

## STRESZCZENIE

Tematem projektu dyplomowego magisterskiego jest rewitalizacja terenów portowych w Ustce. Opracowanie to dotyczy zachodniej części portu, która mierzy się z wieloma problemami, natury przestrzennej, społecznej i ekonomicznej. Jest to teren o wielkim potencjale, który zamiast zachwycać oraz być atrakcyjnym dla mieszkańców i turystów, jest wręcz zapomniany i niedostrzegany. Zidentyfikowane zostaje występowanie zjawiska *bordercity*, wyznaczając granice fizyczną, społeczną oraz mentalną. Zachodnia część portu morskiego w Ustce, bogata jest w liczne atrakcyjne struktury, które wykorzystywane zostają w założeniach urbanistycznych w celach rewitalizacji owych terenów. Projekt zakłada ożywienie ważnej przestrzeni dla miasta Ustki, oferując nowe założenia mieszkaniowe, usługowe, turystyczne, a także nowe rozwiązania komunikacyjne. Koncepcja zakłada również wprowadzenie zieleni do szarych, zaniedbanych terenów portowych. Projekt ten zakłada również wytworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych wzdłuż bulwaru portowego. W części architektonicznej, opracowywany zostaje budynek domu kultury. Jego rolą jest zostanie największym punktem integracyjnym całego miasta, oferując funkcje atrakcyjne dla każdej grupy społecznej, tj. mediateka, sale wykładowe, sale warsztatowe, plastyczne, taneczne, miejsca oraz miejsca do wspólnej pracy. Bryła budynku oraz rozwiązania elewacyjne nawiązują do sąsiadującego magazynu spirytusowego. Uzupełnieniem jest - rozwiązanie założenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, komponowanego w zgodzie z linią skarp wydmy i lasu, a piękną Willą Eldorado. Założenie składa się z 5 czterokondygnacyjnych budynków, oferujących w sumie 80 mieszkań. Rozwiązania bryłowe są swego rodzaju dialogiem między surowością pozostałości architektury portowej, a Willą Eldorado. Projekt jest swojego rodzaju propozycją zagospodarowania oraz rewitalizacji zdegradowanych terenów portowych oraz odpowiedzią na potrzeby społeczności miasta Ustka.

**Słowa kluczowe:** waterfront, rewitalizacja, obszary portowe

**Dziedzina nauki i techniki, zgodnie z wymogami OECD:** Nauki inżynierskie i techniczne, inżynieria architektury

## ABSTRACT

The subject of master's thesis is the revitalization of Ustkas City harbor. The project focuses on the western side of the port, which currently struggles with many problems. The area itself has such a potential, which instead of being highlighted or both citizens and tourists is currently being totally forgotten. Thesis discovers presence of the occurrence being borderline city, identifying many borders such a physical one, community one and mental one, Western side of harbor is rich in many highly valuable structures, that are being used and adapted in the vision of revitalization. The proposal aims to bring new life in the center of Ustka City, offering new housing estates, services, tourist attractions, cultural places and new transportation solutions. Project aims to bring more greenery into grey harbor area. It will also bring new public spaces, created around port boulevard. Architectural denouement consists of House of Culture, which targets to provide the biggest social integration, providing functions such a media library, workshops, lecture places, co-working room and dancing studio. Volume of this building correlates with neighboring warehouse. As and addition, project also provides housing estate solution, which contains 5 low scale buildings. The architecture of those are the effect of dialogue between raw construction warehouses and Eldorado Villa. There are 80 flats, each of them answer current human needs. Whole thesis is a kind of proposal for Ustka's harbor area revitalization, which answer local and not local communities.

**Key words:** waterfront, harbor area, revitalization

**Dziedzina nauki i techniki, zgodnie z wymogami OECD:** Nauki inżynieryjne i techniczne, inżynieria architektury

## 1. Spis treści

I.	CZEŚĆ ANALITYCZNA .....	6
1.	WSTĘP I CEL PRACY .....	6
2.	STUDIUM PROBLEMU PROJEKTOWEGO .....	7
2.1	Przemiany obszarów przemysłowych .....	7
2.2	Pojęcie rewitalizacji oraz waterfrontu .....	8
2.3	Problemy spotykane przy rewitalizacji portów .....	9
2.4	Rozwiązania styków wody i lądu .....	9
3.	PRZYKŁADY REWITALIZACJI TERENÓW POPORTOWYCH .....	10
3.1	Toronto Waterfront Revitalization .....	11
3.2	Copenhagen waterfront .....	12
3.3	Amsterdam waterfront .....	13
4.	PRZYKŁADY REWITALIZACJI TERENÓW PORTOWYCH W POLSCE .....	14
4.1	Waterfront w Gdyni .....	14
4.2	Henning Larsen – Stocznia Cesarska w Gdańsku .....	15
5.	ANALIZA PROBLEMU – TERENY PORTOWE W USTCE .....	17
5.1	Borderline city, wyróżnienie poszczególnych granic .....	18
5.2	Problemy terenów portowych w Ustce .....	20
5.3	Historia terenów portowych w Ustce .....	20
6.	ZAYBTKI ZWIĄZNE Z TERENAMI PORTOWYMI W USTCE .....	21
6.1	Magazyn spirytusu .....	21
6.2	Żurawik portowy .....	22
6.3	Willa Eldorado .....	23
II	CZEŚĆ PROJEKTOWA .....	24
1.	ANALIZA STANU OBECNEGO .....	24
1.1.	Dokumenty planistyczne – urbanistyczne .....	24
1.2	Analiza obecnych funkcji obszaru sąsiadującego i projektowego .....	26
1.3	Analiza terenów zielonych .....	27
1.4	Analiza komunikacji .....	27
1.5	Analiza potrzeb społeczeństwa .....	28
1.6	Synteza analiz .....	29

2.	WIZJA REWITALIZACJI ZACHODNIEGO PORTU W USTCE .....	29
3.	KONCEPCJA URBANISTYCZNA .....	30
4.	KONCEPCJA ARCHITEKTONICZNA.....	32
4.1.	Budynek A i B w proponowanym zespole budynków wielorodzinnych .....	32
4.1.1	Opis założenia .....	32
4.1.2	Opis funkcjonalny budynków A i B .....	32
4.1.3	Zestawienie powierzchni .....	33
4.1.4	Konstrukcja.....	40
4.1.4.1	Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego .....	40
4.1.4.2	Przyjęte obciążenia .....	40
4.1.4.3	Rozwiązania budowlano – konstrukcyjne .....	40
4.1.4.4	Warunki i sposób posadowienia.....	41
4.1.4.5	Opis elementów budowlanych.....	41
4.1.5	Wpływ inwestycji na środowisko .....	41
4.1.6	Zieleń.....	41
4.1.7	Dostępność dla osób niepełnosprawnych.....	41
4.1.8	Zagadnienia przeciwpożarowe.....	41
4.1.8.1	Parametry techniczne A i B .....	41
4.1.8.2	Odległość od sąsiedniej zabudowy .....	42
4.1.8.3	Substancje palne .....	42
4.1.8.4	Kategorie zagrożenia ludzi .....	42
4.1.8.5	Pomieszczenia i strefy zagrożone wybuchem .....	42
4.1.8.6	Strefy pożarowe .....	42
4.1.8.7	Klasa odporności pożarowej budynku, odporność ogniowa i stopień rozprzestrzeniania ognia elementów budynku.....	42
4.1.8.8	Warunki Ewakuacji .....	42
4.1.8.9	Drogi pożarowe .....	42
4.2	Budynek Domu Kultury.....	43
4.2.1	Opis budynku oraz opis funkcjonalny.....	43
4.2.2	Zestawienie powiechrzni .....	44
4.2.3	Konstrukcja.....	46
4.2.3.1	Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego .....	46



4.2.3.2 Przyjęte obciążenia .....	46
4.2.3.3 Rozwiązania budowlano – konstrukcyjne .....	46
4.2.3.4 Warunki i sposób posadowienia .....	46
4.2.3.5 Opis elementów budowlanych .....	46
4.2.4 Wpływ inwestycji na środowisko .....	47
4.2.5 Zieleń.....	47
4.2.6 Dostępność dla osób niepełnosprawnych.....	47
4.2.7 Zagadnienia przeciwpożarowe .....	47
4.2.7.1 Parametry techniczne .....	47
4.2.7.2 Odległość od sąsiedniej zabudowy.....	47
4.2.7.3 Substancje palne.....	47
4.2.7.4 Kategorie zagrożenia ludzi.....	47
4.1.7.5 Pomieszczenia i strefy zagrożone wybuchem lub pożarem .....	48
4.1.7.6 Strefy pożarowe .....	48
4.1.7.7 Klasa odporności pożarowej budynku, odporność ogniowa i stopień rozprzestrzeniania ognia elementów budynku.....	48
4.1.7.8 Warunki Ewakuacji.....	48
4.1.7.9 Drogi pożarowe .....	48
5. UWAGI KOŃCOWE .....	48
6. PODSUMOWANIE .....	49
7. LITERATURA .....	50
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	51

# I. CZĘŚĆ ANALITYCZNA

## 1. WSTĘP I CEL PRACY

Tematem badawczym następującej pracy jest problematyka rewitalizacji terenów przemysłowych, a dokładniej poportowych. Przedstawiony zostaje proces powstawania miast portowych, a zarazem jaka jest ich charakterystyka i co wyróżnia je na tle innych miast przemysłowych. Przewidywany jest również proces i powód przekształceń przemysłu portowego oraz jakie niosły konsekwencje.

Celem pracy jest podjęcie spraw dotyczących działań urbanistycznych i architektonicznych przy adaptowaniu tkanki miejskiej ściśle związanej z przemysłem portowym, a zarazem związanych z nią problemów oraz zasadami przekształceń takich założeń. Opisywane są również wymiary rewitalizacji waterfrontów - wymiar ekonomiczny, społeczny, kulturalny i środowiskowy oraz dlaczego każdy z nich powinien być równy sobie, aby rewitalizacja zakończona została sukcesem. W pracy badawczej wymienione zostały również trudności i problemy natury technicznej i projektowej, związanej z charakterystyką funkcji portu oraz roli poszczególnych budynków branży stoczniowej.

Wymienione zostają również typy działań bezpośrednich styków wody z lądem, jako kluczowego zagadnienia w prawidłowym funkcjonowaniu adaptowanego waterfrontu. Klasyczne styki znane od wieków, mogą pełnić przeróżne funkcje niosąc korzyści edukacyjne, ekonomiczne, społeczne i środowiskowe.

W dalszej części pracy, przedstawione zostają realizacje oraz projekty rewitalizacji terenów poportowych z Polski i całego świata. Uzasadniają one ideę owych działań oraz są wzorowymi przykładami solucji projektowych ambitnych urbanistów i architektów. Rewitalizacja terenów waterfrontów przynosi korzyści: ekonomiczne – zarówno dla miasta jak i spółek prywatnych; społeczne; środowiskowe oraz kulturowe, dlatego właśnie stają się coraz popularniejszym tematem rozmów w Polsce, podążając za zagranicznymi wzorcami.

Na końcu pracy zawarte będą analizy dotyczące lokalizacji, otoczenia, możliwości – szans i zagrożeń, warunków oraz prawa miejscowego prawa przestrzennego.

## 2. STUDIUM PROBLEMU PROJEKTOWEGO

Już w czasach prahistorycznych, tereny nadwodne przyciągały ludzi. Są one bowiem naturalnym miejscem lokowania się siedzib ludzkich. Oferowały one szanse przeżycie, a później, umożliwiały ich gospodarcze wykorzystanie. Stąd właśnie następowało zjawisko powstawania osad rybackich. Naturalne brzegi mórz, rzek czy jezior w koneksji w eksploatacjom ich dóbr, ulegały transformacji na przestrzeni wieków. Rozwój handlu morskiego jak i lądowego wręcz napędzał prędko rozwój. Zaczęto budować porty ze stoczniami, przystanie dla statków handlowych i wojennych. Porty pełniły również funkcję baz wypadowych dla rejsów dalekomorskich oraz dla flot wojennych czy korsarskich. Z czasem tereny te stawały się coraz popularniejsze dla ludności zamieszkującej głąb lądu. Oferowały one bowiem atrakcyjny krajobraz oraz klimat, a przede wszystkim możliwość zatrudnienia.<sup>1</sup>

Można zauważyć, że wraz ze zwiększeniem usług oferowanych przez porty, transformacji ulegała również jego struktura. Portom towarzyszyły tkanki miejskie – miasta portowe. Rozrastały się one w zależności od rozwoju portu. Istniały dwa główne typy ekspansji portowej. Zespół portowo – miejski ulokowany nad samym morzem i rozwijający się wzdłuż wybrzeża oraz zespół portowo – miejski ulokowany nad morzem, lecz rozwijający się w głąb lądu. Warunkowało to formę wykształcania się waterfrontów (termin odnosi się do obszarów stykowych znajdujących się pomiędzy strukturami miejskimi a portowymi). W pierwszym wypadku obszar ten jest bezpośrednio związany z linią brzegową morza (przykładem takiego miasta jest Barcelona), w drugim natomiast teren ten jest związany z linią brzegową, a także naturalnym lub sztucznym kanałem portowym w głębi lądu (przykładem takich miast jest Gdynia i Ustka).

W miastach portowych napotykamy więc przemiał funkcji przemysłowych, które ściągają za sobą gałąź usług oraz osiedla mieszkaniowe. W tym przypadku mowa o bardzo specyficznym przenikaniu się tych wszystkich funkcji, co powoduje nieregularną tkankę miejską i powstawanie granic zarówno fizycznych i mentalnych.

### **2.1 Przemiany obszarów przemysłowych**

Miasta portowe na całym świecie jak i w Polsce, zostały dotknięte zjawiskiem globalizacji. Z czasem handel morski tracił na wartości, miał na to wpływ przede wszystkim rozwój kolei lądowej oraz ogólnie rzecz biorąc transport lądowy. Zakłady stoczniowe oraz ich infrastruktura przestała być wydajna w porównaniu z masowo powstającymi odpowiednikami w Azji. Koszty wybudowania statków były o wiele niższe niż budowa ich w Europie. Spowolnienie rynku stoczniowego do jego upadku w niektórych mniejszych miejscowościach, takich jak Ustka. W niektórych miejscach, takich jak Gdynia, przemysł stoczniowy wciąż jest aktywny, jednak już nie tak intensywny jak niegdyś.

---

1

Lorens P.: Obszary poportowe - problemy rewitalizacji, Szczecin: Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH, 2013, s. 14-15.

W sytuacjach, gdy przemysł stoczniowy przestaje funkcjonować, pozostawieni zostajemy z pozoru ciężko adoptowalną architekturą, słabo połączoną infrastrukturalnie z resztą tkanki miejskiej. Często jednak oferowana architektura, wytwarza pewnego rodzaju, swój własny klimat, który może okazać się atrakcyjny zarówno dla mieszkańców portowego, lub ludności zewnętrznej korzystających z benefitów lokalizacji owego miasta. Ogólnoświatowy fenomen rewitalizacji frontów wodnych udowadnia, że transformacje zastanych tkanek po portowych do nowych sytuacji w światowej ekonomii jest jak najbardziej możliwy, a także oferuje potencjalny rozwój miasta. Rewitalizacje frontów wodnych często oferują dostęp do nowych gałęzi usług, nowych atrakcyjnych miejsc do zamieszkania czy atrakcyjnych przestrzeni publicznych (ze względu na wodę i klimat). Rewitalizacja terenów portowych nie oznacza przywrócenie im starej funkcji oraz okresu świetności, a nowe przeznaczenie, nowy program miejski, nowe wyzwania i nowe zależności między miastem a waterfrontem.

## **2.2 Pojęcie rewitalizacji oraz waterfrontu**

Rewitalizacja jest procesem wielowymiarowym, złożonym z kilku czynników. Każdy z nich jest ze sobą w pewien sposób powiązany. Aby działania transformacyjne zakończone zostały pozytywnie, powinny być one ze sobą zgrane i niewykluczające się.

Należy tutaj wymienić wymiar ekonomiczny, środowiskowy, społeczny i kulturowy.<sup>2</sup> Kwestie ekonomiczne to przede wszystkim zagwarantowanie nowych funkcji przedsiębiorczych w miejsce przeszłego przemysłu. Przemiany mają być uzasadnione finansowo, gwarantować nowe miejsca pracy oraz nadawać nowe kierunki rozwoju terenów rewitalizowanych. Warto również wspomnieć o kierowaniu się trendami światowymi, oferowaniu miejsc pracy adekwatnych do aktualnych potrzeb w skali światowej. Aspekt środowiskowy w przypadku miast portowych przejawia się przede wszystkim w postaci oczyszczania wody znajdujących się w zbiornikach towarzyszących waterfrontom. Bardzo często sukcesywność tego działania odpowiada sukcesowi całego działania rewitalizacyjnego. Często też proponowane są nowe rozwiązania gry zielenią niską i wysoką. Dachy zielone, ogrody tarasowe czy zielone elewacje stają się pewnego rodzaju filtrem powietrza. Wykorzystanie nowoczesnych metod i technologii odzyskiwania energii oraz przyjazne środowisku materiały budowlane, pozytywnie wpływają na nadawanie trendów w działaniu całego miasta, nie jedynie waterfrontu. Wymiar społeczny wiąże się z aspektem potrzeby lokalnego poznania. Rozwijają poczucie tożsamości zamieszkującej te tereny społeczności, a także jest pewnego rodzaju łącznikiem różnych obcych ugrupowań, przybywających do transformowanych tkanek, będących miejscem ich integracji. Rewitalizowane waterfronty okazują się być również atrakcją dla turystów. Ze względu na specyfikę miejsca, przyciąga ludzi i zachęca do interakcji. Ostatnim wymiarem pozostaje kultura. Każdy front wodny

---

<sup>2</sup> Skalski K.: O budowie metod rewitalizacji w Polsce - aspekty wybrane, Kraków: Instytut Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, 2010, s. 6.

posiada swoją jedną, jedyną i niepowtarzalną historię. Oferuje to niesamowite możliwości i sposoby na udane muzea czy miejsca tematyczne, a w parze miejsca do performansu czy małe sale warsztatowo-kinowe utożsamiające się z wyjątkowym klimatem miejsca.

