreacyjno-relaksacyjną, atrakcyjną zarówno dla osób młodych, jak i starszych, zawartą w budynku Instytutu Talasoterapii, w którym zlokalizowane zostały kryte i otwarte baseny z morską wodą wraz z pomieszczeniami do zabiegów terapeutycznych oraz odnowy biologicznej. Na plaży przed obiektem rekreacyjnym odbywałyby się dodatkowe zajęcia talasoterapeutyczne.

Nowe obiekty uzupełniające istniejącą tkankę zaprojektowane zostały w formie i detalu inspirowanym lokalnym budownictwem, przy czym ich istotą jest również wprowadzenie do przestrzeni nowej jakości architektonicznej wkomponowanej w otoczenie, Dwa z nich tworzą kontynuację Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej. Pierwszy to jego rozbudowana część - budynek Wydziału Biologii i Ekologii Morza jednego z uniwersytetów (w Nantes lub La Rochelle) będącego również jednostką badawczą z salami wykładowymi, laboratoriami, salami administracyjnymi i biblioteką połączoną z kawiarnią. Drugi natomiast to połączone z wydziałem poprzez łącznik

¹⁷ Vendée : une baleine sauvée par les secours sur une plage de L'île-d'Yeu
https://actu.fr/pays-de-la-loire/l-ile-d-yeu_85113/vendee-une-baleine-sauvee-par-les-secours-sur-une-plage-de-l-ile-d-yeu_37173396.html?fbclid=IwAR1kDD8VRbEQYI4wszLukbLOBv3J28sc3Bmm255mUsR3OuDH7taeyCtHbb0 (data dostępu 15.11.2020 r.)

Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich, pełniące również funkcję obserwatorium fauny morskiej i podkreślające ideę przewodnią założenia. Zawiera ono w sobie dwie części - zamkniętą i otwartą dla odwiedzających. W pierwszej z nich mieści się klinika dla zwierząt morskich z zapleczem socjalnym weterynarzy oraz laboratoryjnym uzupełnionym pomieszczeniem do autopsji, a także część rehabilitacyjna, w tym baseny przeznaczone dla żółwi i mniejszych waleni z zapleczem socjalnym opiekunów oraz biura dla administracji wraz z salą konferencyjną. Część publiczna, którą tworzy mała forma amfiteatru, znajduje się na zewnątrz budynku. W trzecim zaprojektowanym obiekcie Centrum Rzemiosła Wyspiarskiego mieści się funkcja warsztatowa i handlowa z pracownikami lokalnych twórców, uzupełniona gastronomią.

6.3. Projekt w skali urbanistycznej

6.3.1. Lokalizacja

Obszar opracowania zlokalizowano na nadbrzeżu w północnej części wyspy Île d'Yeu i miejscowości Port-Joinville. Ograniczony jest od strony północnej płytą lądowiska śmigłowców, natomiast dalej graniczy z linią brzegową oceanu. Od strony południowej przebiega przez ulice Rue du Champ, Rue du Pu i Rue de la Chapelle. Od zachodu ograniczony jest istniejącym rondem, od wschodu granicą między ubytkiem w pierzei po wyburzonych obiektach fabrycznych a istniejącymi budynkami. Jego wschodnia granica przebiega dalej po obwodzie parkingu terenowego. W skład ogólnego obszaru opracowania wchodzi mniejszy obszar opracowania szczegółowego, obejmujący otoczenie budynku SPAY, przestrzeni ubytku w pierzei oraz parkingu terenowego.

6.3.2. Koncepcja zagospodarowania terenu

Na opracowywanym obszarze pierwotnie mieścił się jeden plac, a był nim plac du Pu. Z czasem, w wyniku wyburzenia części budynków powstał plac przed budynkiem SPAY oraz otwarta została przestrzeń przy filetowni, z której istnieje możliwość zejścia na plażę. W niniejszym projekcie założono przebudowę oraz modernizację infrastruktury powyższych obszarów wraz z nadaniem im miejskiego charakteru. Głównym celem jest wykorzystanie unikalnego potencjału miejsca oraz stworzenie ciągu systemu jakościowej przestrzeni publicznej, która aktualnie tam nie istnieje. Dodatkowo zaprojektowano nowe wnętrza urbanistyczne pełniące funkcję spoiwa centrum miasta z linią brzegową od którego poprowadzona została kładka łącząca z nim plażę i jednocześnie przestrzeń obok filetowni, zamykając obwód obejścia nowego Kwartału Fabrycznego.

Charakterystyka projektowanych przestrzeni publicznych:

- Plac du Pu - istniejące wnętrza urbanistyczne, pełniące w projekcie rolę głównej przestrzeni publicznej założenia, został dostosowany do pełnienia funkcji reprezentacyjnego placu o otwartej przestrzeni do organizacji różnego rodzaju wydarzeń publicznych o charakterze lokalnym - od okazjonalnego targu, po małą scenę letnią. W dniach powszednich mieszczą się tam tymczasowe ogródki kawiarni i restauracji. Plac uzupełniony jest meblami miejskimi. Po południowej i wschodniej jego stronie znajdują się woonerfy.

- Plac przed budynkiem SPAY - istniejące wnętrze urbanistyczne, któremu została nadana funkcja wyeksponowania projektowanego Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej, uzupełniona meblami miejskimi i przechodząca w woonerf od strony południowej, który pełni również funkcję łącznika nowej przestrzeni z istniejącym boiskiem po drugiej stronie muru..
- Przestrzeń przy budynku filetowni - częściowo zaadaptowana na potrzeby nowego Instytutu Talasoterapii w postaci basenów zewnętrznych, od strony zachodniej pełni funkcję małego tarasu widokowego z wejściem do projektowanej przestrzeni z infrastrukturą plażową i bezpośrednim zejściem na plażę połączonym z nową kładką
- Nowa przestrzeń publiczna między budynkiem Urzędu Pocztowego a Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich - początek projektowanego ciągu spacerowego o nazwie Niebieski Trakt (fr. *la Coulée Bleue*), przestrzeń pełniąca również funkcję rekreacyjną, w niej odbywałoby się letnie kino dokumentalne i przyrodnicze organizowane przez Instytut Kultury i Ekologii Morskiej. Uzupełniona została meblami miejskimi z udziałem wody. Jej przedłużenie tworzy kładka poprowadzona nad skalistą linią brzegową z poszerzeniem tworzącym miejsce na ekspozycje, czy happeningi. Mieszczą się w niej również zejścia do małego amfiteatru przy Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich.

6.3.3. Powiązania z istniejącym układem komunikacyjnym

Planuje się pozostawienie bez przekształceń wszystkich istniejących ciągów pieszo-jezdnych, za wyjątkiem przedłużenia ulicy Rue de la Chartreuse, która aktualnie oddziela budynek SPAY od placu przed nim. Układ komunikacyjny daje możliwość obrania innej drogi, stąd wymieniona część ulicy Rue de la Chartreuse zostanie zintegrowana z projektowaną przestrzenią placu i przeznaczona do wyłącznego ruchu pieszego. Ponadto fragment ulicy Rue de la Chapelle graniczący z placem przed budynkiem SPAY zostanie przekształcony w woonerf. To samo tyczy się części ulicy Rue du Champ de Foire i Rue du Pu okalających plac du Pu, które również zostaną zaadaptowane na potrzeby woonerfu. Ze względu na zbędne istnienie ronda na granicy obszaru Kwartału Fabrycznego i parkingu obiektu handlowego zostanie ono zlikwidowane na potrzeby nowej kubatury obiektu Instytutu Rzemiosła Wyspiarskiego.