### **2.3 Problemy spotykane przy rewitalizacji portów**

W czasie adaptacji budynków przemysłowych – portowych, napotkać można wiele problemów natury techniczno – projektowej. Problemem okazuje się przede wszystkim zmiana funkcjonowania budynku. Hale stoczniowe, w których niegdyś spawano wielkogabarytowe fragmenty ogromnych statków, przekształcone mają być na miejsca sprzyjające pracy biurowej czy funkcji kulturowej. Następnym problemem okazuje się być charakterystyczne dla funkcji stoczniowych wyposażenie oraz konstrukcja hal. Projektant odpowiedzialny jest za wybór tego co wyeksponować, co ukryć, co zagra główną rolę w wyjątkowości danego budynku. Zwiększając skalę, należy zastanowić się jak zintegrować nową zabudowę z tą już istniejącą. Jakich materiałów używać – nie każdy nadaje się do warunków wilgotnych, woda morska ponadto działa jeszcze bardziej niszcząco. Budowa fundamentów w nowych budynkach może również okazać się nie lada wyzwaniem. Bardzo często podłoże zbudowane jest z bardzo grubej płyty betonowej, której rozkuwanie może być bardzo czasochłonne i kosztowne. Zarówno przy adaptacji jak i projektowaniu nowej zabudowy, napotkamy również problemy kwestii uzbrojenia terenu. Może okazać się, że instalacji jest brak, lub jest już przestarzała. Kolejnym zagadnieniem jest ochrona konserwatorska całego założenia lub poszczególnych jego fragmentów. Należy projektować w sposób szanujący historię miejsca i zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi. Projektanci i planiści postawieni są przed wyzwaniem wytworzenia miejsc, w których ludzie chcą mieszkać, pracować i bawić się. Aby „ożywiane” przestrzenie były popularne i łatwo dostępne, potrzebują dobrze zaplanowanych powiązań komunikacyjnych oraz prawidłowo rozwiązanych przestrzeni integrujących. Ważnym jest również wytworzenie atrakcyjnych funkcji, które przyciągną mieszkańców do nowych miejsc.<sup>3</sup>

### **2.4 Rozwiązania styków wody i lądu**

Oprócz struktury jako budynków i ich połączeń, bardzo ważną rolę w waterfroncie odgrywa dosłownie styk wody i lądu. Analizie podlegają takie czynniki jak dostęp do wody,

---

<sup>3</sup> Magdziak-Grabowska M.: Nowe oblicza terenów portowych, Kraków, Czasopismo Techniczne – Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2012, s. 294.

przestrzenie publiczne na styku, formy towarzyszące i aktywności społeczne. W klasycznym waterfrontie wymienić można trzy standardowe styki widoczne w praktycznie każdym porcie na świecie. Mowa tutaj o murze odgradzającym niżej położony poziom wody, lub schodki prowadzące w dół wraz z wypłaszczeniem blisko wysokości zwierciadła. Obydwie te formy mają swoje logiczne-funkcjonalne wytłumaczenie. Pierwsze zapobiegały wpadnięciom do wody osób znajdujących się na lądzie, drugie natomiast umożliwiały korzystanie z łodzi o mniejszych gabarytach. Rozwiązania te tak czy inaczej cieszą się pozytywnym odbiorem wśród mieszkańców i turystów, jednak prowadząc prace modernizujące waterfront, możemy pokusić się o działania proponowane w swoistego rodzaju katalogu rozwiązań styku wody z lądem przygotowany przez miasto Kopenhagę - „WATERFRONT DESIGN CATALOGUE „. Dokument ten zawiera przykładowe rozwiązania typowe dla waterfrontów. Jedną z kategorii jest wcześniej wymieniony dostęp do wody. O ile w przeszłości styk ten traktowany był jedynie pod względem funkcjonalnym, Duński zespół zwraca uwagę na fakt, iż styk ten w procesie rewitalizacji pełnić będzie bardzo ważną funkcję. Dlatego właśnie takie rozwiązana jak:

przestrzenie zielone z dostępem do wody; drewniane estakady; tarasowe zejścia, zachęca społeczność do korzystania z przywileju bliskości występowania wody.

Kolejną kategorią są towarzyszące przestrzenie publiczne takie jak; miejsca zrzeszające i łączące ludzi – wyposażone tzw. "water shelters" (dostępne na wodzie, dryfujące schrony) ; zielone promenady; tematyczne place zabaw; lokalizowanie przestrzeni z wyposażeniem służącym wypoczynkowi i rekreacji; lokalizowanie decków na stoliki restauracyjne. Styk wodny może również pozytywnie wpływać na aktywności wykonywane przez użytkowników. Istnieje możliwość zaprojektowania ścieżek do spacerowania, krzyżujących się z przeszkodami do sportów ekstremalnych, takich jak deskorolka czy jazda wyczynowa BMX. Przestrzenie te mogą być używane również jako: ścieżki edukacyjne; hobbystyczne połowy ryb; przestrzenie do wykonywania przedstawień czy koncertów.

### **3. PRZYKŁADY REWITALIZACJI TERENÓW POPORTOWYCH**

Działania podejmujące temat rewitalizacji terenów portowych odnajdziemy na całym świecie. Wiele projektów zakłada działania na przestrzeni wielu dekad ze względu na swoją kompleksowość oraz złożoność. Tworzone są specjalne masterplany urbanistyczne, przedstawiające wizje rewitalizacji terenów portowych. Zawierają one często siatkę zabudowy, przedstawiają proponowane rozwiązania przestrzenne oraz architektoniczne. W kreowaniu przestrzeni już w mniejszej skali biorą udział różne podmioty. Działania te prowadzone są w wydzielonych wcześniej etapach. Dlatego też niektóre z projektów trwają nadal, nieprzerwanie od wielu lat.

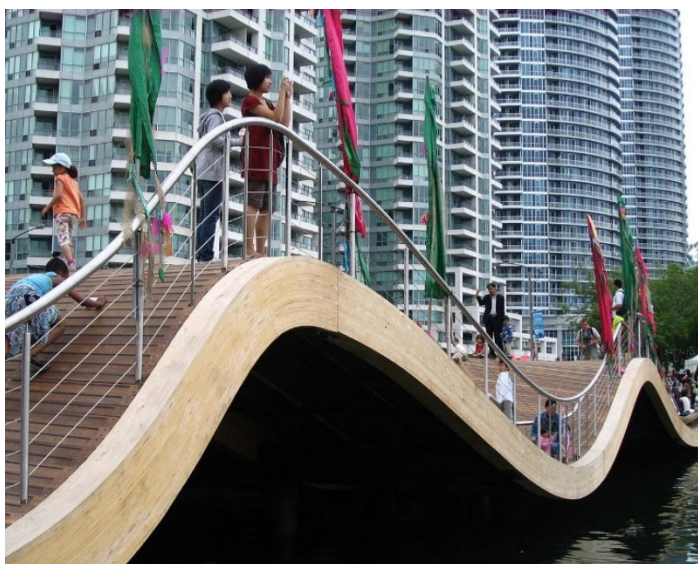
Inwestorzy oraz władze miejskie na całym świecie zaczęli dostrzegać potencjał terenów portowych. Temat ten jest często poruszany na konkursach urbanistycznych w Europie zachodniej, a także jest bardzo popularny w Skandynawii.

### **3.1 Toronto Waterfront Revitalization**

W 2000 roku podjęto inicjatywę rewitalizacji waterfrontu w kanadyjskiej stolicy. Powołane zostały specjalne zespoły zajmujące się sporządzaniem projektów adaptacji frontów wodnych. Opublikowany w 2003 roku plan zawierał kluczowe cele publiczne, szanse oraz możliwości ich implementacji z zapewnieniem powodzenia. Plan skupiał się na czterech filarach:

- pozbyciu się barier / wytworzeniu nowych połączeń
- wytworzenie sieci waterfrontowych parków i przestrzeni publicznych
- promocję terenów zielonych i zdrowego środowiska
- wytworzenie nowych i szybko rozwijających się społeczności.

Owe działania dalej trwają, natomiast już dziś jesteśmy w stanie zauważyć niesamowite efekty ekonomiczne. Operacja ta zwróciła się finansowo już w 2013 roku, oprócz tego zwiększył się dochód z podatków, a także zagwarantowano tysiące nowych miejsc do pracy. Obecnie podejmowane są kolejne bliskie stocznioemu charakterowi inwestycje, a mianowicie Port Land oraz East Bay Front. W całym, ogromnym założeniu budowane są osiedla mieszkaniowe, parki biurowe, przestrzenie publiczne, szkoły, przedszkola. Działania podjęte w Toronto mimo że jeszcze nieskończone, uznawane są za wielki sukces na skalę światową.



*rys. 1 Wave Deck (online: 1.02.2020:  
[https://www.getyourguide.pl/toronto-1177/epic-toronto-night-tour-t150308/?utm\\_force=0](https://www.getyourguide.pl/toronto-1177/epic-toronto-night-tour-t150308/?utm_force=0))*



*rys. 2 Panorama Toronto (online: 1.02.2020:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Waterfront\\_Toronto#/media/File:Wave\\_deck\\_in\\_Toronto\\_\(1\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Waterfront_Toronto#/media/File:Wave_deck_in_Toronto_(1).jpg))*

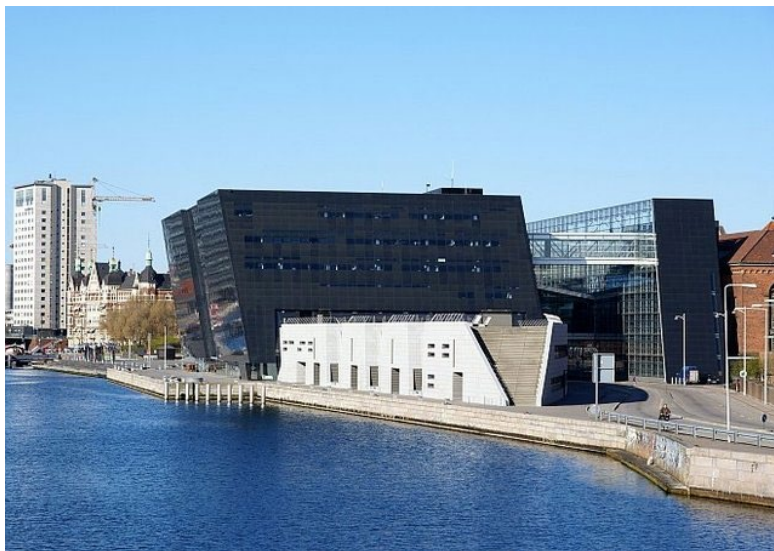
### **3.2 Copenhagen waterfront**

Pierwsze prace rewitalizacyjne w Kopenhadze miały miejsce już w latach 80 dwudziestego wieku. Zauważono potencjał i piękno poportowych budynków oraz zaczęto przeobrażać je na funkcje ekskluzywne lub mieszkaniowe. Wycofywanie przemysłu stoczniowego powiększało możliwości zagospodarowania waterfrontu. Doceniono również linię brzegową, której fasada zyskała na licznych dominantach. Przez lata stwarzane były przestrzenie publiczne mające na celu integrację społeczności, (np.: Przestrzeń publiczna Langelinie Alle na terenie byłego portu wolnocłowego. Jednym z najsłynniejszych obiektów z czasu restrukturyzacji przełomu XX i XXI wieku jest „Czarny Diament” autorstwa biura projektowego Schmidt Hammer Lassen . Był to pierwszy tak duży obiekt kulturalny w Kopenhadze, a wokół siebie zgromadził multum innych funkcji usługowych.

Innymi ikonami duńskiego waterfrontu to Opera Królewska i BLOX, budynek autorstwa REM KoolhaasOMA - wielofunkcyjny budynek, który pomieści Duńskie Centrum Architektury, przestrzeniami wystawowe z kawiarnią i księgarnią, a także mieszkania, biura, sklepy, restauracje i plac zabaw

Działania podejmowane w Kopenhadze naturalnym wynikiem próby integracji waterfrontu z miastem. Koniec rozwoju przemysłu portowego umożliwił scalić to poprzebijane kanałami miasto z poszanowaniem skali zabudowy oraz zachowaniem historycznych budowli.





*rys. 4 Widok na "Czarny Diament" (online: 1.02.2020:  
<http://kolumber.pl/photos/show/place:234085/page:258> )*



*rys. 3 Widok na "BLOX" (online: 1.02.2020:  
<https://static.designboom.com/wp-content/uploads/2018/03/OMA-BLOX-danish-architecture-center-copenhagen-designboom-02.jpg8> )*

### **3.3 Amsterdam waterfront**

Wraz ze schyłkiem aktywności portowej w Amsterdamie, zaczęto wdrażać program rewitalizacji. Program odnowy miasta polegał na 4 filarach:

- rozwinięcie kompleksów biurowych na dawnych terenach portowych
- modernizacja i rozwój tkanki mieszkalnej na terenach poportowych
- poprawa komunikacji miejskiej w celu lepszego jej funkcjonowania z nowo-planowanymi inwestycjami
- wzmocnienie historycznego położenia historycznego śródmieścia, pozostawienie w nim jego oryginalnej funkcji i charakteru

Prace nad nowymi tkankami planowano strategicznie ze względów ekonomicznych, Rozpatrywano możliwości najszybszego ukończenia danej inwestycji, czy jej opłacalności w danym okresie. Nad wszystkim pieczę trzymały władze miejskie i państwowe.

Wiele z tych założeń zostało już zrealizowanych, wiele budowanych jest po dziś dzień. Niektóre rozwiązania nie były najtrafniejsze. Zespół zabudowy na wyspie KNSM autorstwa Jo Coenen, który uważany jest za przykład najbaradziej monumentalnej architektury holenderskiej dotychczas. Niemniej jednak, gdyby nie zaangażowanie rządu, zarówno finansowe jak i administracyjne, nic by z tego nie wyszło, gdyż całe przedsięwzięcie jest bardzo mocno rozciągnięte w czasie.



rys. 5 Widok na "KNSM" (online  
07.09.2020)<https://kollhoff.nl/upload/images/project/8/c05298491c06a92ca426d5e2bba8902f.jpeg?v=b54696e1>

## **4. PRZYKŁADY REWITALIZACJI TERENÓW PORTOWYCH W POLSCE**

### **4.1 Waterfront w Gdyni**

Projekt autorstwa biura projektowego FORT. Jest założeniem łączącym założenia funkcjonalne – w tym funkcje biurowe, usługowe, kulturalne i w pewnym sensie mieszkaniowe. Kompleks oferuje hotel, restauracje, kino oraz przestrzeń publiczną. Wszystko to na styku z morzem Bałtyckim.

Projekt usytuowany jest przy Nabrzeżu Prezydenta w sąsiedztwie Skweru Kościuszki.

Jest to najpopularniejszy bulwar spacerowy w mieście, gdzie w sezonie zacumowane są licznie jednostki pływające oraz znajduje się Oceanarium. Wybudowany wieżowiec hotelowy funkcjonuje jako lokalna dominanta, widoczna zarazem z lądu jak i z morza. Założenie to spełnia również w pewnym pułapie wymiar środowiskowy, a mianowicie został wybudowany zgodnie z zasadami zrównoważonego budownictwa,



*rys. 6 Widok na waterfront w Gdyni (online: 02.02.2020: <https://gogdynia.pl/wp-content/uploads/2016/04/courtyard-by-marriott-gdynia-waterfront.jpg>)*

#### **4.2 Henning Larsen – Stocznia Cesarska w Gdańsku**

Duńskie biuro Henning Larsen wraz we współpracy z trójmiejskim biurem A2P2 oraz BBGK, wygrało konkurs na opracowanie masterplanu rewitalizacji stoczni cesarskiej w Gdańsku, pokonując tym samym takie pracownie jak holenderskie MVRDV czy włoskie Studio Paola Vigano. Założenie to zakłada wytworzenie ponad 3000 mieszkań o różnej strukturze i różnych aspektach architektonicznych. Oprócz tego wprowadzenie funkcji publicznych, wielu biurowców oraz miejsc kulturowych. Przewidziane zostało również miejsce na lodowisko, miejsce do rekreacji i zabawy dla dzieci. Stawiano na dobre i klarowne rozwiązania komunikacyjne oraz dostępność dla rowerów oraz osób poruszających się na rolkach.

Masterplan zakłada pozostawienie wielu po stoczniowych budynków jak i zaprojektowaniu całkowicie nowych. Wszystko to zgrane ze sobą i tworzące wspólny krajobraz.





*rys. 8 Wizualizacja z lotu ptaka na Stocznię Cesarską(online: 1.02.2020:  
[https://pliki.propertydesign.pl/i/06/82/52/068252\\_r0\\_1140.jpg](https://pliki.propertydesign.pl/i/06/82/52/068252_r0_1140.jpg) )*

Plan zakłada podzielenie terenu na 3 strefy, mieszkaniowej, industrialnej i publicznej, a każda z nich ma się przenikać. Inwestorem są Belgijscy deweloperzy. Pierwsze kroki zostały już podjęte. Pracownia Henning Larsen podejmuje się partnerskiej współpracy. Coraz to nowsi projektanci podejmują się pracy nad poszczególnymi fragmentami tego obszernego na 400tys. Metrów kwadratowych planu.



*rys. 7 Wizualizacja wnętr urbanistycznego Stoczni Cesarskiej (online: 1.02.2020:  
[https://images.adsttc.com/media/images/5b3e/2327/f197/cc12/2a00/0191/newsletter/03\\_Imperial\\_Shipyard\\_Gdansk\\_by\\_Henning\\_Larsen\\_Credit\\_Henning\\_Larsen.jpg?1530798877](https://images.adsttc.com/media/images/5b3e/2327/f197/cc12/2a00/0191/newsletter/03_Imperial_Shipyard_Gdansk_by_Henning_Larsen_Credit_Henning_Larsen.jpg?1530798877))*

## 5. ANALIZA PROBLEMU – TERENY PORTOWE W USTCE

Ustka jest małym miastem portowym, liczącym szesnaście tysięcy mieszkańców (dane GUS, styczeń 2018). Mimo tak małej skali, zauważalne jest zjawisko bordercity. Zjawisko to występuje w założeniach urbanistycznych o przeróżnej skali. Określa ono granicę wewnątrz miasta, definiowaną przez fizyczne bariery, takie jak torowiska, kanały wodne, drogi szybkiego ruchu, ale również granice mentalne, ekonomiczne i społeczne.<sup>4</sup> Ujście rzeki Słupi, będące zarazem kanałem portowym, jest główną granicą fizyczną, dzielącą miasto na dwie części, wschodnią oraz zachodnią. Od powstania portu w XIV wieku, urbanizacja terenów ówczesnej Ustki skupiała się przede wszystkim na wschodniej stronie kanału portowego. Rozbudowa zachodniej części miasta była mocno opóźniona. Obecnie charakteryzuje się głównie zabudową mieszkaniową oraz nielicznymi usługami towarzyszącymi, szkołami i przedszkolami. Wschodnia strona miasta natomiast, oferuje dodatkowo liczne usługi, możliwość rekreacji oraz funkcje kulturotwórcze. Dwie strony miasta połączone są ze sobą jedną drogą zbiorczą, oraz otwieraną kładką zlokalizowaną w najdalej wysuniętym punkcie promenady portowej na północ. Powoduje to małą chęć przemieszczania się społeczności mieszkającej na zachodniej części miasta na wschodnią stronę. Zjawisku temu towarzyszy powstanie granicy mentalnej oraz wytworzeniu się dwóch oddzielnych społeczeństw. Mieszkańcy strony zachodniej zamykają się w swoich kręgach, nie korzystając z dóbr oferowanych we wschodniej części miasta.

Miasto to jest również bardzo popularnym kierunkiem turystycznym. W sezonie letnim, w którym jednocześnie może przebywać nawet sto tysięcy turystów. Turystyka jest obecnie głównym źródłem dochodów miasta oraz mieszkańców i inwestorów na tym terenie. Zakwaterowanie rozproszone jest na skale całego miasta, jednak główne usługi celujące w turystów zlokalizowane są we wschodniej części. Wynika to głównie z ubogiej oferty na stronie wschodniej, oraz jej ciężkiego dostępu.

---

<sup>4</sup> <https://borderlinecity.com/en/borderline-city-en/> dostęp: 08.09.2020.

5.1 Borderline city, wyróżnienie poszczególnych granic



rys. 9 Podzielenie miasta na stronę zachodnią i wschodnią

źródło: grafika autorska

**Granica fizyczna** – stanowi przede wszystkim ujście rzeki Słupi, stanowiącej zarazem kanału portowego. Możliwe przejście przez tę granicę stanowi połączenie drogowe prowadzące z dala od centrum oraz kładka oferująca przejście przez kanał jedynie w sezonie.



*rys. 10 Granica fizyczna rozdzielająca społeczność  
źródło: grafika autorska*

**Granica społeczna** – wynikająca głównie przez występowanie granicy fizycznej. Poprzez trudny dostęp między dwoma stronami miasta, zachodzi dezintegracja społeczna między mieszkańcami co negatywnie wpływa na rozwój miasta oraz usług i ekonomii. Dodatkowo, lokalizacja miejsc kulturotwórczych jak i rekreacyjnych jedynie po stronie wschodniej powoduje liczne konflikty społeczne.



*rys. 11 Podział społeczny  
źródło: grafika autorska*

**Granica mentalna** – Zachodnia część portu w Ustce stanowi pewnego rodzaju szarą, odludnioną strefę. Niska jakość infrastruktury, brak atraktorów oraz zły stan architektury powodują strach i niechęć wśród ludzi.

### **5.2 Problemy terenów portowych w Ustce**

Port morski w Ustce obsługuje jednostki rybackie, małe jednostki turystyczne oraz jednostki sportowe. Długość nabrzeży portu wynosi 822 metry, a maksymalna jego głębokość to 6 metrów. Główne obiekty związane z pracą portu zlokalizowane są po zachodniej stronie kanału portowego. W ubiegłych stuleciach port w Ustce utrzymywał się z handlu morskiego i rybołówstwa. W ostatnich kilkudziesięciu latach znaczenie portu w handlu globalnym traciło na wartości, a coraz to kolejne budynki portowe zostawały opuszczane oraz pozostawiane w niepamięć. Podobnie sytuacja wyglądała w gestii stoczni. Pierwsze budowle zostały wznoszone jeszcze za władań niemieckich, następnie, po wojnie, przejęte zostały przez lokalne władze. Niestety stocznia została zamknięta, a tereny wokół zdegradowane.

Sytuacja różni się po wschodniej stronie kanału portowego. Ta część Ustki nastawiona jest na turystykę. Wszelkie pozostałości portowe zostały albo zrównane z ziemią, albo zaadaptowane pod funkcje mieszkalne lub turystyczno – usługowe. Do charakterystycznych obiektów portowych po tej stronie portu należą przede wszystkim latarnia morska, wzniesiona pod koniec XVIIIw. Pełni swoją oryginalną funkcję związaną z nawigacją, ale również funkcję małego muzeum oraz punktu widokowego. Jest jednym z najbardziej zapamiętywanych obiektów w Ustce. Ocieżałą bryła wzniesiona na planie dwóch przecinających się prostokątów wieńczona jest ośmioboczną wieżą – latarnią. Innym budynkiem jest spichlerz umiejscowiony nieopodal latarni morskiej. Piękna, surowa budowla dostała nowe życie. Dziś pełni funkcję restauracyjną oraz hotelową.

### **5.3 Historia terenów portowych w Ustce**

Pierwsze wzmianki o porcie w Ustce pojawiały się już w XIV wieku, kiedy to ujście Słupi pełniło funkcję portową dla miasta Słupska. Tuż po otwarciu szlaków handlowych w Ustce, okolice tunelu wodnego zintensyfikowały zaludnianie pobliskich terenów, tym samym zaczęły powstawać obiekty takie jak kościół. Przez wieki port był przebudowywany, powiększany, wydłużano długość falochronów oraz budowano coraz to nowe struktury związane z jego handlową naturą. Obecna forma portu pozostaje w dużej skali niezmienna od pierwszej połowy dwudziestego wieku, gdy port został znacznie pogłębiony; nastąpiła również



rozbudowa masywnych, odpornych na sztormy falochronów.<sup>5</sup> Port morski w Ustce został ustanowiony formalnie dopiero po II wojnie światowej przez Ministra Żeglugi z 1961r.<sup>6</sup>

## 6. ZAYBTKI ZWIĄZNE Z TERENAMI PORTOWYMI W USTCE

Port w Ustce jest założeniem o małej skali. Stan budowli historycznych jest w bardzo złym stanie estetycznym i już od dawna nie pełnią swojej oryginalnej funkcji. Część budynków poportowych stanowią pustostany, w innych wykorzystywany jest mały ułamek powierzchni na potrzeb magazynowych. Budynki zlokalizowane w południowej części portu należą do tych najbardziej zdegradowanych, wynika to przede wszystkim z faktu najmniejszej ekspozycji. Pełnią jednak funkcje około rybackie. Obiekty zlokalizowane w północnej części wschodniej portu, te najbardziej wystawione na ekspozycje, tych funkcji już nie pełnią. Jeden z elewatorów zbożowych okrzyknięty został najbardziej szpetnym budynkiem w Ustce, a społeczeństwo domaga się jego zburzenia lub odremontowania.

Znaleźć możemy jednak również świetne przykłady architektury portowej, ale również mieszkalnej, które wzbudzają zaciekawienie tubylców jak i przyjezdnych, dlatego posiadają wielki potencjał, który tylko czeka na jego wykorzystanie. Do takich obiektów należą przede wszystkim:

### 6.1 *Magazyn spirytusu*

Jest to jeden z ciekawszych zabytków w usteckim porcie. Budynek zbudowany został w latach 80 XIX w przez słujską spółkę gorzelnianą. Magazyn znajduje się przy ulicy Westerplatte 8. Od strony południowej sąsiaduje ze strukturami Usteckiej Aukcji Rybnej, a od północy z jednym z basenów portowych. Dwupiętrowy magazyn zbudowany jest na planie prostokąta. Dłuższy bok jest prostopadły to linii kanału portowego. Swoistą cechą magazynu jest jego surowość oraz demonstracja konstrukcji. Wzniesiony z czerwonej cegły budynek posiada charakterystyczne zadaszanie, tj. krążynowym dachem przypominającym sklepienie kolebkowe o szerokim łuku, wieńczony konsolkowym gzymsem. Elewacje rytmicznie artykułują nisze zakończone łukami, w których osadzone są okna. Do elewacji szczytowej przylegają dwa małe, jednokondygnacyjne aneksy o wspólnej elewacji, wzniesione w tej samej technologii. Do magazynu tego niestety zostały dobudowane w ostatnich dziesięcioleciach nowe substancje, które zdecydowanie negatywnie wpływają na odbiór architektoniczny tego obiektu. Budynek ten jest mocno eksponowany w pierzei strony wschodniej portu.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Goliński W.: Historia Portu w Ustce, Ustka 2017, s. 16.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 17 czerwca 1961 r., Dz. U. z 1961 r., nr 41, poz. 211

<sup>7</sup> Kal E., Ustka dawno, dawniej i dziś, Lokalna Organizacja Turystyczna „Ustka i Ziemia Słujska”, Ustka, 2014



*rys. 12 Widok na magazyn spirytusu*

*źródło: fotografia autorska*

## **6.2 Żurawik portowy**

Jest to obiekt najbliższy wschodniego brzegu kanału. Wzniesiony w pierwszej połowie XXw. oraz pełnił funkcje przeładunkowe. Obecnie obiekt ten nie pełni żadnej roli, mimo swojej charakterystycznej formy. Wzniesiony jest na planie małego, podłużnego prostokąta. Powierzchnia zabudowy wynosi jedynie 29 metrów kwadratowych. Charakteryzuje go smukła sylweta, zwieńczona dachem dwuspadowym. Elewacja z czerwonej cegły podzielona jest poziomymi pasami, sugerującymi wewnętrzne kondygnacje. Obiekt ten ze względu na swoją lokalizację i walor, zwraca uwagę przechodniów przeciwległej strony kanału portowego.



*rys. 13 Widok na żuraw portowy*

*ródło: fotografia autorska*

### 6.3 Willa Eldorado

Zbudowana w latach 20 XX w przy ulicy Westerplatte, jest idealnym przykładem przeplatania się architektury mieszkalnej ówczesnych czasów z budynkami typowo przemysłowymi. Czworoboczna bryła, rozczłonkowana ryzalitami i werandą od zachodu, charakteryzuje się cylindryczną wieżą zlokalizowaną w jednym z narożników. Połacie szerokiego, czterospadowego dachu połączone są z poprzecznymi, naczółkowymi przekryciami ryzalitów, podpartych dekoracyjną drewnianą konstrukcją, charakterystycznej dla budownictwa willowego. Podobną architekturę reprezentowały również inne wille budowane w tym okresie w Ustce. W ostatnich dziesięcioleciach, willa pełniła funkcję mieszkań komunalnych. Dziś jednak jest obiektem opuszczonym<sup>8</sup>



rys. 14 Widok na Willę Eldorado (online 19.10.2020: <http://zabytki-ustka.pl/willa-eldorado/>)

---

<sup>8</sup> Kal E., Ustka dawno, dawniej i dziś, Lokalna Organizacja Turystyczna „Ustka i Ziemia Słupska”, Ustka, 2014

## II CZĘŚĆ PROJEKTOWA

### 1. ANALIZA STANU OBECNEGO

#### 1.1. Dokumenty planistyczne – urbanistyczne

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Ustka jest obecnie w trakcie sporządzania, dlatego też projektowane rozwiązania są odpowiedzią na problemy zaistniałe zarazem w całym mieście Ustka, ale przede wszystkim na terenach portowych. Największymi przeszkodami w realizacji wizji projektowej jest stawianie głównie na funkcje usługowe-turystyczne, nie oferując nic dla mieszkańców. Według studium, sąsiadujące tereny leśne, docelowo mają zostać zastąpione terenami oferującymi usługi turystyczne i hotelarskie. Studium zakładało również poprowadzenie linii torów kolejowych prowadzących aż za magazyn spiytusowy. Rozwiązanie takie stworzyłoby kolejną barierę fizyczną. Przystanek ten jednak został docelowo wybudowany w innej lokalizacji, a mianowicie Ustka-Uroczysko. Studium zakłada również zmianę przeznaczenia terenów postoczniowych w południowej części przestrzeni objętej wizją projektową. Wprowadzenie zieleni do terenów portowych nie jest wspomniane, mimo bogatego w zieleni sąsiedztwa leśnego i wydmowego.



rys. 15 Fragment SUiKZP z roku 2011



■ OBSZAR OBJĘTY WIZJĄ URBANISTYCZNĄ

*rys. 16 Obszar objęty wizją projektową*

*źródło: grafika autorska*



## 1.2 Analiza obecnych funkcji obszaru sąsiadującego i projektowego

Na terenie projektowym dominują funkcje usługowe oraz przemysłowe. W sąsiedztwie zlokalizowane są funkcje mieszkalne oraz usługowe. Po wschodniej stronie kanału portowego dominują budynki mieszkalne z usługami w parterze oraz apart-hotele. Budynki przemysłowe są w większości wyłączone z użytku, lub nie pełnią swojej pierwotnej roli, a służą jako miejsce magazynowania. Obok magazynu spirytusowego zlokalizowane są budynki usteckiej aukcji rybnej, które stanowią hale wzniesione w technologii stalowej. Pełni jedyną znaczącą funkcję przemysłową na terenie portowym. Budynki te zostały wzniesione w ostatnim dziesięcioleciu.



rys. 17 Analiza funkcji budynków

źródło: grafika autorska

### 1.3 Analiza terenów zielonych

Obszar objęty wizją projektowym leży bezpośrednio w sąsiedztwie lasów mieszanych oraz wydm. Tereny portowe stanowią głównie wybetonowane nawierzchnie z nielicznymi trawnikami. Obszar ten definiowany jest ujściem rzeki Słupi stanowiącego jednocześnie kanał portu morskiego.



rys. 18 Analza zieleni

źródło: grafika autorska

### 1.4 Analiza komunikacji

Teren wizji objętego wizją urbanistyczną skomunikowany jest jedną drogą kołową, która prowadzi bezpośrednio do portu morskiego. Zagwarantowane są również chodniki oraz ścieżki rowerowe. Problem stanowią duże odległości od najbliższego przystanku autobusowego. Komunikacja miejska w Ustce obsługiwana jest przez prywatnych przewoźników. Trasa autobusowa przebiega przez centrum Ustki, a docelowym kierunkiem jest oddalony o 18km Słupsk. Mieszkańcy korzystają jednak z tej usługi w celu przemieszczania się między różnymi częściami miasta. Obecnie istnieje jedna kładka piesza, zlokalizowana na wysoko wysuniętym na północ punkcie. Lokalizacja kładki nie zachęca do korzystania, a ponadto rolę swoją pełni jedynie w trakcie sezonu letniego.



*rys. 19 Analiza komunikacji*

*źródło: grafika autorska*

### **1.5 Analiza potrzeb społeczeństwa**

Na podstawie raportu z badań ankietowych w sprawie zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Ustka, tereny portowe/postoczniove zajmują drugie miejsce pod względem miejsc z wielkim potencjałem, a zarazem drugie miejsce w zestawieniu miejsc najbardziej problematycznych. Ankietowani mieszkańcy wskazują mały dostęp do usług oraz małą bazę noclegową w zachodniej części Ustki. Zaznaczony jest również problem słabego połączenia strony zachodniej z wschodnią stroną miasta. W zebranych wywiadach na wizji lokalnej dowiadujemy się również o ubogim programie oraz słabym stanie domu kultury we wschodniej części miasta. Miejsce to również jest trudno dostępne dla mieszkańców zachodniej części miasta. Mieszkańcy nie upatrują terenów portowych zachodnich jako miejsca atrakcyjne, a wręcz budzą strach i niepewność. Wiele mieszkańców zaznacza również, że stan oraz forma i jakość architektoniczna jest nikła, a studium uwzględnia niektóre z nich jako szpecące krajobraz. Mieszkańcy zauważają jednak, że tereny to dzięki pewnym działaniom oferowałyby atrakcyjną przestrzeń zarówno dla mieszkańców jak i turystów.