6.3.3.1. Miejsca postojowe

Ze względu na zaadaptowany na nową funkcję fragment istniejącego parkingu terenowego przy Quai de la Chapelle, część z miejsc postojowych zostanie przeniesiona na niezabudowane działki przy granicy opracowania, na których aktualnie parkują chaotycznie samochody. Projektuje się również parking podziemny w hali garażowej Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej oraz Wydziału Biologii i Ekologii Morza. Druga część istniejącego parkingu zachowuje swoją funkcję, jednak projektuje się na niej bardziej ekonomiczny układ miejsc postojowych z nową stacją ładowania pojazdów elektrycznych. Ponadto projekt ze względu na swój ekologiczny aspekt i rosnący problem zwiększenia liczby samochodów w sezonie turystycznym stawia duży nacisk na ograniczenie ruchu

samochodowego na wyspie, sugerując powstanie, w razie potrzeby, dodatkowych parkingów w części kontynentalnej przy terminalu portowym we Fromentine i promocję ruchu rowerowego poprzez wsparcie wypożyczalni jednośladów, czy wprowadzenie programu rowerów publicznych, również elektrycznych.

6.3.3.2. Przystanki

Na obszarze opracowania mieści się jeden sezonowy przystanek autobusowy, który zostaje uwzględniony w projekcie i zachowuje swoją pierwotną lokalizację..

6.3.3.3. Heliport

Zaplanowano dostęp do heliportu drogą dojazdową przechodzącą przez projektowaną część parkingu terenowego od bulwaru nadbrzeżnego Quai de la Chapelle, jak to miało miejsce pierwotnie. Ze względu na to, zmieniono również lokalizację biura heliportu lokalizując je przy wjeździe na teren lądowiska. Ponadto projektowana zabudowa, w tym sąsiadujące Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich nie koliduje z wymaganiami dla lokalizacji heliportu.

6.3.4. Mała architektura

W założeniu projektuje się elementy małej architektury w postaci mebli miejskich (drewniane siedziska na elementach dekoracyjnych, murach lub wokół donic z zielenią) uzupełnionych detalami z wodą oraz infrastruktury plażowej - pawilonem z sanitariatami i przebieralniami wraz z drewnianymi ławkami i zadaszeniami na zewnątrz przy wejściu na plażę.

6.3.5. Zieleń niska

W stanie pierwotnym na obszarze opracowania występuje bardzo znikoma powierzchnia zieleni niskiej, za wyjątkiem sąsiadujących działek prywatnych. W celu uzupełnienia powierzchni biologicznie czynnej projektuje się dach zielony na płaskim dachu Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej oraz Wydziału Biologii i Ekologii Morza. Ponadto zaplanowano powstanie trawników między Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich a nowym parkingiem terenowym i heliportem.

6.3.6. Zieleń wysoka

Na obszarze opracowania znajduje się pięć drzew, przy czym dwa z nich muszą zostać usunięte, ze względu na fakt iż kolidują z projektowaną zabudową, dostosowaną do wytycznych planu miejscowego, określających linię zabudowy na granicy z ulicą, na której są one zlokalizowane oraz jedno ze względu na likwidację ronda na którym się mieści. Zaprojektowano przy tym nasadzenia drzew wysokich i średniowysokich między Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich a nowym parkingiem terenowym oraz heliportem, przy którego granicy drzewa nie mogą osiągać wysokości wyższej niż 12 m. Zaplanowano również punktową roślinność średniowysoką w donicach

w atrium Wydziału Biologii i Ekologii Morza oraz na dziedzińcu w Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich, a także w przestrzeniach publicznych.

6.3.7. *Uzupełnienie istniejącej tkanki*

W miejscu istniejącego ubytku pierzei przy Quai de la Chapelle i Rue des Usines pozostałego po wyburzeniu dawnych obiektów fabrycznych zaprojektowano jej uzupełnienie w postaci budynku Wydziału Biologii i Ekologii Morza. Ponadto naprzeciwko projektowanego budynku wydziału, po drugiej stronie Quai de la Chapelle projektuje się nową kubaturę zlokalizowaną w miejscu parkingowego terenowego, uzupełniającą pierzeję tworząc zapraszające wejście do nowego Kwartалу Fabrycznego. Jest to obiekt Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich, który wraz z istniejącym budynkiem Urzędu Pocztowego tworzy nowe wnętrza urbanistyczne na obszarze.

6.3.8. *Planowane adaptacje*

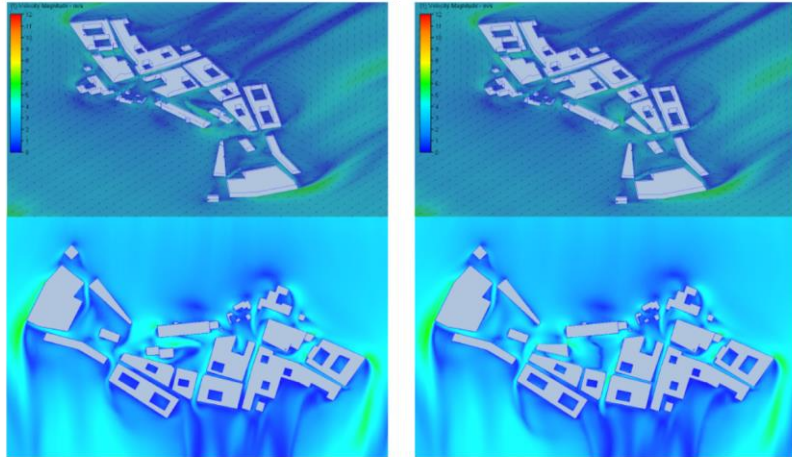
Adaptacją objęte są dwa główne obiekty poprzemysłowe na obszarze - budynek SPAY i budynek filetowni. Ich nowe funkcje są zintegrowane, podobnie jak pierwotne w okresie działalności przemysłowej Kwartálu Fabrycznego, posiadają przy tym symbolicznie odwrotne działanie względem środowiska morskiego - wcześniej czerpiąc z jego zasobów, teraz je chroniąc i zwracając. W budynku la Fileterie przewidziano funkcję rekreacyjno-relaksacyjną adaptując go na obiekt Instytutu Talasoterapii, przeznaczający część ze swojego przychodu na działalność Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej i jego oddziałów zaadaptowanego w dawnym budynku SPAY (funkcja kulturalno-naukowa).

6.3.9. *Planowane wyburzenia*

Planuje się wyburzenie pozostałych obiektów w ubytku pierzei przy Quai de la Chapelle i Rue des Usines, w tym dwóch domów jednorodzinnych, przywracając układowi pierwotną regularną formę oraz dawnego budynku przyfabrycznego z uwagi na jego bardzo zły stan techniczny. Ze względu na uszanowanie dziedzictwa poprzemysłowego obszaru część projektowanego budynku w miejscu dawnego budynku przyfabrycznego obierze jego formę i kształt dachu, zachowując również jego charakter we wnętrzu, w postaci kamiennych ścian i otworów w formie łuków.