Zauważane są również braki w sferze przestrzeni biurowych. Coraz więcej korporacji przenosi swoje oddziały do mniejszych miejscowości w celu minimalizacji kosztów, ale również lokalizowane są nie bezpośrednio przy fabrykach, a w centrach miast.



*rys. 20 Baner na jednym z magazynów*

*źródło: <https://wiadomosci.wp.pl/brzydkie-budynki-6038640784671873g> (online: 31.09.2020)*

### **1.6 Synteza analiz**

Sporządzając analizy, dojść można do konkluzji o istnieniu wielu problemów które jedynie częściowo rozwiązywane są w studium. Port morski w Ustce posiada budynki warte zachowania, ale również część z nich powinna zostać zastąpiona architekturą o większej estetyce. Sąsiedztwo bogate jest w walory natury, która może być wykorzystana jako atut nowo projektowanej przestrzeni. Mieszkańcy borykają się ze słabo skomunikowaną i trudno dostępną przestrzenią, zdają sobie jednak sprawę z wysokości potencjału jaki oferują opisywany teren.

## **2. WIZJA REWITALIZACJI ZACHODNIEGO PORTU W USTCE**

Głównym założeniem projektu jest ożywienie zachodniej części portu w Ustce, jako punktu centralnego, zszywające dwa oddzielne byty. Wzbogacenie programu funkcjonalnego oraz wykorzystanie potencjału opracowywanego terenu miałyby być odpowiedzią na potrzeby społeczności całego miasta. Główne założenia wizji rewitalizacji:

- Wykorzystanie potencjału wysokowartościowych obiektów portowych, zachowując ich formę, jednak adaptując do obecnych potrzeb.
- Zastąpienie zdegradowanych, szpecących obiektów, nowymi, uzupełniając braki programowe całego miasta.

- Stworzenie nowych miejsc pracy, nowych struktur mieszkalnych, usług oraz funkcji rekreacyjnych.
- Wprowadzenie zieleni w tereny portowe oraz poszanowanie pobliskich lasów.
- Powiększenie basenu mariny żeglarskiej.

### 3. KONCEPCJA URBANISTYCZNA

Teren projektowy znajduje się w samym sercu Ustki. Jego kształt uwarunkowany jest kształtem ujścia rzeki Słupi – kanałem portowym, a także skarpistymi, zalesionymi wydmami. Teren projektowy znajduje się na działkach:

1560, 2354, 12, 6, 3, 1360, 1560 oraz fragmentu 2677. Działki niepodlegające obecnie żadnemu mpzp w archiwalnym Studium Kierunków i Uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego zakładają funkcje usługowe oraz portowe, a także dojazd kolei. Ze zdobytych informacji, docelowy przystanek został wybudowany w innej destynacji, dlatego też nie jest to brane pod uwagę. Tory kolejowe tworzyłyby kolejną granicę fizyczną. Wschodnia strona opracowania również zakłada budowlę o funkcjach usługowych i hotelowych, jednak dla pełnego ożywienia tej przestrzeni, potrzebni będą potencjalni mieszkańcy, a potencjalna inwestycja zachęcała by coraz to nowych inwestorów.

Sąsiedztwo terenu projektowanego to osiedle mieszkalne graniczące z lasem i wydmami, oraz tereny Usteckiej Aukcji Rybnej. Tereny projektowane charakteryzują się dużą degradacją. Występują liczne, zniszczone betonowe mury, drogi dojazdowe w bardzo złym stanie, oraz liczne pozostałości po stoczniowych budynkach małej skali. W dobrym stanie jest natomiast chodnik po wschodniej stronie ulicy Westerplatte oraz deptak w okolicy basenu mariny żeglarskiej. Zieleń niska występuje, jest jednak niezadbana. Tereny te są ubogie w zieleni wysoką ze względu na swoją funkcję. Nie występują żadne założenia kompozycyjne urbanistyczne. Kierując się na północ ulicą Westerplatte charakterystycznym akcentem jest elewator zbożowy. W centralnej osi tego założenia zlokalizowane są baraki oraz smaźalnia ryb. Najbardziej wysunięty na północ budynek jest bazą Ratowników Wodnych. Na terenie projektowym nie występuje mała architektura.

W oparciu o założenia wizji, rozróżniono obiekty portowe o wysokiej wartości zabytkowej i architektonicznej. Budynki które stanowią trzon całej koncepcji to:

Magazyn spirytusu, Willa Erdorado oraz żuraw portowy. Każdy z nich otrzymuje nową funkcję, zakładany jest remont oraz modernizacja w celu dostosowania ich do nowych funkcji. Budynek magazynowy przyjmuje funkcję małego targu rybnego, miejsc dla lokalnych twórców rzemiosł i usług lokalnych. Oferować będzie również przestrzeń wystawiennicze.

Wykreowany zostaje również dziedziniec otwarty na bulwar portowy. W jego miejscu mogą odbywać się targi świąteczne oraz sezonowe. Nową funkcją Willi Eldorado będzie usługa gastronomiczna w parterze oraz apartamenty na wynajem na kondygnacjach górnych. Żuraw portowy otrzymuje funkcję wieży widokowej, zostając tym samym świetnie wyeksponowanym punktem orientacyjnym.

Budynek będący tłem dla żurawia portowego zostaje wyburzony a w jego miejscu powstaje kwartał o mieszanym programie funkcjonalnym. Rozrzeźbiona bryła oferuje pokoje hotelowe, przestrzenie biurowe, przestrzenie mieszkalne, a parter stanowi szereg usług. Zlokalizowany na zachodniej stronie budynek warsztatu samochodowego, zostaje zastąpiony domem kultury. Obiekt ten ma być odpowiedzią na potrzeby społeczne i kształcące mieszkańców. Miejsce to będzie oferowało przestrzenie takie jak mediatekę, sale wykładowe, sale do wspólnej pracy, sale taneczne, sale malarskie-warsztatowe. Dom kultury ma być swego rodzaju miejsca integracji społecznej. Projekt zakłada również likwidację wątpliwej jakości architektury barakowej o funkcji gastronomicznej zlokalizowanej na rozdrożu ulicy Westerplatte i portu. W celu obsługi komunikacyjnej, projektowany zostaje przystanek autobusowy z małym budynkiem sprzedaży biletów oraz usługą towarzyszącą i informacją turystyczną.

Planowane jest również powiększenie basenu mariny żeglarskiej, która niesie za sobą potrzebę powiększenia bazy noclegowej. Z tego powodu na przecięciu się osi ulicy Westerplatte oraz poliku basenu mariny powstanie hotel z usługami obsługi mariny w parterze. Projekt przewiduje również przebudowę struktur obsługi portowo – żeglarskiej, zakładającą przestrzenie dla biur czarterowych, małych magazynów i tym podobnych.

Projekt zakłada również wytworzenie nowych przestrzeni publicznych wzdłuż bulwaru. Przestrzenie te przeplatane będą zielenią niską oraz wysoką. Bulwar wyposażony będzie w nowe oświetlenie, zejścia schodkowe zbliżające do wody, a także przestrzenie rekreacyjne i sportowe. Charakterystycznym zabiegiem będzie mały orlik wysunięte w stronę kanału.

Działania te, mają na celu wytworzenie atrakcyjnych miejsc, będących jednocześnie atraktorami, ściągającymi społeczność z obydwóch stron miasta. Przestrzenie te mają być również dostępne dla turystów. Ze względu na jeszcze aktywne rybołówstwo planowana jest obsługa barki transportującej w częstym cyklu ludności z jednego brzegu na drugi. Przystanek zlokalizowany byłby zaraz przy basenie sąsiadującym z magazynem spirytusu. W wizji na kolejne dziesiątki lat, w tym samym miejsc pojawiłaby się kładka piesza.

## 4. KONCEPCJA ARCHITEKTONICZNA

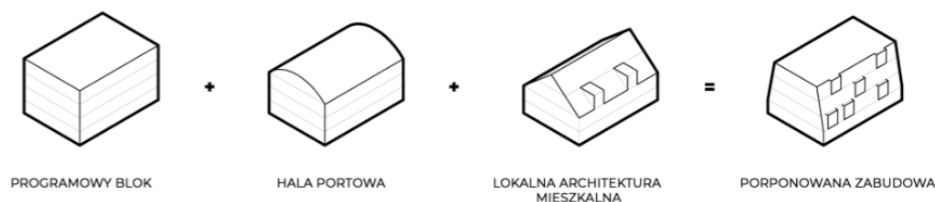
### 4.1. Budynek A i B w proponowanym zespole budynków wielorodzinnych

#### 4.1.1 Opis założenia

Małe założenie składające się z budynków wielorodzinnych. Plan zagospodarowania terenu oparte jest o dialog z Willą Eldorado oraz terenów wydmowo-leśnych. Założenie to składa się z 5 budynków, każdy o tej samej wysokości. Bryły dopasowane są to obrysu skarpy od strony północnej oraz zachodniej. Budynki te są również skomponowane w taki sposób, aby były akompaniamentem dla Willi Eldorado. Tło dla tego założenia stanowi piękny las mieszany wznoszący się na skarpie. Struktura składa się z czterech mieszkań na każde piętro (3), a mieszkania w parterze posiadają własne ogródki. Przestrzeń w centrum założenia, stanowić będzie miejsce rekreacji oraz plac zabaw dla dzieci.

Komunikacja między budynkami odbywa się jedynie pieszo, a wjazdy do hal garażowych zlokalizowane są w skrajnych strategicznych miejscach, z wjazdem od ulicy Westerplatte. Charakterystycznym dla tego założenia są formy brył. Budynki te w przekroju mają przypominać syntezę zgeometryzowania kolebkowego dachu magazynu spirytusowego oraz cech Willi Eldorado. Zaprojektowane mieszkania spełniają wszystkie warunki komfortowego użytkowania. Różnorodna struktura mieszkań gwarantuje odpowiedź na różne potrzeby tego wymagającego rynku.

Występują dwa warianty materiałowe elewacji – podłużna cegła/płytki ręcznie formowalna – Petersen Teggl *Kolumba*. W wariacie koloru naturalnego cegły oraz poszarzanego. Okna tworzą kompozycję zależną od rzutów funkcjonalnych. Okna w parterze okolone są cienką stalową ramką, a okna połaciowe stanowią lukarny licujące się z linią posadzki poszczególnych kondygnacji.



rys. 21 Zasada kształtowania zabudowy (rysunek autorski)

#### 4.1.2 Opis funkcjonalny budynków A i B

Opracowaniu poddano budynki A i B, znajdujące się na północy założenia zabudowy wielorodzinnej. Budynki te usytuowane są na wspólnej hali garażowej. Minimalizowana jest w

ten sposób ilość wjazdów do hal garażowych w całym założeniu. Na poziomie -1, umiejscowione zostały 32 miejsca parkingowe, w tym 2 miejsca przeznaczone dla niepełnosprawnych. Liczba ta odpowiada sumaryczną ilość mieszkań w budynkach A i B. Każde mieszkanie posiada przypisaną komórkę lokatorską, zlokalizowaną w hali garażowej przy klatkach schodowych im odpowiadających. Ponadto, każdemu budynkowi przypisana zostaje rowerownia.

Struktura mieszkań waha się od 46m<sup>2</sup> do 92m<sup>2</sup>. Budynki te zostały zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały potrzeby każdej grupy społecznej. Rodzin z dziećmi, bezdzietnych par i tym podobnych. Największe mieszkania zlokalizowane są na parterze. Każde mieszkanie na poziomie 0 posiada swój własny ogródek z tarasem, oddzielony niskim żywopłotem. Najmniejsze mieszkania znajdują się na najwyższym piętrze. Uwarunkowane jest to głównie formą budynku, jak i również potrzebami rynku. Wejścia do budynków zlokalizowane są od strony przestrzeni półpublicznej związanej z owym założeniem. Wejścia do budynków wykreowane zostały we wcięciach odpowiadających im brył. Budynki te oferują wysokie okna w lukarnach z portfenetrami. A podziały elewacyjne są dialogiem bryły z otworami okiennymi.

#### Parametry kubaturowe budynku **A**:

- Dłuższa elewacja: 23,37m
- Krótsza elewacja: 16,58m
- Wysokość budynku: 9,95m
- Wysokość kondygnacji w świetle (wykończenie posadzki-wykończenie sufitu): 2,8m
- Wysokość kondygnacji (Wykończenie posadzki, wykończenie posadzki): 3,15m
- Kubatura nadziemia: 4578,3m<sup>3</sup>

#### Parametry kubaturowe budynku **B**:

- Dłuższa elewacja: 23,37m
- Krótsza elewacja: 16,58m
- Wysokość budynku: 9,95m
- Wysokość kondygnacji w świetle (wykończenie posadzki-wykończenie sufitu): 2,8m
- Wysokość kondygnacji (Wykończenie posadzki, wykończenie posadzki): 3,15m
- Kubatura nadziemia: 4578,3m<sup>3</sup>

### **4.1.3 Zestawienie powierzchni**

#### **HALA GARAŻOWA AB**

	ILOŚĆ MIEJSC PARKINGOWYCH	32 mp. (2NSP)
G.-1	HALA GARAŻOWA	943,8 m <sup>2</sup>

AB-1.Ś	ŚMIENTIK	19,6 m2
A.-1.1	PRZYŁĄCZE WODY	6,3 m2
A.-1.2	POMIESZCZENIE TT/ET	2,8 m2
A.-1.3	ROZDZIELNIA EL.	17,4 m2
A.-1.4	PRZYŁĄCZE CO2	7,5 m2
A.-1.5	ROWEROWNIA	33 m2
A.-1.6	PRZEDSIONEK	8,2 m2
A.-1.7	KOMUNIKACJA	39,7 m2
A.-1.8	KOMUNIKACJA	19,6 m2
A.-1.KL1	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL2	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL3	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL4	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL5	KOMÓRKA LOKATORSKA	3,9 m2
A.-1.KL6	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL7	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL8	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL9	KOMÓRKA LOKATORSKA	4,9 m2
A.-1.KL10	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL11	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL12	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
A.-1.KL13	KOMÓRKA LOKATORSKA	3,3 m2
A.-1.KL14	KOMÓRKA LOKATORSKA	4,9 m2
A.-1.KL15	KOMÓRKA LOKATORSKA	5,3 m2
A.-1.KL16	KOMÓRKA LOKATORSKA	4,9 m2
B.-1.1	ROZDZIELNIA EL.	3,4 m2
B.-1.2	ROWEROWNIA	29,6 m2
B.-1.3	POMIESZCZENIE GOSPODARCZE	4,5 m2
B.-1.4	POMIESZCZENIE TT/ET	4,9 m2
B.-1.5	KOMUNIKACJA	39,8 m2
B.-1.6	PRZEDSIONEK	8,2 m2
B.-1.7	KOMUNIKACJA	19,7 m2
B.-1.KL1	KOMÓRKA LOKATORSKA	3,5 m2
B.-1.KL2	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL3	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL4	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL5	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL6	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL7	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL8	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL9	KOMÓRKA LOKATORSKA	3 m2
B.-1.KL10	KOMÓRKA LOKATORSKA	2,4 m2
B.-1.KL11	KOMÓRKA LOKATORSKA	3,6 m2
B.-1.KL12	KOMÓRKA LOKATORSKA	2,5 m2
B.-1.KL13	KOMÓRKA LOKATORSKA	2,5 m2
B.-1.KL14	KOMÓRKA LOKATORSKA	2,5 m2

B.-1.KL15	KOMÓRKA LOKATORSKA	2,5 m2
B.-1.KL16	KOMÓRKA LOKATORSKA	2,5 m2

PODSUMOWANIE: **1311,2** m2

#### BUYDENK A - PARTER

A.0.K	KOMUNIKACJA	30 m2
A.0.P	PRZEDSIONEK	3,8 m2

##### MIESZKANIE A.0.1

A.0.1.1	ŁAZIENKA	5,8 m2
A.0.1.2	SYPIALNIA	17,3 m2
A.0.1.3	POKÓJ. DZIENNY Z ANEKSEM	29,5 m2
A.0.1.4	HOL	7,2 m2

PUM: **59,8**

##### MIESZKANIE A.0.2

A.0.2.1	SYPIALNIA	16 m2
A.0.2.2	POKÓJ	13,2 m2
A.0.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	32,7 m2
A.0.2.4	ŁAZIENKA	5,4 m2
A.0.2.5	HOL	12,8 m2

PUM: **80,1** m2

##### MIESZKANIE A.0.3

A.0.3.1	ŁAZIENKA	5,2 m2
A.0.3.2	SYPIALNIA	19,6 m2
A.0.3.3	POKÓJ	15,9 m2
A.0.3.4	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	36,3 m2
A.0.3.5	HOL	8,8 m2

PUM: **85,8** m2

##### MIESZKANIE A.0.4

A.0.4.1	ŁAZIENKA	4,2 m2
A.0.4.2	SYPIALNIA	13,7 m2
A.0.4.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	43 m2
A.0.4.4	HOL	9,1 m2

PUM: **70** m2

#### BUYDENK A - POZIOM +1

A.1.K	KOMUNIKACJA	24,9 m2
-------	-------------	---------

##### MIESZKANIE A.1.1

A.1.1.1	ŁAZIENKA	4,5 m2
A.1.1.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	28,2 m2
A.1.1.3	SYPIALNIA	14,4 m2
A.1.1.4	HOL	9,6 m2

PUM: **56,7** m2

##### MIESZKANIE A.1.2

A.1.2.1	ŁAZIENKA	10,1 m2
A.1.2.2	SYPIALNIA	20,4 m2
A.1.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	34,2 m2
A.1.2.4	HOL	11,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>76,3 m2</b>

MIESZKANIE A.1.3

A.1.3.1	SYPIALNIA	14,9 m2
A.1.3.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	38,8 m2
A.1.3.3	ŁAZIENKA	5,1 m2
A.1.3.4	HOL	5,7 m2
	<i>PUM:</i>	<b>64,5 m2</b>

MIESZKANIE A.1.4

A.1.4.1	ŁAZIENKA	4,4 m2
A.1.4.2	SYPIALNIA	16,4 m2
A.1.4.3	POKÓJ	10,9 m2
A.1.4.4	POKÓJ	11 m2
A.1.4.5	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	39,8 m2
A.1.4.6	HOL	10,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>92,6 m2</b>

**BUYDENK A - POZIOM +2**

A.2.K	KOMUNIKACJA	24,9 m2
	<u>MIESZKANIE A.2.1</u>	
A.2.1.1	ŁAZIENKA	4,5 m2
A.2.1.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	25,9 m2
A.2.1.3	SYPIALNIA	11,6 m2
A.2.1.4	HOL	9,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>51,6 m2</b>

MIESZKANIE A.2.2

A.2.2.1	ŁAZIENKA	10,7 m2
A.2.2.2	SYPIALNIA	15,5 m2
A.2.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	31 m2
A.2.2.4	HOL	11,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>68,8 m2</b>

MIESZKANIE A.2.3

A.2.3.1	SYPIALNIA	12,8 m2
A.2.3.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	34,3 m2
A.2.3.3	ŁAZIENKA	5,1 m2
A.2.3.4	HOL	5,7 m2
	<i>PUM:</i>	<b>57,9 m2</b>

MIESZKANIE A.2.4

A.2.4.1	ŁAZIENKA	4,4 m2
A.2.4.2	SYPIALNIA	13,6 m2
A.2.4.3	POKÓJ	9,1 m2
A.2.4.4	POKÓJ	9,3 m2



A.2.4.5	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	36,3 m2
A.2.4.6	HOL	10,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>82,8 m2</b>

### BUYDENK A - POZIOM +3

A.3.K	KOMUNIKACJA	24,9 m2
	<u>MIESZKANIE A.3.1</u>	
A.3.1.1	ŁAZIENKA	4,5 m2
A.3.1.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	23,5 m2
A.3.1.3	SYPIALNIA	8,8 m2
A.3.1.4	HOL	9,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>46,4 m2</b>

#### MIESZKANIE A.3.2

A.3.2.1	ŁAZIENKA	7,5 m2
A.3.2.2	SYPIALNIA	10,3 m2
A.3.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	25,8 m2
A.3.2.4	HOL	11,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>55,2 m2</b>

#### MIESZKANIE A.3.3

A.3.3.1	SYPIALNIA	9,5 m2
A.3.3.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	27,2 m2
A.3.3.3	ŁAZIENKA	5,1 m2
A.3.3.4	HOL	5,7 m2
	<i>PUM:</i>	<b>47,5 m2</b>

#### MIESZKANIE A.3.4

A.3.4.1	ŁAZIENKA	4,4 m2
A.3.4.2	SYPIALNIA	10,7 m2
A.3.4.3	POKÓJ	7,4 m2
A.3.4.4	POKÓJ	7,7 m2
A.3.4.5	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	32,9 m2
A.3.4.6	HOL	10,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>73,2 m2</b>

### BUYDENK B - PARTER

B.0.K	KOMUNIKACJA	30 m2
B.0.P	PRZEDSIONEK	3,8 m2
	<u>MIESZKANIE B.0.1</u>	
B.0.1.1	ŁAZIENKA	5,8 m2
B.0.1.2	SYPIALNIA	17,3 m2
B.0.1.3	POKÓJ. DZIENNY Z ANEKSEM	29,5 m2
B.0.1.4	HOL	7,2 m2
	<i>PUM:</i>	<b>59,8</b>

#### MIESZKANIE B0.2

B.0.2.1	SYPIALNIA	16 m2
---------	-----------	-------

B.0.2.2	POKÓJ	13,2 m2
B.0.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	32,7 m2
B.0.2.4	ŁAZIENKA	5,4 m2
B.0.2.5	HOL	12,8 m2
	<i>PUM:</i>	<b>80,1 m2</b>

MIESZKANIE B.0.3

B.0.3.1	ŁAZIENKA	5,2 m2
B.0.3.2	SYPIALNIA	19,6 m2
B.0.3.3	POKÓJ	15,9 m2
B.0.3.4	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	36,3 m2
A.0.3.5	HOL	8,8 m2
	<i>PUM:</i>	<b>85,8 m2</b>

MIESZKANIE B.0.4

B.0.4.1	ŁAZIENKA	4,2 m2
B.0.4.2	SYPIALNIA	13,7 m2
B.0.4.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	43 m2
B.0.4.4	HOL	9,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>70 m2</b>

**BUYDENK B - POZIOM +1**

B.1.K	KOMUNIKACJA	24,9 m2
-------	-------------	---------

MIESZKANIE B.1.1

B.1.1.1	ŁAZIENKA	4,5 m2
B.1.1.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	28,2 m2
B.1.1.3	SYPIALNIA	14,4 m2
B.1.1.4	HOL	9,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>56,7 m2</b>

MIESZKANIE B.1.2

B.1.2.1	ŁAZIENKA	10,1 m2
B.1.2.2	SYPIALNIA	20,4 m2
B.1.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	34,2 m2
B.1.2.4	HOL	11,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>76,3 m2</b>

MIESZKANIE B.1.3

B.1.3.1	SYPIALNIA	14,9 m2
B.1.3.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	38,8 m2
B.1.3.3	ŁAZIENKA	5,1 m2
B.1.3.4	HOL	5,7 m2
	<i>PUM:</i>	<b>64,5 m2</b>

MIESZKANIE B.1.4

B.1.4.1	ŁAZIENKA	4,4 m2
B.1.4.2	SYPIALNIA	16,4 m2
B.1.4.3	POKÓJ	10,9 m2
B.1.4.4	POKÓJ	11 m2
B.1.4.5	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	39,8 m2

B.1.4.6	HOL	10,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>92,6</b> m2

#### BUYDENK A - POZIOM +2

B.2.K	KOMUNIKACJA	24,9 m2
	<u>MIESZKANIE B.2.1</u>	
B.2.1.1	ŁAZIENKA	4,5 m2
B.2.1.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	25,9 m2
B.2.1.3	SYPIALNIA	11,6 m2
B.2.1.4	HOL	9,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>51,6</b> m2
	<u>MIESZKANIE B.2.2</u>	
B.2.2.1	ŁAZIENKA	10,7 m2
B.2.2.2	SYPIALNIA	15,5 m2
B.2.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	31 m2
B.2.2.4	HOL	11,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>68,8</b> m2
	<u>MIESZKANIE B.2.3</u>	
B.2.3.1	SYPIALNIA	12,8 m2
B.2.3.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	34,3 m2
B.2.3.3	ŁAZIENKA	5,1 m2
B.2.3.4	HOL	5,7 m2
	<i>PUM:</i>	<b>57,9</b> m2
	<u>MIESZKANIE B.2.4</u>	
B.2.4.1	ŁAZIENKA	4,4 m2
B.2.4.2	SYPIALNIA	13,6 m2
B.2.4.3	POKÓJ	9,1 m2
B.2.4.4	POKÓJ	9,3 m2
B.2.4.5	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	36,3 m2
B.2.4.6	HOL	10,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>82,8</b> m2

#### BUYDENK A - POZIOM +3

B.3.K	KOMUNIKACJA	24,9 m2
	<u>MIESZKANIE B.3.1</u>	
B.3.1.1	ŁAZIENKA	4,5 m2
B.3.1.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	23,5 m2
B.3.1.3	SYPIALNIA	8,8 m2
B.3.1.4	HOL	9,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>46,4</b> m2
	<u>MIESZKANIE B3.2</u>	
B.3.2.1	ŁAZIENKA	7,5 m2
B.3.2.2	SYPIALNIA	10,3 m2
B.3.2.3	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	25,8 m2

B.3.2.4	HOL	11,6 m2
	<i>PUM:</i>	<b>55,2 m2</b>
	<u>MIESZKANIE B.3.3</u>	
B.3.3.1	SYPIALNIA	9,5 m2
B.3.3.2	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	27,2 m2
B.3.3.3	ŁAZIENKA	5,1 m2
B.3.3.4	HOL	5,7 m2
	<i>PUM:</i>	<b>47,5 m2</b>
	<u>MIESZKANIE B3.4</u>	
B.3.4.1	ŁAZIENKA	4,4 m2
B.3.4.2	SYPIALNIA	10,7 m2
B.3.4.3	POKÓJ	7,4 m2
B.3.4.4	POKÓJ	7,7 m2
B.3.4.5	POKÓJ DZIENNY Z ANEKSEM	32,9 m2
B.3.4.6	HOL	10,1 m2
	<i>PUM:</i>	<b>73,2 m2</b>

#### **4.1.4 Konstrukcja**

##### **4.1.4.1 Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego**

W obiekcie przyjęto ustrój ramowo-ścianowy.

##### **4.1.4.2 Przyjęte obciążenia**

- obciążenia stałe – zostały przyjęte głównie z warstwami przegród
- obciążenia zmienne
- technologiczne – przyjęte wg. normy dla budynków wielorodzinnych
- klimatyczne - obciążenie śniegiem - 3 strefa wg normy, obciążenie wiatrem - 2 strefa według normy.

##### **4.1.4.3 Rozwiązania budowlano – konstrukcyjne**

Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe:

- stropodach – żelbetowy prefabrykowany
- stropy – żelbetowe prefabrykowane
- ściany – żelbetowe, działowe wykonane z bloczków Silka, obudowa szybu windowego – żelbet

Wstępne przyjęcie wymiarów:

- stropodach, grubość: 20cm
- strop, grubość: 20cm

- słupy w hali garażowej, grubość: 35cm
- ściany żelbet konstrukcyjne, grubość: 20cm
- ściany działowe Silka, grubość: 8-10cm

#### **4.1.4.4 Warunki i sposób posadowienia**

Ze względu na wysoki poziom wód gruntowych, haka garażowa zostaje posadowiona na płycie fundamentowej.

#### **4.1.4.5 Opis elementów budowlanych**

Elementy konstrukcyjne budynków wykonane są z żelbetu, a ścianki działowe z bloczków Silka. Przyjęta termoizolacje w postaci wełny na ścianach zewnętrznych, a elewacja z cegły / płytki Petersen *Tegl Kolumba*, przymocowana jest do konstrukcji budynku przy pomocy konsol. Lukarny stanowią ramy okienne-ciepłe, w celu uniknięcia mostków cieplnych oraz względów estetycznych.

#### **4.1.5 Wpływ inwestycji na środowisko**

Projekt nie oddziałuje negatywnie na środowisko. Zbudowany jest zgodnie z obecnymi trendami w budownictwie wielorodzinnym o wysokim standardzie.

#### **4.1.6 Zieleń**

W celu uzyskania zwartości założenia, planowane jest wycinka drzew w małym stopniu. Rekompensowana jest jednak ona nowymi nasadzeniami. Warstwy nad halą garażową umożliwiają wegetację. Między budynkami wprowadzana jest zieleń niska urządzona, a zarazem wysoka. Założenie budynków wielorodzinnych 'przeptywa' zielenią z sąsiedniego lasu.

#### **4.1.7 Dostępność dla osób niepełnosprawnych**

Budynek umożliwia korzystanie z niego przez osoby niepełnosprawne. Zakłada mieszkanie przystosowane do użytku przez te osoby. Komunikacja odbywa się windą dostosowaną do potrzeb niepełnosprawnych. W hali garażowej znajdują się dwa miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych.

#### **4.1.8 Zagadnienia przeciwpożarowe**

##### **4.1.8.1 Parametry techniczne A i B**

- budynek niski: 9,95m
- liczba kondygnacji nadziemnych: 4

#### **4.1.8.2 Odległość od sąsiedniej zabudowy**

między budynkami A i B: 17m  
od południa:

#### **4.1.8.3 Substancje palne**

Nie występują w przestrzeniach wspólnych w budynkach.

#### **4.1.8.4 Kategorie zagrożenia ludzi**

ZL IV - mieszkalne jedno i wielorodzinne; np. domy mieszkalne, bloki mieszkalne

#### **4.1.8.5 Pomieszczenia i strefy zagrożone wybuchem**

Nie występują

#### **4.1.8.6 Strefy pożarowe**

W postaci klatek schodowych

#### **4.1.8.7 Klasa odporności pożarowej budynku, odporność ogniowa i stopień rozprzestrzeniania ognia elementów budynku**

Klasa odporności budynku – klasa D

Klasa odporności ogniowej elementów budynku:

- główna konstrukcja nośna - R 60,
- Konstrukcja dachu - R 15,
- Strop - REI 60,
- Ściana zewnętrzna - EI 30,
- Ściana wewnętrzna - EI 15, EI 30
- Przykrycie dachu - RE 15

#### **4.1.8.8 Warunki Ewakuacji**

Zachowano długość drogi ewakuacyjnej. Wyjście ewakuacyjne stanowi główne wejście do budynków. Zastosowano klapy oddymiające w klatkach schodowych. Drzwi otwierane zgodnie z kierunkiem ewakuacji, zachowując ich wymagane szerokości.

#### **4.1.8.9 Drogi pożarowe**

Droga pożarowa od ul. Westerplatte

## 4.2 Budynek Domu Kultury

Obiekt ten ma być swoistego rodzaju odpowiedzią na potrzeby społeczności miasta Ustka. Program zawierający funkcje mediateki, sal warsztatowych, plastycznych, studia tanecznego oraz miejsc wspólnej pracy. Korzystać z niego będą zarówno młodzież jak i dorośli. Dom kultury pełnić będzie rolę integratora społecznego oraz umożliwi rozwój osobisty wielu ludzi.

### 4.2.1 Opis budynku oraz opis funkcjonalny

Budynek zlokalizowany jest po zachodniej stronie ulicy Westerplatte, umiejscowiony naprzeciwko zabytkowego magazynu spirytusu. Główne wejście budynku znajduje się na wschodniej elewacji budynku.

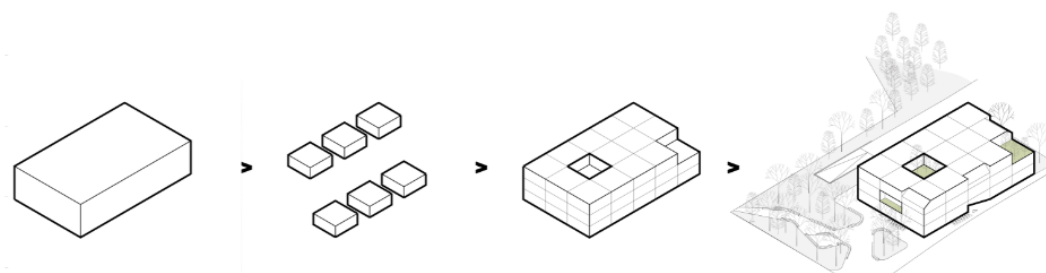
Trzy kondygnacyjna bryła o rzucie prostokąta, nawiązuje swoją kubaturą do sąsiadującego zabytku. Scentralizowany trzon budynku stanowi komunikację pionową, pomieszczenia sanitarne oraz magazyny/pomieszczenia techniczne. Poziom 0 to przede wszystkim przestrzeń mediateki od strony wschodniej, od strony zachodniej natomiast zlokalizowane są pomieszczenia socjalne oraz magazyny. W jednym z narożników budynku zlokalizowane są dekoracyjne schody spiralne prowadzące na antresolę.

Poziom +1 stanowi kontynuacja programu mediateki, ale również sale warsztatowe, wykładowe oraz miejsce do co-workingu.

Poziom +2 zawiera w sobie studio taneczne z oddzielnymi sanitariatami oraz sale plastyczne/rzeźbiarskie. Charakterystycznym dla tego poziomu jest ogród zimowy zlokalizowany w południowej części budynku, oraz taras zlokalizowany w północno-wschodnim narożniku.

Elewacja budynku nawiązuje do rytmu oraz cofnięć elewacyjnych magazynu spirytusu. Budynek ten ma być dialogiem między dawnym a nowym. Pierzeja budynku powstaje na linii wyburzanego w tym miejscu zakładu mechanicznego. Elewacja podzielona jest na moduły, każdy podzielony na 3 równe części. W zagłębieniach elewacji umieszczone są duże okna. (w zależności od rzutu funkcjonalnego). Występujące kąty połaci dachowej nawiązują do zgeometryzowania połaci magazynu. Poziom -1 stanowi hala garażowa z miejscami parkingowymi i pomieszczeniami technicznymi.

Budynek oraz przestrzeń wokół ma na celu inspirować oraz zachęcać do pracy w zespole.