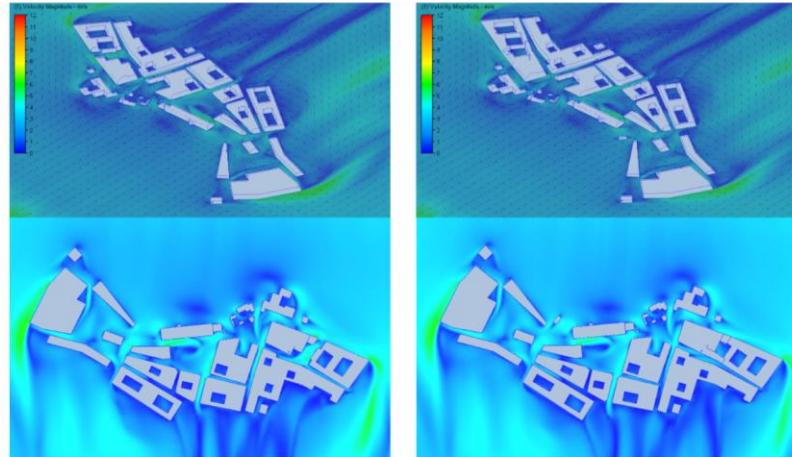
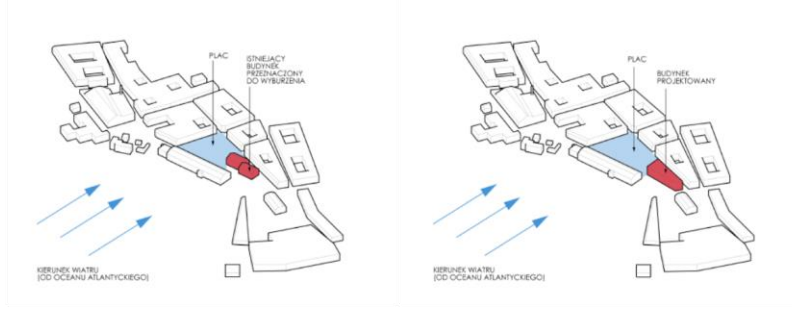
Na podstawie waloryzacji Kwartálu Fabrycznego wykonanej na potrzeby projektu unijnego „L'Europe s'engage en Pays de la Loire - «L'usine» à l'Île d'Yeu: valorisation patrimoniale d'un lieu de mémoire insulaire“ i przeprowadzonej przez autorkę tego projektu oraz dwie inne studentki Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej symulacji przepływu powietrza na opracowywanym obszarze (Rys.35) planuje się wyburzenie obiektów między ulicami Rue des Usines a Rue du Champ de Foire. Ich lokalizacja została przeznaczona pod nowy budynek Instytutu Rzemiosła Wyspiarskiego o formie ograniczającej szybkość wiatru w otaczającej przestrzeni i zapewniającej tym samym komfort wietrzny przechodniom (głównie na ulicy Rue du Champ de Foire), a jednocześnie stanowiącej atrakcyjne uzupełnienie istniejącej tkanki urbanistycznej.

SYMULACJE PRZEPŁYwu POWIETRZA DLA WARIANTÓW NOWEJ ZABUDOWY (prędkość wiatru 12m/s, model burzliwości sst k-omega):



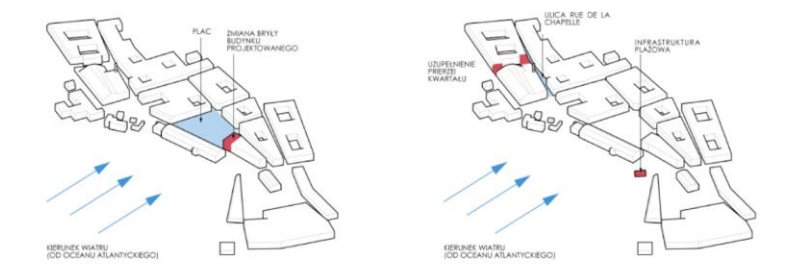
Symulacja 1. Stan istniejący.

Symulacja 3. Nowa zabudowa na placu.



Symulacja 4. Nowa zabudowa na placu - optymalizacja.

Symulacja 5. Uzupełnienie pierzei ulicy dodatkową zabudową i dodanie infrastruktury plażowej.



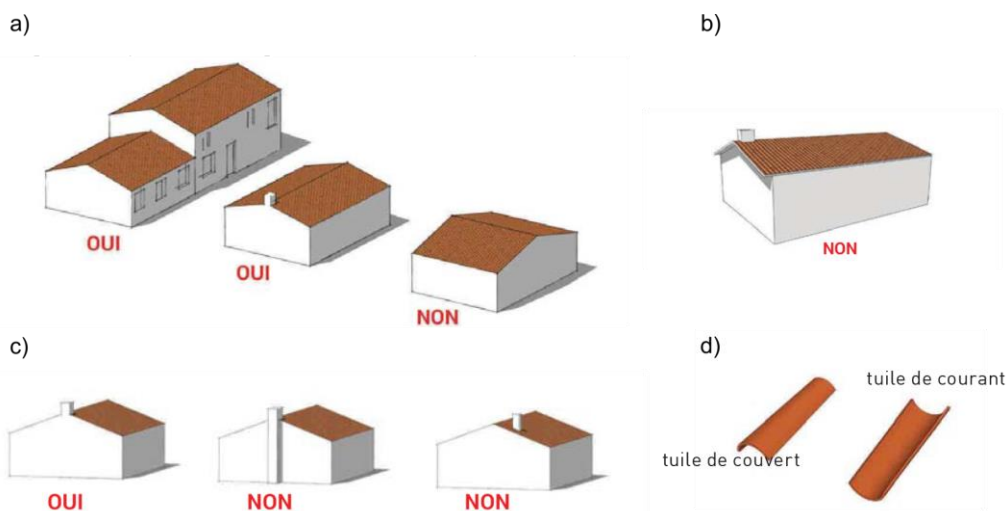
Rys. 35. Symulacje przepływu powietrza dla wariantów nowej zabudowy w Kwartale Fabrycznym. Wykonane w ramach zajęć na WAPG pt. „Architektura a jakość powietrza w miastach: interdyscyplinarne warsztaty projektowe”, autorki: inż. arch. Gabriela Król, inż. arch. Barbara Pięta, inż. arch. Aleksandra Roguszewska

7. BUDYNKI OBJĘTE OPRACOWANIEM ARCHITEKTONICZNYM

7.1. Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich

7.1.1. Bryła budynku

Budynek zaprojektowano w miejscu istniejącego parkingu terenowego. tworzy on kontynuację pierzei przy bulwarze nadbrzeżnym Quai de la Chapelle, a zarazem nową „bramę” do Kwartału Fabrycznego. Zgodnie z obowiązującą linią zabudowy elewacja frontowa, południowa znajduje się przy granicy z ulicą. Tworzą ją arkady z podcieniami o harmonijnym układzie nawiązujące do elewacji budynku przemysłowego naprzeciwko - SPAY. Obiekt ten jest zaprojektowany w duchu lokalnych wzorców budownictwa, opierając się również na wytycznych planu miejscowego (fr. *Plan Local d'Urbanisme, Règlement écrit*) (Rys.36), które dotyczą przede wszystkim budynków mieszkalnych, a nie publicznych. Obiekt składa się z trzech części w formie prostopadłościanów ze spadzistym dachem o kalenicy równoległej do dłuższej ściany. Wymienione elementy budynku tworzą wspólnie układ w kształcie litery U zapewniający prywatność dziedzińcowi z dużym basenem dla mniejszych waleni w jego centrum. Drugi, mniejszy basen dla żółwi morskich i dziedzińce zlokalizowane są na przedłużeniu północnej części zespołu. Dziedzińce są częściowo przesłonięte zadaszeniem uzupełniającym. Po zachodniej stronie wzdłuż ścian obiektu znajduje się obniżenie terenu w formie małego amfiteatru wchodzące w skład układu.



Rys. 36. Wybrane wytyczne w formie graficznej z Plan Local d'Urbanisme, Règlement écrit, które stanowiły inspirację dla formy obiektu Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich; a) kalenica położona równolegle do dłuższej ściany budynku; b) zabrania się projektowania okapu dachu; c) komin położony na równi z zewnętrzną płaszczyzną ściany i w jej centrum; d) obowiązkowe zastosowanie pokrycia więźby dachowej czerwoną dachówką ceramiczną w charakterystycznym układzie

7.1.2. Układ komunikacyjny

Obiekt dostępny jest na parterze od strony południowej przez jedno wejście główne i dwa wyjścia ewakuacyjne poprowadzone z klatek schodowych oraz od strony wschodniej przez wejście dla opiekunów zwierząt i wyjście sanitarne. W części południowej układu, jej centrum, mieści się hol

wejściowy z dźwigiem osobowym, dalsza komunikacja odbywa się na osi wschód-zachód, na końcach której znajdują się klatki schodowe. W części północnej obiektu komunikacja odbywa się głównie przez dziedziniec. Pośrodku północnej bryły znajduje się jedna klatka schodowa. Część północna i południowa skomunikowane są przez bryłę środkową, w której mieści się jeden dźwig towarowy. Obiekt połączony jest na piętrze od strony południowej łącznikiem z Wydziałem Biologii i Ekologii Morza, gdzie znajdują się również dwa wyjścia na tarasy. Części wewnętrzne budynku nie są ogólnodostępne. Przeznaczona dla odwiedzających jest część zewnętrzna w postaci małego amfiteatru dostępna od strony południowej i zachodniej.