*rys. 22 Powiązanie między formą a funkcją (rysunek autorski)*

#### 4.2.2 Zestawienie powiechrzni

##### HALA GARAŻOWA DK

	ILOŚĆ MIEJSC PARKINGOWYCH	30 mp. (2NSP)
DK.-1.G	HALA GARAŻOWA	1058,6 m2
DK.-1.1	WENTYLATORNIA	44,7 m2
DK.-1.2	WĘZEL CO2	17,7 m2
DK.-1.3	PRZYŁĄCZE WODY	12 m2
DK.-1.4	POMIESZCZENIE TT/ET	6,6 m2
DK.-1.5	RODZIELNIE ELEKTRYCZNA	6,3 m2
DK.-1.6	PRZEDSIONEK	12,2 m2
DK.-1.7	KOMUNIKACJA	8,8 m2
DK.-1.8	KOMUNIKACJA	19,9 m2
	PODSUMOWANIE:	<b>1186,8 m2</b>

##### DOM KULTURY POZIOM 0

DK.0.1	MEDIATEKA	647,9 m2
DK.0.2	RECEPCJA	12,3 m2
DK.0.3	SZATNIA	7,7 m2
DK.0.4	SERWEROWNIA	5,7 m2
DK.0.5	ŚMIETNIK	18,2 m2
DK.0.6	POMIESZCZENIE SOCJALNE	15,5 m2
DK.0.7	ADMINISTRACJA	18,2 m2
DK.0.8	ADMINISTRACJA	17,9 m2
DK.0.9	POMIESZCZENIE GOSPODARCZE	6,6 m2
DK.0.10	MAGAZYN	6,6 m2
DK.0.11	WC NSP.	4,1 m2
DK.0.12	WC DAMSKI	8,9 m2
DK.0.13	WC NSP.	4,4 m2
DK.0.14	WC MĘSKIE	17,7 m2
DK.0.K1	KOMUNIKACJA	20,3 m2
DK.0.K2	KOMUNIKACJA	7,5 m2
DK.0.K3	KOMUNIKACJA	13,9 m2
DK.0.K4	KOMUNIKACJA	21,2 m2
DK.0.K5	KOMUNIKACJA	11,9 m2
	PODSUMOWANIE:	<b>866,5 m2</b>



### DOM KULTURY POZIOM +1

DK.1.1	WC DAMSKIE	8,9
DK.1.2	WC NSP.	4,4
DK.1.3	WC MĘSKIE	17,7
DK.1.4	MEDIATEKA	261,8
DK.1.5	SALA DYDAKTYCZNA	59,4
DK.1.6	SALA WYKŁADOWA	50,1
DK.1.7	CO-WORKING	50,3
DK.1.8	SALA ZAJĘĆ KOMPUTEROWCYH	50,1
DK.1.9	POMIESZCZENIE GOSPODARCZE	13,3
DK.1.K1	KOMUNIKACJA	21,2
DK.1.K2	KOMUNIKACJA	11,9
DK.1.K3	KOMUNIKACJA	19,9
	PODSUMOWANIE:	<b>569</b>

### DOM KULTURY POZIOM +2

DK.2.1	WC DAMSKIE	8,9
DK.2.2	WC NSP	4,4
DK.2.3	WC MĘSKIE	17,7
DK.2.4	POCZEKALNIA	25,6
DK.2.5	STUDIO TANECZNE #1	111,9
DK.2.6	STUDIO TANECZNE #2	124
DK.2.7	SALA WARSZTATOWA	99,2
DK.2.8	SALA WARSZTATOWA	187,2
DK.2.9	POMIESZCZENIE GOSPODARCZE	13,3
DK.2.10	PATIO	46,1
DK.2.11		
DK.2.12	SZATNIA MĘSKA	16,5
DK.2.13	WC	6,4
DK.2.14	PRYSZNICE	6,4
DK.2.15	KANTOREK	13,7
DK.2.16	SZATNIA DAMSKA	16,5
DK.2.17	PRYSZNICE	8,5
DK.2.18	WC	6,6
DK2.K1	KOMUNIKACJA	21,2
DK2.K2	KOMUNIKACJA	11,9
DK2.K3	KOMUNIKACJA	18,6
DK2.K4	KOMUNIKACJA	39,3
	PODSUMOWANIE:	<b>803,9</b>

### **4.2.3 Konstrukcja**

#### **4.2.3.1 Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego**

Przyjęto układ ramowo-trzonowy.

#### **4.2.3.2 Przyjęte obciążenia**

- obciążenia stałe - zostały przyjęte zgodnie z warstwami przegród
- obciążenia zmienne
- wszelkie pokoje biurowe, naukowe, sale lekcyjne - 2kN/m<sup>2</sup>, sale i pomieszczenia obciążone tłumem ludzi w sposób statyczny w salach warsztatowych / plastycznych / tanecznych – 4,0 kN/m<sup>2</sup>
- klimatyczne - obciążenie śniegiem - 3 strefa wg normy, obciążenie wiatrem - 2 strefa według normy.

#### **4.2.3.3 Rozwiązania budowlano – konstrukcyjne**

Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe:

- stropodach – żelbetowy prefabrykowany
- stropy – żelbetowe prefabrykowane
- ściany – żelbetowe, działowe wykonane z bloczków Silka, obudowa szybu

windowego – żelbet

Wstępne przyjęcie wymiarów:

- stropodach, grubość: 20cm
- strop, grubość: 20cm
- słupy w hali garażowej, grubość: 35cm
- ściany żelbet konstrukcyjne, grubość: 20cm
- ściany działowe Silka, grubość: 8-10cm

#### **4.2.3.4 Warunki i sposób posadowienia**

Ze względu na wysoki poziom wód gruntowych, hala garażowa zostaje posadowiona na płycie fundamentowej.

#### **4.2.3.5 Opis elementów budowlanych**

Elementy konstrukcyjne budynków wykonane są z żelbetu, a ścianki działowe z bloczków Silka. Przyjęta termoizolacje w postaci wełny na ścianach zewnętrznych, miejscami zastosowane zostaje thermano o niskiej przewodności cieplnej w celu uzyskania uskoków w elewacji, a elewacja z płyt włókno-cementowych, przymocowana jest do konstrukcji budynku

przy pomocy konsol. Rolety znajdują się nie szynie aluminiowej oraz sterowane są zdalnie w zależności od potrzeb dosłonecznienia przestrzeni

#### **4.2.4 Wpływ inwestycji na środowisko**

Projekt nie oddziałuje negatywnie na środowisko. Zbudowany jest zgodnie z obecnymi trendami w budownictwie wielorodzinnym o wysokim standardzie.

#### **4.2.5 Zieleń**

Oprócz zieleni towarzyszącej budynkowi związanej z zagospodarowaniem terenu, planowane są taras zielony oraz patio z możliwością zamknięcia w ogród zimowy

#### **4.2.6 Dostępność dla osób niepełnosprawnych**

Budynek umożliwi korzystanie z niego przez osoby niepełnosprawne. Na każdej kondygnacji nadziemnej znajduje się pomieszczenie sanitarne dostosowane dla niepełnosprawnych. Przy wejściach do budynków nie występują żadne stopnie ani rampy które mogłyby utrudnić dostępność budynku.

#### **4.2.7 Zagadnienia przeciwpożarowe**

##### **4.2.7.1 Parametry techniczne**

- Budynek niski: 11,9m
- Ilość kondygnacji nadziemnych: 3

##### **4.2.7.2 Odległość od sąsiedniej zabudowy**

- Od północy: 22m
- Od południa: 35m
- Od wschodu: 25m
- Od zachodu: 31m

##### **4.2.7.3 Substancje palne**

Brak substancji palnych w budynku

##### **4.2.7.4 Kategorie zagrożenia ludzi**

ZL I – zawierające pomieszczenia przeznaczone do jednoczesnego przebywania ponad 50 osób niebędących ich stałymi użytkownikami, a nieprzeznaczone przede wszystkim do użytku ludzi o ograniczonej zdolności poruszania się. Przykłady: centra handlowe, duże sklepy, teatry, kina, szkoły posiadające sale dla ponad 50 osób.

#### **4.1.7.5 Pomieszczenia i strefy zagrożone wybuchem lub pożarem**

Brak takich pomieszczeń w projektowanym budynku.

#### **4.1.7.6 Strefy pożarowe**

Strefy pożarowe głównie w postaci klatki schodowej oraz przedsionków i komunikacji.

#### **4.1.7.7 Klasa odporności pożarowej budynku, odporność ogniowa i stopień rozprzestrzeniania ognia elementów budynku**

Klasa odporności budynku – klasa C

Klasa odporności ogniowej elementów budynku:

- główna konstrukcja nośna - R 60,
- Konstrukcja dachu - R 15,
- Strop - REI 60,
- Ściana zewnętrzna - EI 30,
- Ściana wewnętrzna - EI 15, EI 30
- Przykrycie dachu - RE 15

#### **4.1.7.8 Warunki Ewakuacji**

Zachowano długość drogi ewakuacyjnej. Wyjście ewakuacyjne stanowi główne wejście do budynku, wejście boczne oraz wejście dla personelu. Zastosowano klapy oddymiające w klatkach schodowych. Drzwi otwierane zgodnie z kierunkiem ewakuacji, zachowując ich wymagane szerokości.

#### **4.1.7.9 Drogi pożarowe**

- Droga pożarowa od ul. Westerplatte
- drzwi przedsionka przeciwpożarowego - na korytarz i do pomieszczenia - EI 30, na klatkę schodową E 30

## **5. UWAGI KOŃCOWE**

Budynek powinien być zgodny z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12.04.2002 r. (Dz. U. Z 2002 r. Nr 75, poz. 690 z późniejszymi zmianami).

Budowę należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi zasadami BHP. Przed przystąpieniem do budowy należy skontaktować się z producentami materiałów w celu uzyskania gwarancji. Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie.

## 6. PODSUMOWANIE

Tereny o wielkim potencjale odnaleźć możemy w każdym miejscu. Nie inaczej jest z portem w Ustce. Mimo słabego stanu technicznego oraz słabego postrzegania tej przestrzeni przez społeczność, możliwe jest zwiększenie walorów tych terenów. Analizując owy obszar w skali całego miasta napotykamy problem tak zwanego *borderline city*, czyli miasta granic. Podzielone jest ono zarówno barierą fizyczną, społeczną i mentalną. Rewitalizacja obszarów przemysłowych, w tym przypadku portowych przysparza wiele unikalnych problemów, co w efekcie skutkuje niesamowitymi skutkami. Ożywianie takich przestrzeni niesie za sobą korzyści ekonomiczne, społeczne i przestrzenne. Może oferować nowe miejsca pracy, miejsc zamieszkania czy nowe przestrzenie do spędzania wolnego czasu i rekreacji.

Nie inaczej jest z proponowaną przeze mnie koncepcją rewitalizacji terenów portowych w Ustce. Wprowadzając nowe funkcje kulturotwórcze, funkcje rekreacyjne, usługi i mieszkalnictwo, ożywiona zostaje *dotychczas szara* strefa Ustki. Wykorzystywany jest potencjał budynków portowych, czyli magazynu spirytusowego, żurawika portowego oraz Willi Eldorado dając im nowe życia -tj. Nowe funkcje, przywracając ich świetność.

Nowe proponowane rozwiązania mają być tyłem dla wartościowych obiektów. Zachodnia część portu ma pełnić również funkcję integratora społecznego. Jej zadaniem będzie zrzeszaniem społeczności z zachodniej i wschodniej części miasta i być integralnym punktem zainteresowań każdego z tutejszych mieszkańców. Przestrzeń ta ma być również przyjazna dla przybywających turystów, oferując liczne usługi wzdłuż bulwaru portowego, ale również bazę noclegową, nowy przystanek autobusowy oraz miejsca rekreacji. Projektowana architektura ma być oryginalna, zapadająca w pamięć, charakterystyczna dla nowych odbiorców, a przestrzeń zachęcająca do powrotu.

## 7. LITERATURA

1. Lorens, P. Obszary poportowe - problemy rewitalizacji, Szczecin: Fundacja INSTYTUT STUDIÓW REGIONALNYCH, 2013
2. Skalski, K. O budowie metod rewitalizacji w Polsce - aspekty wybrane, Kraków: Instytut Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, 2010
3. Magdziak-Grabowska, M. Nowe oblicza terenów portowych, Kraków, Czasopismo Techniczne – Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2012
4. Goliński, W. Historia Portu w Ustce, Ustka, 2017
5. Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 17 czerwca 1961 r., Dz. U. z 1961 r., nr 41
6. Kal, E. Ustka dawno, dawniej i dziś, Lokalna Organizacja Turystyczna „Ustka i Ziemia Słupska”, Ustka, 2014
7. Brzóška, E. Ustka jakiej nie znamy, Grawipol, Słupsk, 2005
8. Neufert, E. Podręcznik do projektowania architektoniczno-budowlanego, PN, Arkady, Warszawa, 1995 ISBN 83-213-3768-6
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie
10. Ustawa – Prawo budowlane 2020
11. Mazurkiewicz, B. - “Porty jachtowe I mariny. Projektowanie.”
12. Marczak, P. – “Kształtowanie architektoniczne morskich portów jachtowych na przykładzie
13. wybranych miast nadbałtyckich.”
14. COBE – Our Urban Living Room – Learning from Copenhagen
15. Portal internetowy o architekturze archdaily.com
16. Portal internetowy o architekturze architektura.muratorplus.pl
17. Portal poświęcony badaniom bordercity borderlinecity.com
18. Portal architektoniczny dezeen.com

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



# REWITALIZACJA TERENÓW POPORTOWYCH W USTCE

ROZWIĄZYWANIE PROBLEMU BORDERLINE CITY  
W MIEŚCIE O MAŁEJ SKALI



## USTKA

POWIAT: Słupski  
LICZBA LUDNOŚCI: 16tys.  
POWIERZCHNIA: 10,19 km<sup>2</sup>

## PORT W USTCE

DATA POWSTANIA: 1337 r.  
DŁUGOŚĆ NABRZEŻY: 822 m  
GŁĘBOKOŚĆ: 6 m

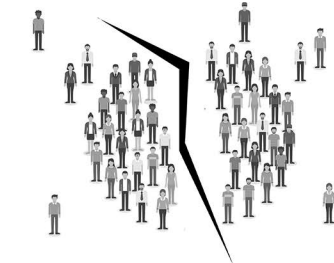
Ustka - małe miasteczko wysunięte na północ Polski. Port morski w Ustce obsługuje głównie jednostki rybackie, turystyczne i portowe. Niedługo funkcjonowała miejska stocznia, jednak wraz ze zmianami przemysłowymi oraz podupadaniem rybołówstwa, stocznia zamknięta, a puste magazyny i kubatury portowe straszą swym wyglądem. Port w Ustce mimo oplakanego stanu, posiada niebywały potencjał. Niestety miasteczko boryka się z pewnymi problemami.



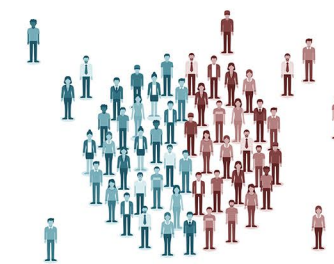
## BORDERCITY

Mimo tak małej skali, Ustka boryka się z coraz częściej zauważalnym problemem, a mianowicie: borderline city lub bordercity, czyli miasto granic. Główną barierą stanowi kanał portowy oraz słaba komunikacja, co w konsekwencji powoduje powstanie barier społecznych i mentalnych.

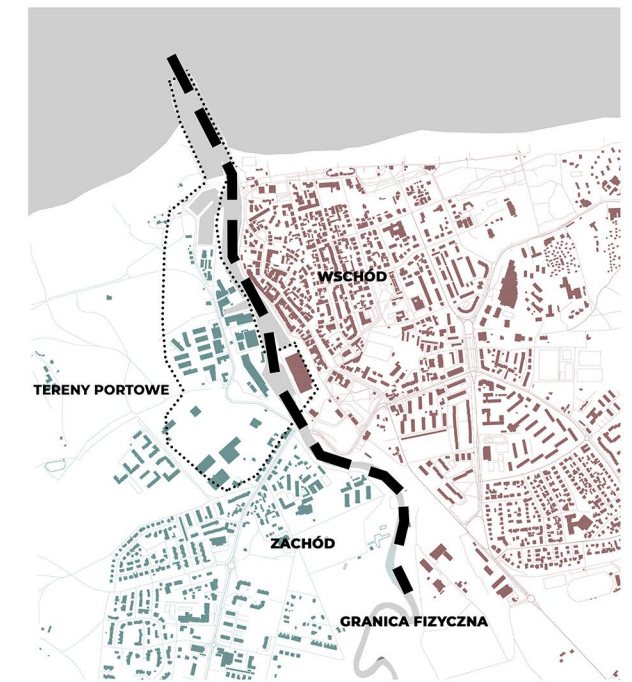
**Granica fizyczna** - stanowi przede wszystkim ujście rzeki Słupi, stanowiącej zarazem kanału portowego. Możliwe przejście przez tę granicę stanowi połączenie drogowe prowadzące z dala od centrum oraz kładka oferująca przejście przez kanał jedynie w sezonie.



**Granica społeczna** - wynikająca głównie przez występowanie granicy fizycznej. Poprzez trudny dostęp między dwoma stronami miasta, zachodzi dezintegracja społeczna między mieszkańcami co negatywnie wpływa na rozwój miasta oraz usług i ekonomii. Dodatkowo, lokalizacja miejsc kulturotwórczych jak i rekreacyjnych jedynie po stronie wschodniej powoduje liczne konflikty społeczne.



**Granica mentalna** - Zachodnia część portu w Ustce stanowi pewnego rodzaju szarą, odludnioną strefę. Niska jakość infrastruktury, brak atraktorów oraz zły stan architektury powodują strach i niechęć wśród ludzi.



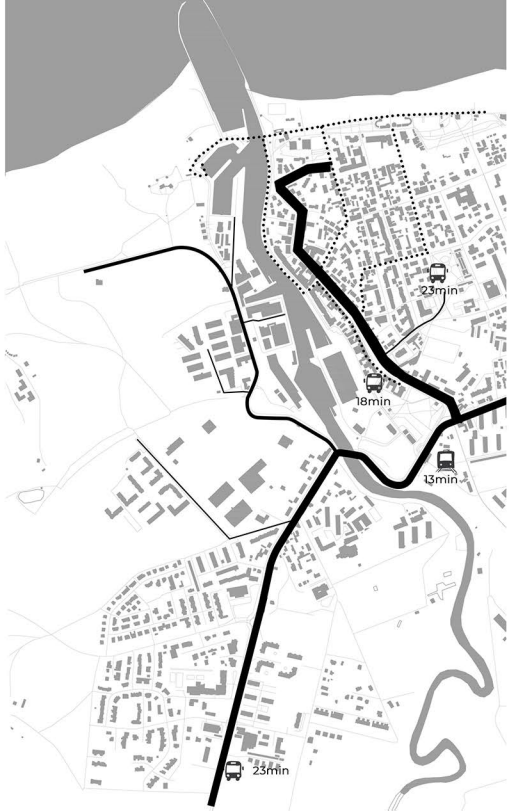
POŁĄCZENIA DWÓCH STRON

GŁÓWNA LOKALIZACJA USŁUG





**ANALIZA ZIELENI**  
 ■ LEŚNA - WARTOŚCIOWA ■ LEŚNA ■ URZĄDZONA ■ WODA



**ANALIZA KOMUNIKACJI**  
 ■ POBLISKIE DROGI KOŁOWE ■ POPULARNE TRASY PIESZE



**ANALIZA FUNKCJI**  
 ■ USŁUGOWA ■ PRZEMYSŁOWA ■ MIESZKANIOWA



**GRADACJA WYSOKOŚCI, POWIĄZANIA WIDOKOWE**



**ZABUDOWA PORTOWA, STOCZNIOWA**



**BUDYNKI ZABYTKOWE, WARTOŚCIOWE**



**1. SPICHLERZ ZBOZOWY**



**2. LATARNIA MORSKA**



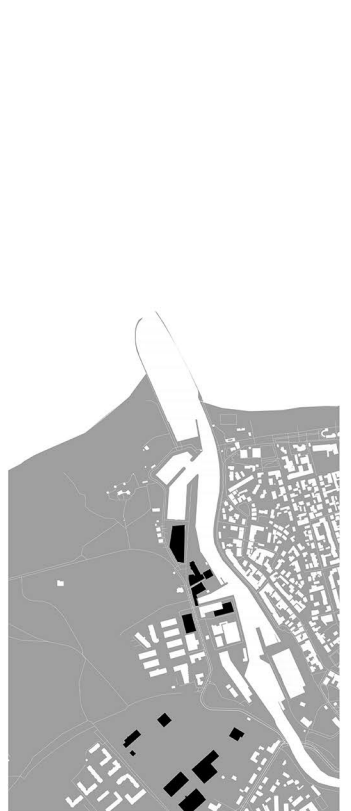
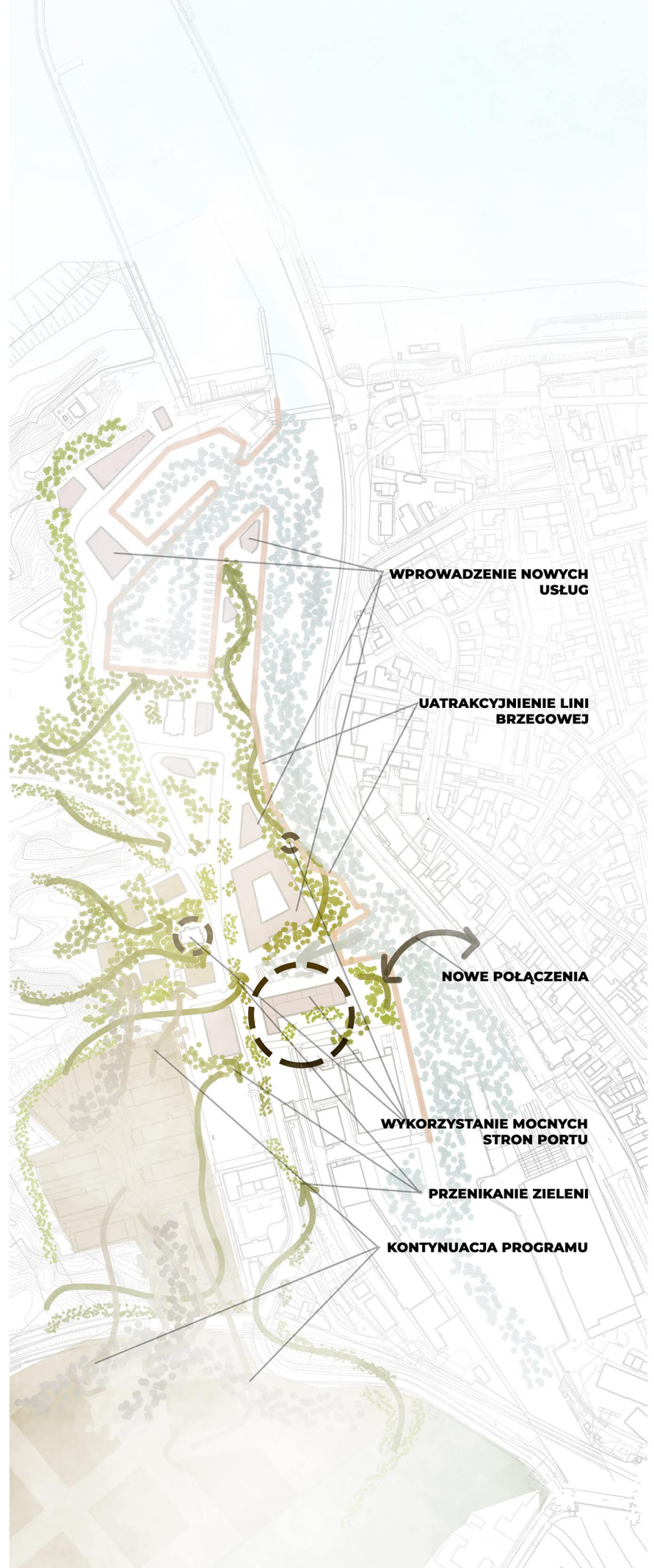
**3. MAGAZYN SPIRYTUSOWY**



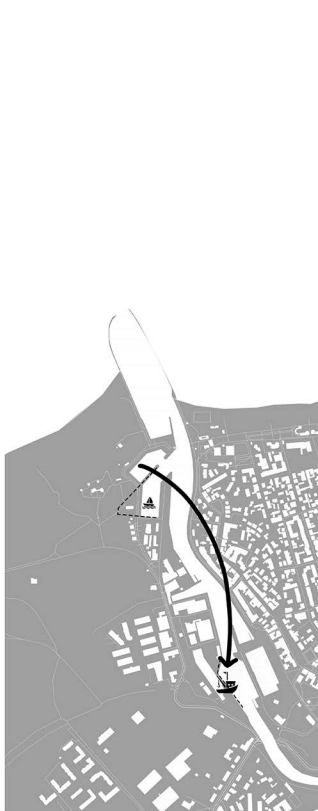
**4. ZURAW PORTOWY**



**5. WILLA ELDORADO**



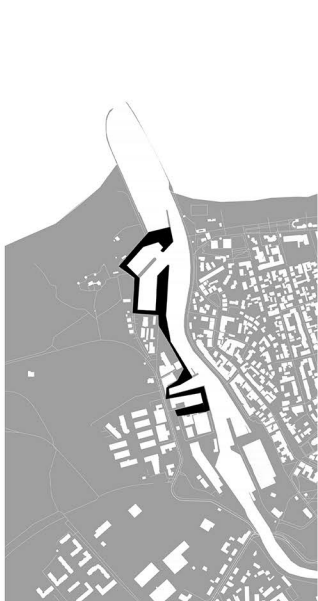
**ZASTĄPIENIE NOWYMI TKANKAMI**



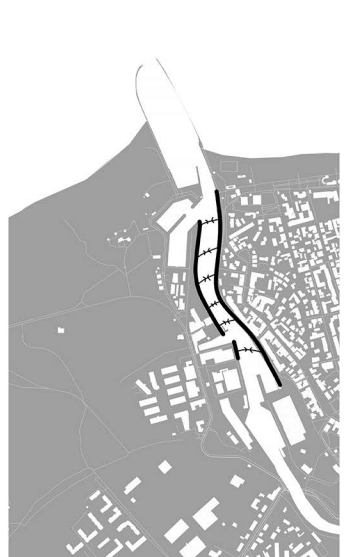
**PRZENIESIENIE BASENU RYBACKIEGO**



**PRZEPŁYWANIE ZIELENI**



**NOWA PRZESTRZEŃ PUBLICZNA**



**„ZSZYCIE” DWÓCH BRZEGÓW**



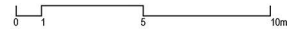
**NOWE ATRAKTORY**



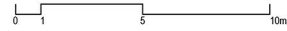


- LEGENDA:**
- budynki istniejące
  - budynki projektowane
  - wozownia / droga
  - nawierzchnia utwardzona
  - nawierzchnia bezpieczna
  - zieleni niska
  - zieleni wysoka
  - woda
  - nawierzchnia sportowa / ścieżka rowerowa
  - deck
  - granica ogródka
  - miejsca rowerowe
  - wejście do budynku
  - wjazd do hali
  - ilość kondygnacji
  - obrys hali garażowej

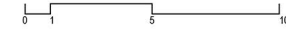
**ZAGOSPODAROWANIE TERENU**  
SKALA 1:1000



**SYLWETA A-A**  
SKALA 1:1000



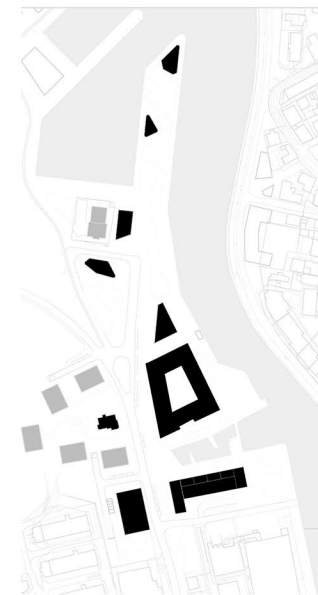
**SYLWETA B-B**  
SKALA 1:1000



**PRZESTRZENIE PUBLICZNE**



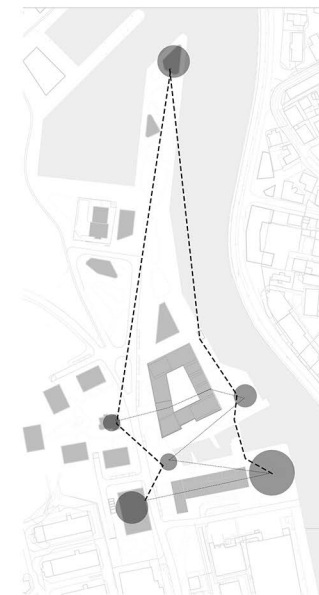
**ZAGOSPODAROWANIE ZIELENI**



**FUNKCJA - USŁUGI**



**DOMINANTY URBANISTYCZNE**



**POWIĄZANIA ATRAKTORÓW**

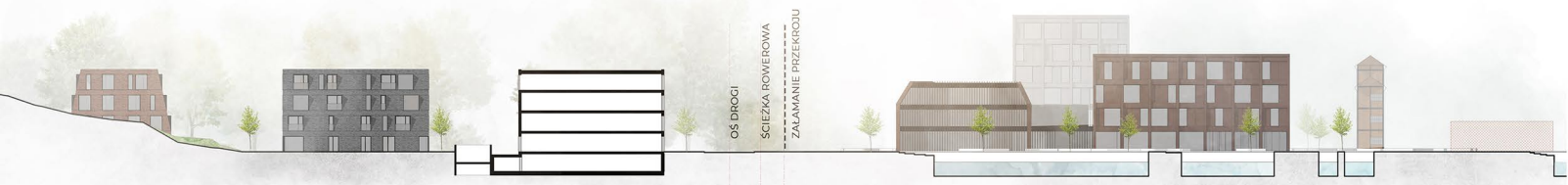




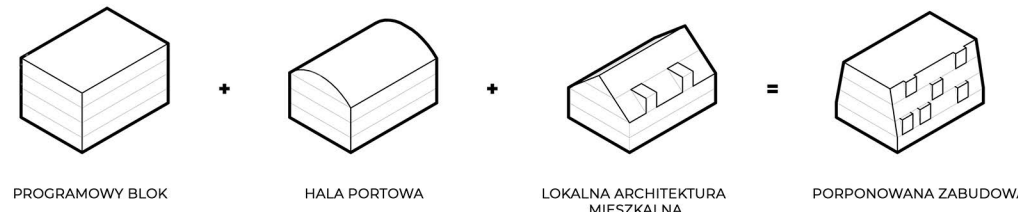
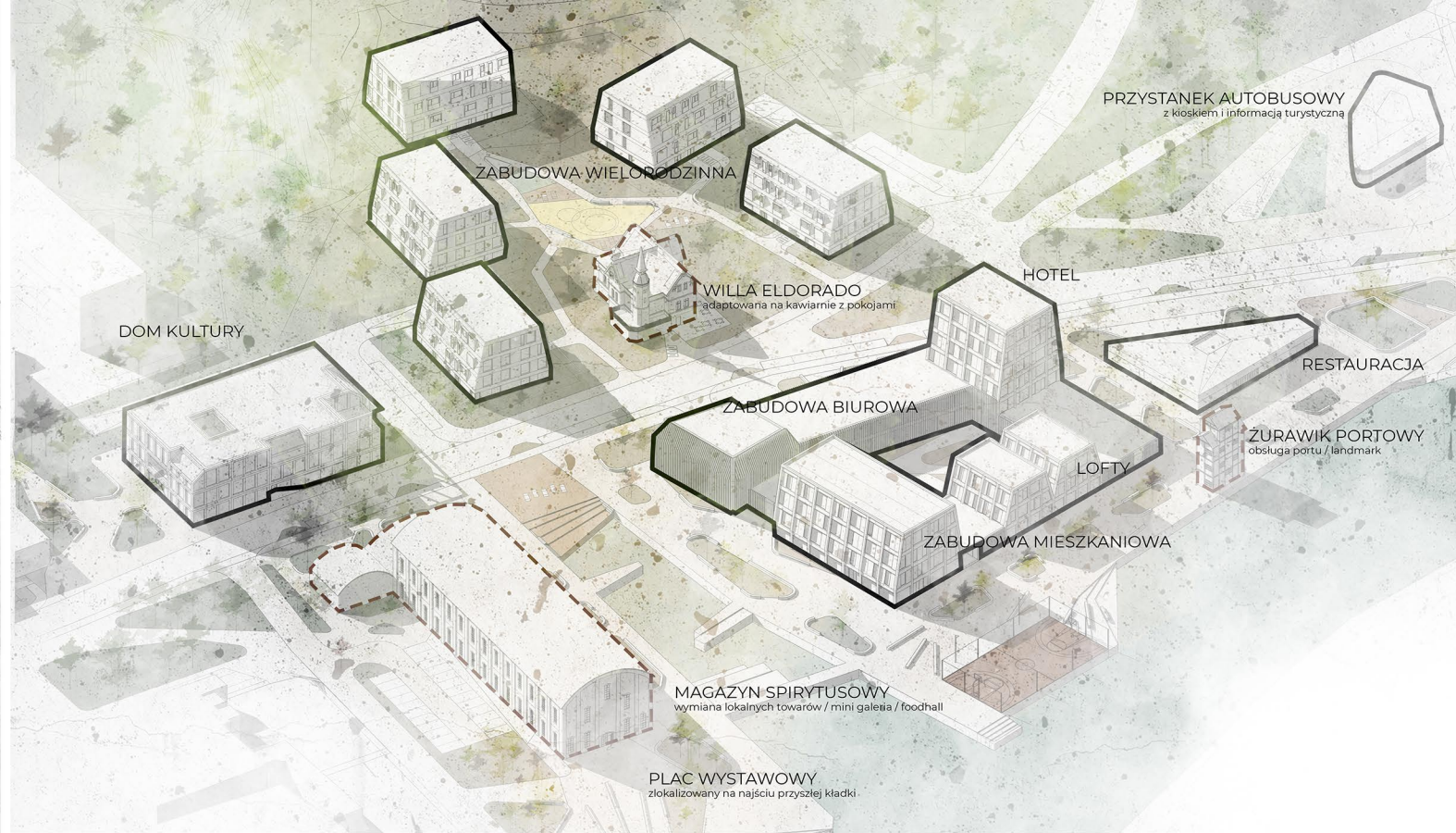