7.1.3. Układ funkcjonalno-przestrzenny

Na poziomie -1 obiektu zaprojektowano część laboratorium Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich, z salą do autopsji, pomieszczeniami chłodniczymi, pomieszczeniem do sterylizacji oraz magazynami i pralnią. Mieści się tam również wydzielona strefa obsługi technicznej budynku i basenów dla zwierząt morskich oraz pomieszczenia magazynowe i gospodarcze.

Na poziomie 0 wydzielono trzy strefy: w południowej części zlokalizowano hol wejściowy z recepcją oraz strefę socjalną dla weterynarzy z węzłem sanitarnym; we wschodniej kliniczną z salą zabiegową, blokiem operacyjnym, pomieszczeniami do hospitalizacji i badań komputerowych; w północnej części natomiast znalazł się garaż, pomieszczenia socjalne dla opiekunów zwierząt oraz pomieszczenia gospodarcze i magazyny. Na zewnątrz w centrum układu zlokalizowano duży basen dla mniejszych waleni oraz po stronie północno-zachodniej mały basen dla żółwi morskich.

Na poziomie +1 w części południowej znalazły się pomieszczenia socjalne, węzeł sanitarny oraz pomieszczenia biurowo-administracyjne, we wschodniej oprócz pokoi nauczycielskich zlokalizowano salę konferencyjną, część północną stanowią natomiast pomieszczenie techniczne i magazynowe.

7.2. Wydział Biologii i Ekologii Morza - jednostka badawcza

7.2.1. Bryła budynku

Budynek zaprojektowano w ubytku pierzei, przez co jego bryła została dopasowana do wolnej przestrzeni. Forma obiektu jest nieregularna, ograniczona od strony wschodniej i zachodniej istniejącymi budynkami, natomiast od północy i południa graniczy z ulicami. Posiada on dach płaski, dodatkowo uzupełniony spadzistym dachem przeszklonym. Przeszklenie dachu mieści się w centrum budynku oraz północno-wschodniej części, po obwodzie wyburzonego obiektu przyfabrycznego, gdzie przyjmuje formę dachu zlikwidowanego budynku. Obiekt posiada łącznik komunikacyjny z budynkiem Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich.

7.2.2. Układ komunikacyjny

Budynek dostępny jest na parterze od strony północnej przez wejście główne i wyjście ewakuacyjne prowadzące z klatki schodowej oraz od strony południowej w miejscu dwóch wyjść ewakuacyjnych - z klatki schodowej i biblioteki-kawiarni. Obiekt ponadto tworzy rozbudowaną część Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej, z którego wychodzą dwa przejścia. Komunikacja w budynku poprowadzona jest na osi północ-południe. Jedna z klatek zlokalizowana jest w północno-zachodniej części obiektu, druga w południowo-zachodniej. W centralnym punkcie mieści się hol reprezentacyjny z otworem w stropie i przeszklonym dachem powyżej. Otwór na piętrze okala komunikacja, po jego prawej stronie umieszczone są schody. Dwa szyby windowe zlokalizowane zostały w północno-zachodniej części budynku obok dźwigu samochodowego. Na piętrze kontynuowana jest komunikacja między budynkiem projektowanym a adaptowanym. Ponadto obiekt wydziału został połączony na tej kondygnacji łącznikiem z Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich.

7.2.3. Układ funkcjonalno-przestrzenny

Na poziomie -1 budynku została zaprojektowana hala garażowa dla samochodów osobowych z dźwigiem samochodowym, rowerownią oraz oddzielona od niej przedsionkami przeciwpożarowymi części z pomieszczeniami technicznymi, magazynowymi i gospodarczymi.

Na poziomie 0 w centralnej części obiektu znalazł się reprezentacyjny hol z otworem w stropie i otwarciem na szklany dach zapewniający światło naturalne we wnętrzu. We wschodniej części zlokalizowane zostały recepcja z pomieszczeniem socjalnym pracowników, szatnia oraz punkt ksero. Południową strefę tworzy biblioteka połączona z kawiarnią oraz jej kuchnia, pomieszczenia magazynowe i zaplecze socjalne. Po stronie zachodniej zaprojektowano atrium dzielone z Instytutem Kultury i Ekologii Morskiej, węzeł sanitarny oraz od północy szyb dźwigu samochodowego i pomieszczenie ochrony.

Na poziomie +1 zaprojektowano w południowej części sale wykładowe. Laboratorium mniejsze oraz pomieszczenia administracyjne pod przeszklonym dachem znalazły się po stronie wschodniej, węzeł sanitarny - po zachodniej, a laboratorium większe od północy.

Na poziomie +2 w części południowej zlokalizowano wyjścia na dach zielony - od strony zachodniej, na dach Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej, otwarte dla odwiedzających, od strony wschodniej zamknięte. Zaprojektowano tu także pomieszczenie techniczne dla instalacji mikroturbin wiatrowych o pionowej osi obrotu mieszczących się we wschodniej części dachu. Na dach poprowadzono ponadto szyb windowy, jednak z ograniczeniem tylko dla personelu i operatorów technicznych.

7.3. Instytut Kultury i Ekologii Morskiej

7.3.1. Bryła budynku

Zaadaptowany na nową funkcję budynek SPAY, w formie dwóch zbiegających się pod ostrym kątem prostopadłościanów, jeden przykryty dachem spadzistym o kalenicy równoległej do dłuższej ściany, drugi płaskim, zaadaptowanym na dach zielony. W środku obiektu zaprojektowano przeszklone atrium, w celu doświetlenia wnętrza światłem naturalnym. Na elewacji zachodniej zaprojektowano dobudowaną część w postaci przykrytego tarasu widokowego. Obiekt rozbudowano o część po jego wschodniej stronie, którą tworzy Wydział Biologii i Ekologii Morza

7.3.2. Układ komunikacyjny

Dostęp do budynku na parterze zapewniony jest po stronie zachodniej, gdzie mieści się wejście główne, lub dwoma przejściami od części wydziałowej. Komunikacja główna odbywa się na osi wschód-zachód. Jedna klatka schodowa mieści się w północno-zachodniej części obiektu, druga po stronie północno-wschodniej. Ponadto w centrum obiektu zaprojektowano reprezentacyjny hol z otworem w stropie, otoczonym na piętrze komunikacją i schodami po obu stronach. Na piętro prowadzą również dwie windy osobowe zlokalizowane w centralnej części holu. Na piętrze odbywa się swobodna komunikacja między budynkiem adaptowanym a nowo projektowanym, przez co gmach instytutu ma zapewnione połączenie łącznikiem z Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich.

7.3.3. Układ funkcjonalno-przestrzenny

Na poziomie -1 budynku zaprojektowana została hala garażowa dla samochodów osobowych oraz oddzielona od niej przedsiónkami przeciwpożarowymi część z pomieszczeniami technicznymi, magazynowymi i gospodarczymi.

Na poziomie 0 w centralnej części obiektu zaprojektowano reprezentacyjny hol z otworem w stropie. W północno-zachodniej części zlokalizowany został blok socjalny dla pracowników wraz z recepcją i szatnią. Sala wystawiennicza ekspozycji stałej i audytorium zostały zaprojektowane w dalszej części północnej i północno-wschodniej. Po stronie południowej zaprojektowano kawiarnię z zapleczem, węzeł sanitarny oraz salę konferencyjno-wykładową. Atrium zlokalizowane jest po stronie wschodniej.

Na poziomie +1 zaprojektowano w południowej części kawiarnię, kontynuację lokalu z kondygnacji poniżej połączonego z nią dwiema windami gastronomicznymi - brudną i czystą. Dalej mieści się węzeł sanitarny i sala konferencyjno-wykładowa. Kontynuacja sali wystawienniczej ekspozycji stałej oraz osobna sala do ekspozycji czasowej zlokalizowane zostały od strony północnej. Wejście do audytorium, oddzielone od komunikacji przedsiónkami ciszy, mieści się w części wschodniej obiektu.

8. OPIS TECHNICZNY

8.1. Dane techniczne obszaru opracowania szczegółowego

Obszar opracowania szczegółowego obejmuje działki o numerach 0065, 0889, 0890, 0895, 0792 i częściowo 0887 przy bulwarze nadbrzeżnym Quai de la Chapelle i ulicy Rue de la Chapelle. W jego skład wchodzi również parking terenowy nieposiadający oznaczenia. Działki te wchodzi w skład dwóch obszarów planów miejscowych: UAa (sektor frontu portu Port-Joinville, fr. *secteur du front de port de Port-Joinville*) oraz UEp (sektor ekonomiczny portu morskiego, fr. *secteur à vocation économique du port maritime*).

Dane obszaru powyżej wymienionych działek:

- Powierzchnia całkowita: 8051 m²
- Powierzchnie utwardzone: 2189 m²
- Powierzchnia biologicznie czynna (bez pow. stropodachów zielonych): 1594 m²
Powierzchnia dachów zielonych: 987 m²

8.2. Opis części nowo projektowanej

8.2.1. Dane techniczne

Wykorzystane skróty:

- CORZM - Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich
- WBEM - Wydział Biologii i Ekologii Morza (liczby uwzględniają budynek Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej)

- Powierzchnia działki: 5480 m² dla CORZM; 2571 m² dla WBEM
- Powierzchnia zabudowy: 1098 m² dla CORZM; 2018 m² dla WBEM
- Intensywność zabudowy: 0,7 dla CORZM; 3,3 dla WBEM
- Powierzchnia użytkowa: 3620 m² dla CORZM; 6651 m² dla WBEM
- Powierzchnia biologicznie czynna: 1470 m² dla CORZM; 617,5 m² dla WBEM
- Wysokość budynku: 10,50 m dla CORZM; 11,85 m dla WBEM (12 m budynek adaptowany)
- Powierzchnia basenów:
 - basen dla żółwi morskich: 395 m²
 - basen dla mniejszych waleni: 540 m²

8.2.2. Układ konstrukcyjny, konstrukcja budynków

Oba obiekty składają się z 3 kondygnacji w tym podziemnej i 2 nadziemnych. Budynek Wydziału Biologii i Ekologii Morza posiada przy tym zielony dach użytkowy. Obiekty spoczywają

bezpośrednio na monolitycznej płycie fundamentowej z żelbetu wodoszczelnego o grubości 50cm, Szczegółowe rozwiązanie fundamentowania (palowanie) po rozpoznaniu warunków gruntowo-wodnych. Podziemie tworzą ściany fundamentowe żelbetowe o grubości 30cm i 20cm oraz słupy konstrukcyjne o przekroju kwadratowym 40 x 40 cm. Niecka basenów w postaci monolitycznej płyty żelbetowej wodoszczelnej o grubości 40 cm oparta została na słupach o wymiarach 40 x 40 cm i rozstawie siatki 150 x 150 cm oraz 180 x 180 cm.

Ze względu na znaczną długość części północnej budynku Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich, stanowiącą basen i jego posadowienie, przewiduje się dylatację. Dylatacja została również uwzględniona w obiekcie wydziałowym, na styku z budynkiem istniejącym.

Nadziemna część budynków oparta została na monolitycznych ścianach żelbetowych grubości 20cm i płycie żelbetowej opartej na nich, lub w żelbetowym systemie płyta-słup (wymiar słupa 40 x 40 cm).

Stropy międzykondygnacyjne o grubości 20cm. Stropy w mieszanym układzie zbrojone krzyżowo i jednokierunkowo.

Konstrukcja klatek ewakuacyjnych oparta została na monolitycznych ścianach żelbetowych grubości 20 cm, schody ewakuacyjne prefabrykowane i/lub monolityczne wylewane na miejscu.

Szachty windowe obudowane ścianami żelbetowymi monolitycznymi o grubości 20 cm dla wind hydraulicznych: osobowej i towarowej o zaniżonym nadszybiu i płytkim podszybiu.

8.2.3. Elewacje, ściany wewnętrzne

Elewacje w większości pokryte gładkim tynkiem elewacyjnym w kolorze białym. Częściowo uzupełnione ścianami kurtynowymi przeszklonymi, z białymi panelami pełnymi. Miejscami występuje aluminiowa żaluzja elewacyjna w kolorze białym. W podcieniach elewacja wykonana z elewacyjnego kamienia naturalnego.

Ściany wewnętrzne żelbetowe i z betonu komórkowego o grubości 20 cm, ścianki działowe z bloczków z betonu komórkowego grubości 14 cm oraz bloczków silikatowych grubości 8cm.. Przeszklone ściany działowe systemowe. W salach wykładowych i pracowniach wydziałowych, bibliotece i salach konferencyjnych zapewnione wytłumienie dźwięku wg Polskiej Normy PN-B-02151-4:2015-06.

8.2.4. Instalacje

Obiekty zaprojektowane są z udziałem instalacji proekologicznych.

W budynkach przewiduje się zastosowanie wentylacji mechanicznej z rekuperatorem w celu odzysku ciepła. Pomieszczenia techniczne - wentylatornie, zlokalizowane zostały w części północnej na poziomie +1 oraz w południowej na poziomie -1 w budynku rehabilitacyjnym oraz w podziemiu i na dachu budynku wydziałowego. Szachty wentylacyjne znajdują się przy klatkach schodowych oraz szachcie windowym. Czerpnia i wyrzutnia umieszczone zostały na północnej ścianie budynku

Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich oraz na dachu w budynku Wydziału Biologii i Ekologii Morza.

Przewody wentylacji mechanicznej oraz wodno-kanalizacyjne zlokalizowano w przestrzeni między stropem a sufitem podwieszanym.

W obiektach przewidziano system zagospodarowania wody opadowej. Oczyszczona przez system w trakcie spływania woda deszczowa zostaje doprowadzona do zbiorników w pomieszczeniu ich składowania na poziomie -1. Przeznaczona do wykorzystania w instalacji wody użytkowej i do celów przeciwpożarowych, jednak nie jako woda pitna.

Ścieki odprowadzane są do kanalizacji sanitarnej.

System ogrzewania obiektów oparty został na energii geotermalnej i pompie ciepła z kolektorami wodnymi (zasada woda-woda) - szczegółowe rozwiązanie instalacyjne po przeprowadzeniu badań geologicznych działki.

Energia elektryczna pochodząca z mikroturbin wiatrowych o pionowej osi obrotu zlokalizowanych na dachu budynku Wydziału Biologii i Ekologii Morskiej, w obu obiektach zaplanowano również dodatkowe zasobniki energii i baterie uzupełniające instalację energii wiatrowej w razie potrzeby.

Obiekt Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich został uzupełniony o instalacje przeznaczone do pobrania wody morskiej, jej oczyszczenia oraz regulacji jej parametrów w celu zapewnienia komfortu rehabilitowanym zwierzętom w basenach. Do technologii tej należą¹⁸:

- filtry do filtracji wstępnej
- instalacje wytwarzania wody morskiej
- instalacja dezynfekcji promieniami UV i ozonowanie
- układy chłodzenia i podgrzewania wody
- filtry do usuwania protein
- filtry biologiczne
- denifikatory do redukcji azotanów
- układy redukcji fosforanów i krzemianów
- instalacja mikrofiltracji do odzyskiwania wód popłucznych

8.2.5. Składowanie i utylizacja odpadów weterynaryjnych

W związku z powstawaniem w budynku Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich odpadów weterynaryjnych i pochodzenia zwierzęcego, obowiązuje w nim podział odpadów na nieskażone (trafiające bezpośrednio do odpadów komunalnych) oraz odpady skażone, przeznaczone do utylizacji termicznej w zakładzie znajdującym się poza obszarem zurbanizowanym na wyspie. W budynku mieszczą się pomieszczenia chłodnicze do składowania odpadów skażonych (w tym odzwierzęcych) przeznaczonych do utylizacji poza jego miejscem. Ponadto przewidziano recykling

¹⁸ Sobiech W., *Baseny dla najbardziej wymagających - czyli baseny dla zwierząt*, [w:] *Pływalnie i baseny*, AGM Grupa Mediowa, 2014, s. 89-91

odpadów skażonych, które mogą zostać poddane procesowi sterylizacji, w celu możliwości ich składowania z odpadami komunalnymi.