- LEGENDA:**
- budynki istniejące
  - budynki projektowane
  - woonerf / droga
  - naviechrznia utwardzona #1
  - naviechrznia utwardzona #2
  - zielen niska
  - zielen wysoka
  - woda
  - naviechrznia sportowa / ściezka rowerowa
  - deck
  - granica ogródka
  - miejsca rowerowe
  - wejście do budynku
  - wjazd do hali
  - ilość kondygnacji
  - obrys hali garażowej

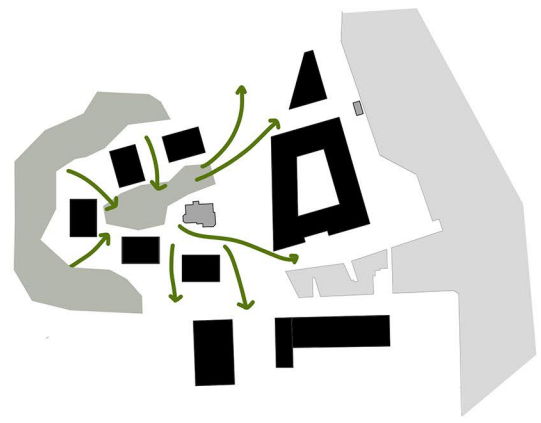
**ZAGOSPODAROWANIE TERENU**  
SKALA 1:500 N



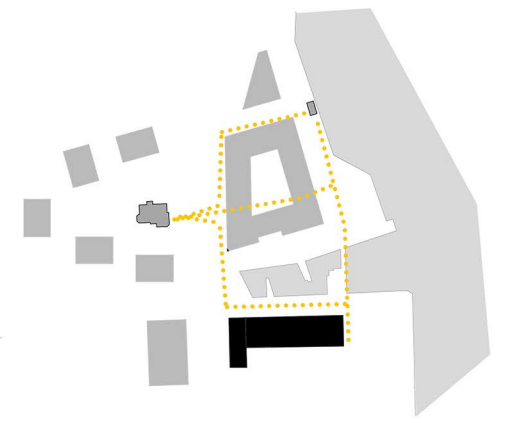
**PRZEKRÓJ TERENOWY A-A**  
SKALA 1:500



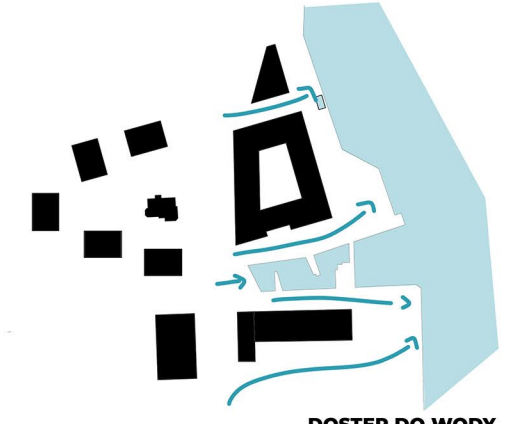
**ZASADA KREOWANIA FORMY BUDYNKÓW**



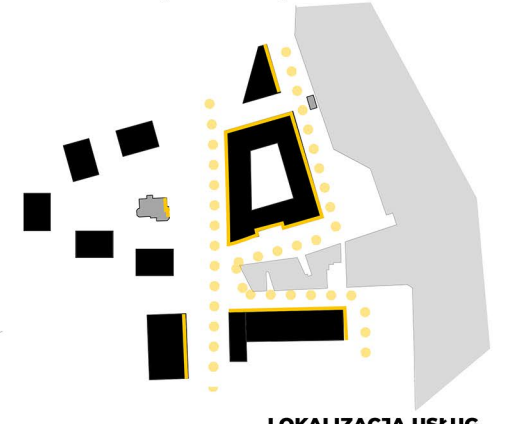
**PRZENIKANIE ZIELENI**



**POŁĄCZENIA MIĘDZY ATRAKTORAMI**

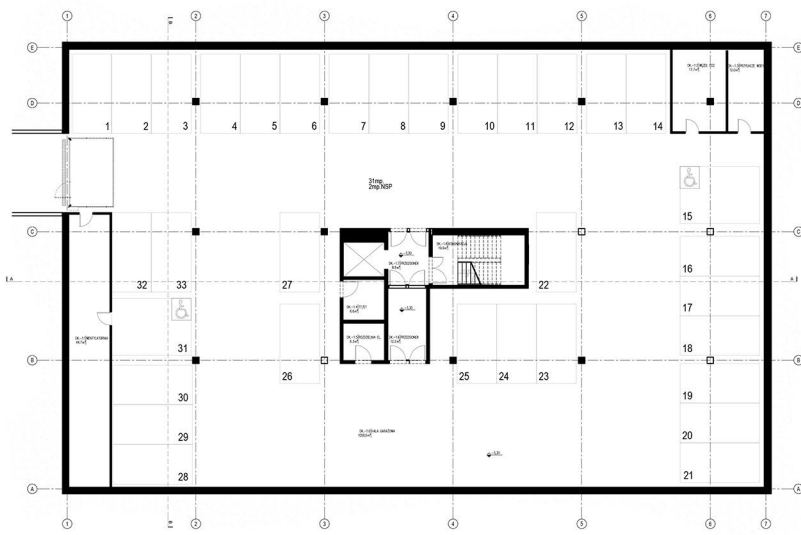


**DOSTĘP DO WODY**

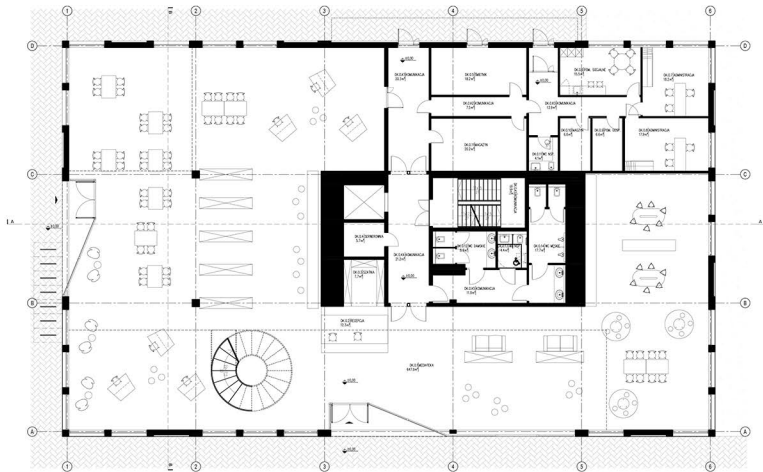


**LOKALIZACJA USŁUG**

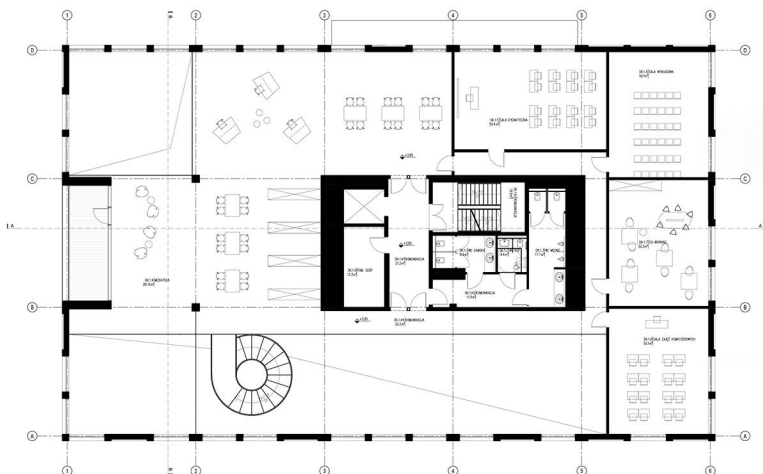




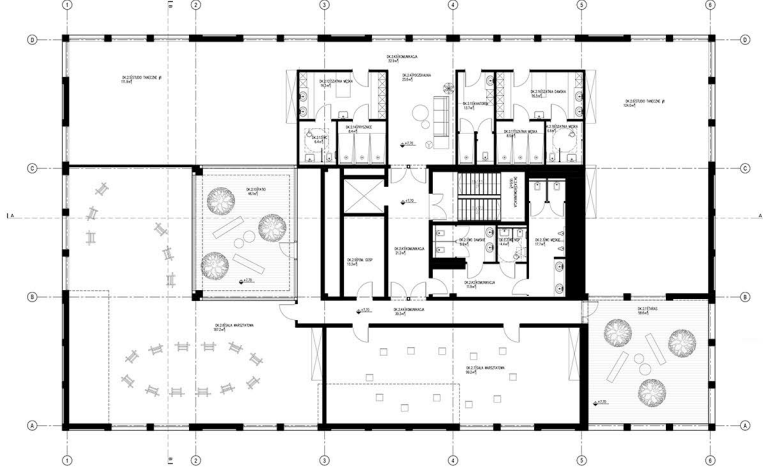
**RZUT KONDYGNACJI -1**  
SKALA 1:200 N



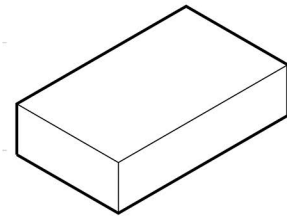
**RZUT KONDYGNACJI 0**  
SKALA 1:200 N



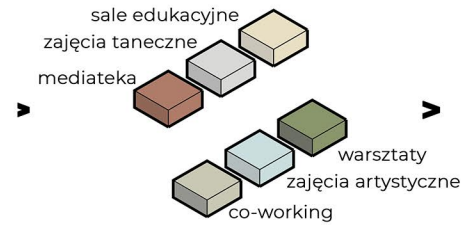
**RZUT KONDYGNACJI +1**  
SKALA 1:200 N



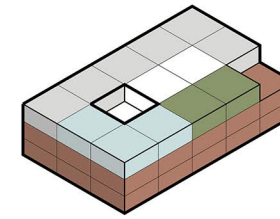
**RZUT KONDYGNACJI +2**  
SKALA 1:200 N



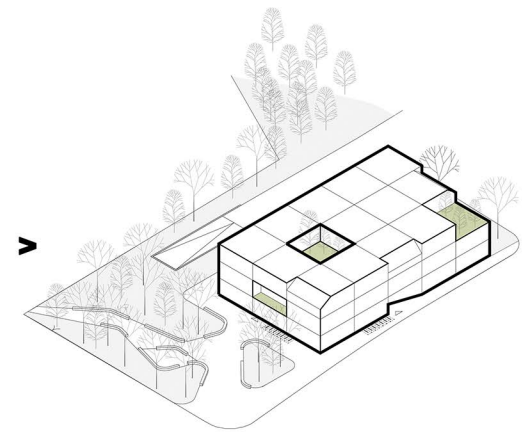
**OBRYS BUDYNKU**  
na podstawie likwidowanego warsztatu



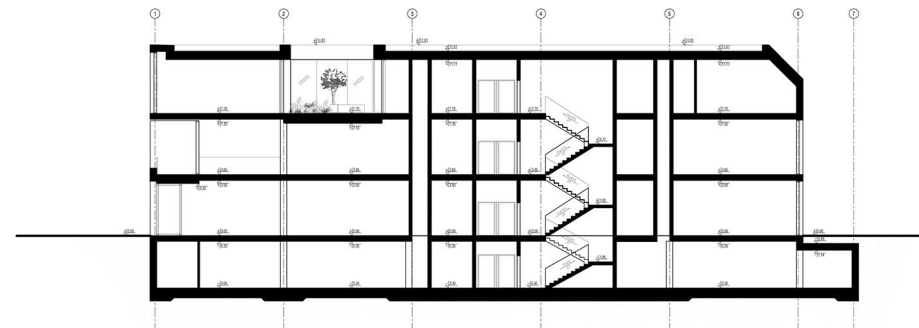
**PROGRAM FUNKCJONALNY**  
w odpowiedzi na potrzeby mieszkańców



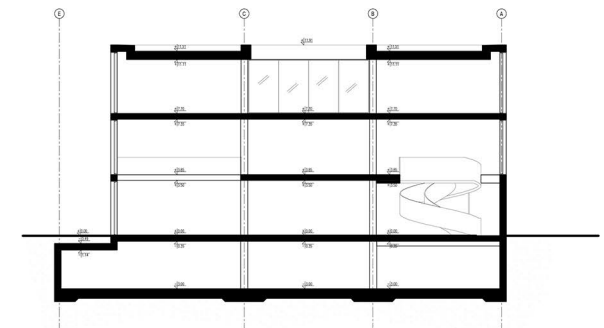
**ZAPIS BRYŁOWY**  
i funkcjonalny



**STWORZENIE PRZYJAZNEGO MIEJSCA**  
sprzyjającego kreatywności



**PRZEKÓJ A-A**  
SKALA 1:200



**PRZEKÓJ B-B**  
SKALA 1:200



**ELEWACJA WSCHODNIA**  
SKALA 1:200



**ELEWACJA POŁUDNIOWA**  
SKALA 1:200



**ELEWACJA ZACHODNIA**  
SKALA 1:200

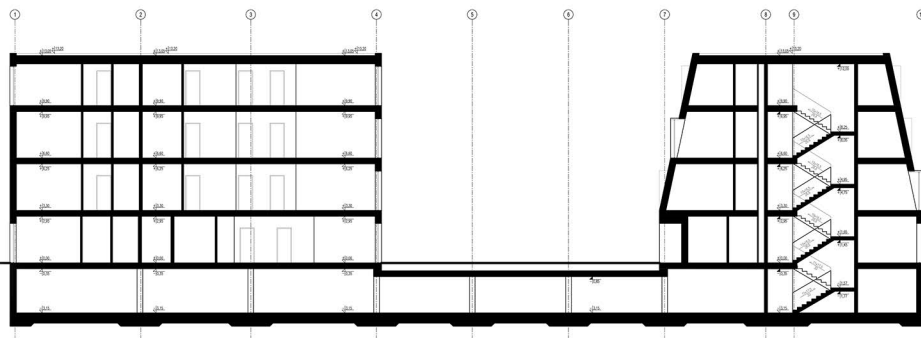


**ELEWACJA PÓŁNOCNA**  
SKALA 1:200







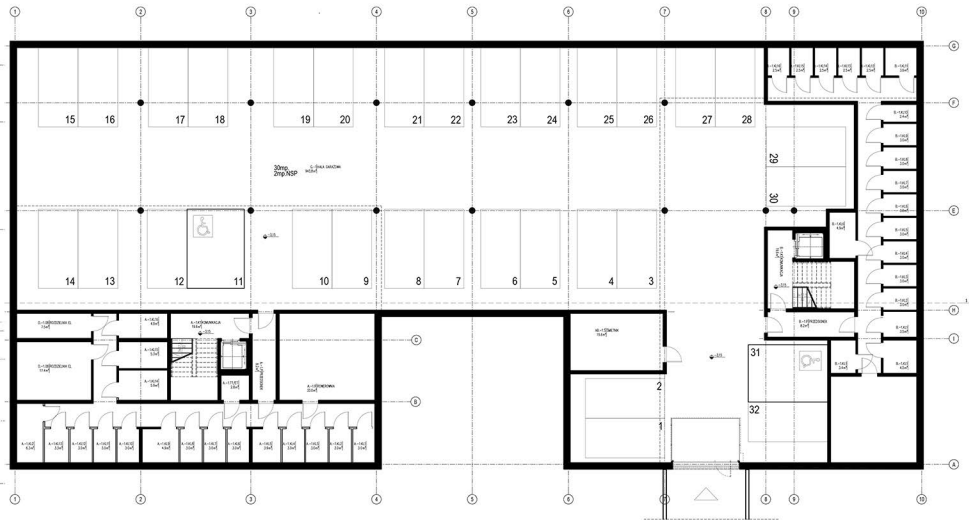


**PRZEKRÓJ 1-1**  
SKALA 1:200



**ELEWACJA PÓŁNOCNA**  
SKALA 1:200

**ELEWACJA WSCHODNIA**  
SKALA 1:200

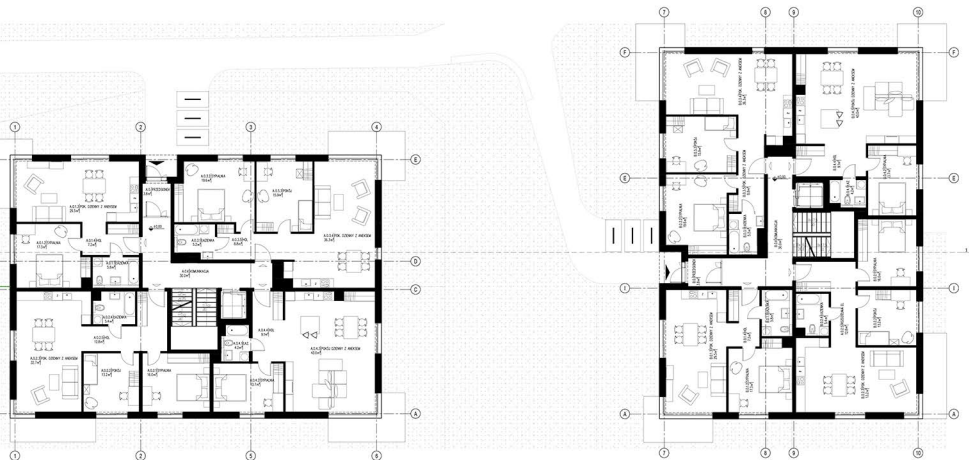


**RZUT KONDYGNACJI -1.4**  
SKALA 1:200 N