8.2.6. *Ochrona przeciwpożarowa*

Obiekty podlegają strefie ZL I i ZL III w części nadziemnej i (w przypadku budynku rehabilitacyjnego) częściowo podziemnej oraz strefie PM w pozostałej części podziemia. Są to budynki niskie, posiadające klasę odporności pożarowej „B”.

Wykaz klas odporności ogniowej poszczególnych elementów budynków:

- elementy konstrukcji nośnej - R 120
- konstrukcja dachu - R 30
- pokrycie dachu - EI 30
- stropy - REI 60
- ściany zewnętrzne - EI 60
- ściany wewnętrzne - EI 30
- drzwi przeciwpożarowe - EI 60
- drzwi z przedsionka przeciwpożarowego na korytarz - EI 30
- drzwi z przedsionka przeciwpożarowego na klatkę schodową - E 30

Zgodnie z warunkami technicznymi zaprojektowano drogi i wyjścia ewakuacyjne. Klatki schodowe odpowiadają warunkom drogi ewakuacyjnej, posiadają wyjścia na zewnątrz spełniające jej warunki. Przewidziano w nich samoczynne urządzenia oddymiające z systemem wykrywania dymu.

8.2.7. *Dostępność dla osób niepełnosprawnych*

Budynki zostały przystosowane dla potrzeb i użytku przez osoby niepełnosprawne, nie posiadają barier architektonicznych, które utrudniałyby im dostęp do nich i poruszanie w ich wnętrzu. Parter obiektów zlokalizowany został na poziomie 0.00, wejścia zaprojektowano bez progów. W projekcie wykorzystano windy zapewniające swobodę manewrową osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. W obiektach znajdują się toalety ogólnodostępne dostosowane do użytku osób niepełnosprawnych.

8.3. Opis części adaptowanej

8.3.1. Układ konstrukcyjny

Układ konstrukcyjny zostaje zachowany z uwzględnieniem niezbędnych remontów i wzmocnień istniejących elementów nośnych na podstawie ekspertyzy technicznej budynku. Istniejąca piwnica przeznaczona jest do powiększenia - szczegółowe rozwiązanie podbicia istniejących fundamentów oraz ich wzmocnień wg osobnego projektu konstrukcyjnego.

Windy o konstrukcji stalowej, przeszklone, panoramiczne.

8.3.2. Elewacje oraz ściany zewnętrzne i wewnętrzne

Kamienne ściany zewnętrzne i istniejące wykończenie elewacji z białego tynku uzupełnione detalami ceglanymi zostają zachowane ze wskazaniem koniecznych remontów. Wymagane docieplenie ścian zewnętrznych od wewnętrznej strony. Stolarka okienna na elewacjach i kondygnacjach budynku zostaje ujednolicona, a jej styl przywrócony do pierwotnego. Dwa okna w elewacji zachodniej, frontowej na poziomie 0 i +1 wydłużono do poziomu posadzki. Dodatkowo zaprojektowano uzupełnienie i powiększenie istniejącego otworu drzwi garażowych przeszkloną ścianą kurtynową.

Część obiektu wraz z jego wnętrzem została przebudowana na potrzeby otwartego atrium wykończonego od zewnątrz przeszklonymi ścianami kurtynowymi zapewniającymi dostęp światła naturalnego do wnętrza budynku.

Elewacja zachodnia – frontowa została uzupełniona o taras widokowy oparty na istniejącej żelbetowej konstrukcji budynku wspornikowo za pomocą zamocowania typu Halfen lub innego (przedłużenie belek istniejących) na podst. osobnego projektu konstrukcyjnego. Szczegółowe opracowanie konstrukcyjne po przeprowadzeniu ekspertyzy technicznej budynku.

Pokrycie dachu nowe, wykonane podobnie do pierwotnego z ceramicznej dachówki w układzie inspirowanym lokalnym budownictwem. Wiązar dachowy nad audytorium wymieniony lub wzmocniony na podst. osobnego opracowania konstrukcyjnego.

Ściany wewnętrzne zaprojektowane między istniejącymi słupami konstrukcyjnymi w sposób je eksponujący i o układzie odpowiadającym nowym funkcjom. We wnętrzach wystawienniczych, audytorium oraz salach konferencyjnych zapewnione wyłumienie dźwięku wg Polskiej Normy PN-B-02151-4:2015-06.

Pozostałe punkty opisu technicznego jak dla nowo projektowanego budynku Wydziału Biologii i Ekologii Morza.

8.4. Spis pomieszczeń Instytutu Kultury i Ekologii Morskiej z Wydziałem Biologii i Ekologii Morza

Poziom	Numer	Nazwa	Pow.
<i>Instytut Kultury i Ekologii Morskiej</i>			
Poziom -1	A.-1.1	pom. magazynowe	51 m ²
Poziom -1	A.-1.2	kl. schodowa	21 m ²
Poziom -1	A.-1.3	pom. techniczne	62 m ²
Poziom -1	A.-1.4	pom. techniczne	64 m ²
Poziom -1	A.-1.5	pom. techniczne	85 m ²
Poziom -1	A.-1.6	pom. techniczne	114 m ²
Poziom -1	A.-1.7	komunikacja z przeds. p. poż.	107 m ²
Poziom -1	A.-1.8	pom. techniczne	57 m ²
Poziom -1	A.-1.9	komunikacja z przeds. p. poż.	72 m ²
Poziom -1	A.-1.10	pom. magazynowe	26 m ²
Poziom -1	A.-1.11	pom. magazynowe	26 m ²
Poziom -1	A.-1.12	pom. magazynowe	26 m ²
Poziom -1	A.-1.13	pom. magazynowe	109 m ²
Poziom -1	A.-1.14	kl. schodowa z przeds. p. poż.	39 m ²
Poziom -1	AB.-1.1	hala garażowa	1166 m ²
Poziom 0	A.0.1	komunikacja	459 m ²
Poziom 0	A.0.2	klatka schodowa	21 m ²
Poziom 0	A.0.3	pom. socjalne	53 m ²
Poziom 0	A.0.4	kasa - szatnia	41 m ²
Poziom 0	A.0.5	wystawa stała	209 m ²
Poziom 0	A.0.6	pom. magazynowe	42 m ²
Poziom 0	A.0.7	pom. magazynowe	42 m ²
Poziom 0	A.0.8	kawiarnia	38 m ²
Poziom 0	A.0.9	zaplecze kawiarni	28 m ²
Poziom 0	A.0.10	toaleta damska	29 m ²
Poziom 0	A.0.11	toaleta męska	29 m ²
Poziom 0	A.0.12	toaleta dla niepełnosprawnych	7 m ²
Poziom 0	A.0.13	sala konferencyjna	102 m ²
Poziom 0	AB.0.1	atrium	109 m ²
Poziom 1	A.1.1	taras widokowy	63 m ²
Poziom 1	A.1.2	kl. schodowa	21 m ²
Poziom 1	A.1.3	wystawa stała	147 m ²
Poziom 1	A.1.4	wystawa czasowa	165 m ²
Poziom 1	A.1.5	audytorium z przeds. ciszy	187 m ²
Poziom 1	A.1.6	sala konferencyjna	102 m ²
Poziom 1	A.1.7	toaleta męska	29 m ²
Poziom 1	A.1.8	toaleta damska	29 m ²

Poziom 1	A.1.9	toaleta dla niepełnosprawnych	7 m ²
Poziom 1	A.1.10	kawiarnia	66 m ²
Poziom 1	AB.1.1	komunikacja	721 m ²
<i>Wydział Biologii i Ekologii Morza</i>			
Poziom -1	B.-1.1	kl. schodowa	21 m ²
Poziom -1	B.-1.2	pom. techniczne	96 m ²
Poziom -1	B.-1.3	pom. techniczne	43 m ²
Poziom -1	B.-1.4	pom. gospodarcze	15 m ²
Poziom -1	B.-1.5	pom. gospodarcze	34 m ²
Poziom -1	B.-1.6	Pom. dla jednośladów	34 m ²
Poziom -1	B.-1.7	pom. gospodarcze	14 m ²
Poziom -1	B.-1.8	winda samochodowa	26 m ²
Poziom -1	B.-1.9	maszynownia	12 m ²
Poziom -1	B.-1.10	przedsionek windy	7 m ²
Poziom 0	B.0.1	kl. schodowa z przeds. p. poż.	25 m ²
Poziom 0	B.0.2	komunikacja	13 m ²
Poziom 0	B.0.3	zaplecze socjalne i magazynowe	32 m ²
Poziom 0	B.0.4	zaplecze kuchenne	38 m ²
Poziom 0	B.0.5	biblioteka - kawiarnia	207 m ²
Poziom 0	B.0.6	drukarnia-ksero	21 m ²
Poziom 0	B.0.7	szatnia	31 m ²
Poziom 0	B.0.8	pom. socjalne	23 m ²
Poziom 0	B.0.9	komunikacja	418 m ²
Poziom 0	B.0.10	pom. ochrony	16 m ²
Poziom 0	B.0.11	kl. schodowa z przeds. p. poż.	37 m ²
Poziom 0	B.0.12	toaleta damska	20 m ²
Poziom 0	B.0.13	toaleta męska	17 m ²
Poziom 0	B.0.14	toaleta dla niepełnosprawnych	6 m ²
Poziom 0	B.0.15	winda samochodowa	26 m ²
Poziom 0	B.0.16	repcja	9 m ²
Poziom 0	B.0.17	pom. gromadz. odp. stałych	10 m ²
Poziom 1	B.1.1	kl. schodowa	21 m ²
Poziom 1	B.1.2	sala wykładowa	39 m ²
Poziom 1	B.1.3	sala wykładowa	47 m ²
Poziom 1	B.1.4	sala wykładowa	44 m ²
Poziom 1	B.1.5	sala wykładowa	81 m ²
Poziom 1	B.1.6	pracownia laboratoryjna	48 m ²
Poziom 1	B.1.7	sala wykładowa	43 m ²
Poziom 1	B.1.8	biuro administracji	22 m ²
Poziom 1	B.1.9	biuro administracji	25 m ²
Poziom 1	B.1.10	biuro administracji	27 m ²
Poziom 1	B.1.11	pracownia laboratoryjna	60 m ²

Poziom 1	B.1.12	śluza	6 m ²
Poziom 1	B.1.13	kl. schodowa	28 m ²
Poziom 1	B.1.14	toaleta damska	20 m ²
Poziom 1	B.1.15	toaleta dla niepełnosprawnych	6 m ²
Poziom 1	B.1.16	toaleta męska	17 m ²
Dach zielony	B.2.1	kl. schodowa z przedsionkiem	28 m ²
Dach zielony	B.2.2	pom. techniczne	47 m ²
Dach zielony	B.2.3	komunikacja	13 m ²
Dach zielony	B.2.4	przedsionek windowy	7 m ²

8.5. Spis pomieszczeń Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich

Poziom	Numer	Nazwa	Pow.
<i>Centrum Ochrony i Rehabilitacji Zwierząt Morskich</i>			
Poziom -1	C.-1.1	kl. schodowa	26 m ²
Poziom -1	C.-1.2	pom. gospodarcze	8 m ²
Poziom -1	C.-1.3	pom. magazynowe	18 m ²
Poziom -1	C.-1.4	pom. magazynowe	22 m ²
Poziom -1	C.-1.5	pom. magazynowe	21 m ²
Poziom -1	C.-1.6	pom. magazynowe	20 m ²
Poziom -1	C.-1.7	komunikacja	45 m ²
Poziom -1	C.-1.8	pom. techniczne	53 m ²
Poziom -1	C.-1.9	pom. gospodarcze	16 m ²
Poziom -1	C.-1.10	pom. gospodarcze	15 m ²
Poziom -1	C.-1.11	mag. środków i sprzętu dezynfekcyjnego	11 m ²
Poziom -1	C.-1.12	mag. prod. leczniczych i medycznych	11 m ²
Poziom -1	C.-1.13	kl. schodowa	26 m ²
Poziom -1	C.-1.14	komunikacja	117 m ²
Poziom -1	C.-1.15	pom. do autopsji	42 m ²
Poziom -1	C.-1.16	pom. chłodnicze	9 m ²
Poziom -1	C.-1.17	pom. chłodnicze	9 m ²
Poziom -1	C.-1.18	pom. chłodnicze	11 m ²
Poziom -1	C.-1.19	pom. do sterylizacji odpadów i narzędzi	11 m ²
Poziom -1	C.-1.20	przedsionek laboratoryjny	21 m ²
Poziom -1	C.-1.21	laboratorium	52 m ²
Poziom -1	C.-1.22	pom. chłodnicze	6 m ²
Poziom -1	C.-1.23	pom. magazynowe	8 m ²
Poziom -1	C.-1.24	pralnia	10 m ²
Poziom -1	C.-1.25	pom. techniczne	52 m ²
Poziom -1	C.-1.26	pom. techniczne	93 m ²
Poziom -1	C.-1.27	pom. techniczne	84 m ²

Poziom -1	C.-1.28	pom. techniczne	97 m ²
Poziom -1	C.-1.29	pom. technologiczne	204 m ²
Poziom -1	C.-1.30	pom. magazynowe	76 m ²
Poziom -1	C.-1.31	pom. technologiczne	82 m ²
Poziom -1	C.-1.32	podbasenie	370 m ²
Poziom -1	C.-1.33	podbasenie	503 m ²
Poziom 0	C.0.1	komunikacja	42 m ²
Poziom 0	C.0.2	repcja	15 m ²
Poziom 0	C.0.3	kl. schodowa z przeds. p. poż.	26 m ²
Poziom 0	C.0.4	pom. gospodarcze	8 m ²
Poziom 0	C.0.5	kuchnia	21 m ²
Poziom 0	C.0.6	szatnia, prysznic, toaleta	23 m ²
Poziom 0	C.0.7	szatnia, prysznic, toaleta	23 m ²
Poziom 0	C.0.8	kl. schodowa z przeds. p. poż.	26 m ²
Poziom 0	C.0.9	komunikacja	42 m ²
Poziom 0	C.0.10	komunikacja	42 m ²
Poziom 0	C.0.11	komunikacja	88 m ²
Poziom 0	C.0.12	USG/RTG	28 m ²
Poziom 0	C.0.13	hospitalizacja	32 m ²
Poziom 0	C.0.14	sala zabiegowa	40 m ²
Poziom 0	C.0.15	blok przedoperacyjny	27 m ²
Poziom 0	C.0.16	blok operacyjny	23 m ²
Poziom 0	C.0.17	garaż	84 m ²
Poziom 0	C.0.21	kuchnia z przedsionkiem	26 m ²
Poziom 0	C.0.22	szatnia, prysznic, toaleta	28 m ²
Poziom 0	C.0.23	szatnia, prysznic, toaleta	28 m ²
Poziom 0	C.0.24	kl. schodowa z przedsionkiem	28 m ²
Poziom 0	C.0.25	pom. gospodarcze	39 m ²
Poziom 0	C.0.26	pom. magazynowe	22 m ²
Poziom 0	C.0.27	chłodnia	16 m ²
Poziom 0	C.0.28	komunikacja	38 m ²
Poziom 0	C.0.29	dzielnica wewnętrzny	300 m ²
Poziom 0	C.0.30	dzielnica basenowy	395 m ²
Poziom 0	C.0.31	dzielnica basenowy	719 m ²
Poziom 0	C.0.32	pom. gromadz. odp. stałych	6 m ²
Poziom 1	C.1.1	komunikacja	232 m ²
Poziom 1	C.1.2	kuchnia	18 m ²
Poziom 1	C.1.3	kl. schodowa z pom. gosp.	26 m ²
Poziom 1	C.1.4	pom. magazynowe	12 m ²
Poziom 1	C.1.5	pom. biurowe	20 m ²
Poziom 1	C.1.6	pom. biurowe	24 m ²
Poziom 1	C.1.7	toaleta dla niepełnosprawnych	6 m ²
Poziom 1	C.1.8	toaleta dla niepełnosprawnych	6 m ²

Poziom 1	C.1.9	kl. schodowa z pom. gosp.	26 m ²
Poziom 1	C.1.10	kuchnia	18 m ²
Poziom 1	C.1.11	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.12	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.13	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.14	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.15	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.16	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.17	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.18	pokój wykładowców	17 m ²
Poziom 1	C.1.19	sala konferencyjna	92 m ²
Poziom 1	C.1.20	pom. techniczne	178 m ²
Poziom 1	C.1.21	kl. schodowa z przedsionkiem	28 m ²
Poziom 1	C.1.22	pom. techniczne	81 m ²
Poziom 1	C.1.23	taras	6 m ²
Poziom 1	C.1.24	taras	7 m ²
Poziom 1	BC.1.1	łącznie	33 m ²

WYKAZ LITERATURY

1. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543
2. Symonides J., *Status prawny wysp naturalnych i sztucznych w nowym prawie morza*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, nr 4, 1984, s. 79
3. Island (geography) in Encyclopædia Britannica, <https://www.britannica.com/> (data dostępu 8.10.2020 r.)
4. Comagnie Yeu Continent, <https://www.yeu-continent.fr/> (data dostępu 8.10.2020 r.)
5. Plonger dans l'histoire de l'île d'Yeu, <https://www.ile-yeu.fr/decouvrir/> (data dostępu 8.10.2020 r.)
6. Pottier P., Robin M., *l'Île d'Yeu, un espace convoité: développement et aménagement*, Mappemonde, nr 1, 1997, s. 18-23
7. Dossier complet Commune de l'Île-d'Yeu, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/> (data dostępu 8.10.2020 r.)
8. Lorens P., *Obszary poportowe - problemy rewitalizacji*, Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin, 2013
9. Lorens P., *Specyfika procesów przekształceń i rewitalizacji różnych typów obszarów zdegradowanych w miastach polskich*, [w:] *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, Urbanista, Gdańsk, 2009, s. 27-28
10. Baborska-Narożny M., *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych - modele przekształceń na wybranych przykładach*, Czasopismo techniczne, nr 3-A, 2012, s. 276-279
11. Konior A., *„Nowy duch” w starym porcie - rewitalizacja Starego Portu w Reykjavíku*, Studia Miejskie, tom 28, 2017, s. 208-222
12. Old Harbour of Reykjavik and Orfirisey, <https://www.ads.org.uk/old-harbour-of-reykjavik-and-orfirisey/> (data dostępu 8.10.2020 r.)
13. O sieci - NATURA 2000, <https://www.gdos.gov.pl/o-sieci> (dostęp 15.11.2020 r.)
14. La démarche NATURA 2000, <https://www.mairie.ile-yeu.fr/cadre-de-vie/environnement-energie/natura-2000/> (dostęp 15.11.2020 r.)
15. Liste des espèces protégées en Pays de la Loire, <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/liste-des-especes-protegees-en-pays-de-la-loire-r554.html> (data dostępu 8.10.2020 r.)
16. Noirmoutier. Les sapeurs-pompiers interviennent pour tenter de sauver une tortue luth échouée, <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/noirmoutier-en-lile-85330/noirmoutier-les-sapeurs-pompiers-interviennent-pour-sauver-une-tortue-luth-echouee-7031861> (data dostępu 15.11.2020 r.)
17. Vendée : une baleine sauvée par les secours sur une plage de L'île-d'Yeu, https://actu.fr/pays-de-la-loire/l-ile-d-yeu_85113/vendee-une-baleine-sauvee-par-les-secours-sur-une-plage-de-l-ile-d-yeu_37173396.html?fbclid=IwAR1kDD8VRbEQYI4wszLukbLOBv3J28sc3Bmm255mUsR3OuDH7taeyCtHbb0 (data dostępu 15.11.2020 r.)
18. Sobiech W., *Baseny dla najbardziej wymagających - czyli baseny dla zwierząt*, [w:] *Pływalnie i baseny*, AGM Grupa Mediowa, 2014, s. 89-91

WYKAZ ILUSTRACJI

Rys. 1.

opracowanie własne

Rys. 2.

opracowanie własne

Rys. 3.

opracowanie własne

Rys. 4.

<https://www.ile-yeu.fr/decouvrir/plonger-dans-l-histoire-de-l-ile-d-yeu/les-sites-et-monuments-de-l-ile-d-yeu/les-sites-prehistoriques-de-l-ile-d-yeu>

Rys. 5.

zdjęcia autora

Rys. 6.

<https://www.geoportail.gouv.fr/plan/85113/l-ile-d-yeu>

Rys. 7.

Pottier P., Robin M, *l'Île d'Yeu, un espace convoité: développement et aménagement*, Mappemonde, nr 1, 1997, s. 18-23

Rys. 8.

opracowanie własne

Rys. 9.

Pottier P., Robin M, *l'Île d'Yeu, un espace convoité: développement et aménagement*, Mappemonde, nr 1, 1997, s. 18-23

Rys. 10.

opracowanie własne

Rys. 11.

opracowanie własne

Rys. 12.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques>

Rys. 13.

zdjęcia autora

Rys. 14.

<http://recherche-archives.vendee.fr/ark:/22574/vta844026a8e11825e0>

Rys. 15.

opracowanie autora

Rys. 16.

opracownaie autora

Rys. 17.

opracowanie autora

Rys. 18.

zdjęcia autora

Rys. 19.

zdjęcia autora

Rys. 20.

zdjęcia autora

Rys. 21.

zdjęcia autora

Rys. 22.

zdjęcia autora

Rys. 23.

zdjęcia autora

Rys. 24.

zdjęcia autora

Rys. 25.

zdjęcia autora

Rys. 26.

zdjęcia autora

Rys. 27.

Plan Local d'Urbanisme, Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Rys. 28.

<https://www.archilovers.com/projects/76387/harpa.html>

Rys. 29.

FICHE SIMPLIFIEE DU DOCUMENT D'OBJECTIF DU SITE NATURA 2000 « Côtes rocheuses, dunes, landes et marais de l'île d'Yeu »

Rys. 30.

<https://www.mairie.ile-yeu.fr/cadre-de-vie/environnement-energie/natura-2000>

Rys. 31.

<https://www.mairie.ile-yeu.fr/cadre-de-vie/environnement-energie/natura-2000>

Rys. 32.

grafika własna

Rys. 33.

opracowanie własne

Rys. 34.

a)

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/noirmoutier-en-lile-85330/noirmoutier-les-sapeurs-pompiers-interviennent-pour-sauver-une-tortue-luth-echouee-7031861>

b) https://actu.fr/pays-de-la-loire/l-ile-d-yeu_85113/vendee-une-baleine-sauvee-par-les-secours-sur-une-plage-de-l-ile-d-yeu_37173396.html?fbclid=IwAR1kDD8VRbEQYI4wszLukbLOBv3J28sc3Bmm255mUsR3OuDH7taeyCtHbb0

Rys. 35.

Symulacja wykonana w ramach zajęć na WAPG pt. „Architektura a jakość powietrza w miastach: interdyscyplinarne warsztaty projektowe”, autorki: inż. arch. Gabriela Król, inż. arch. Barbara Pięta, inż. arch. Aleksandra Roguszevska

Rys. 36.

Plan Local d'Urbanisme, Règlement écrit

Tab. 1.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques>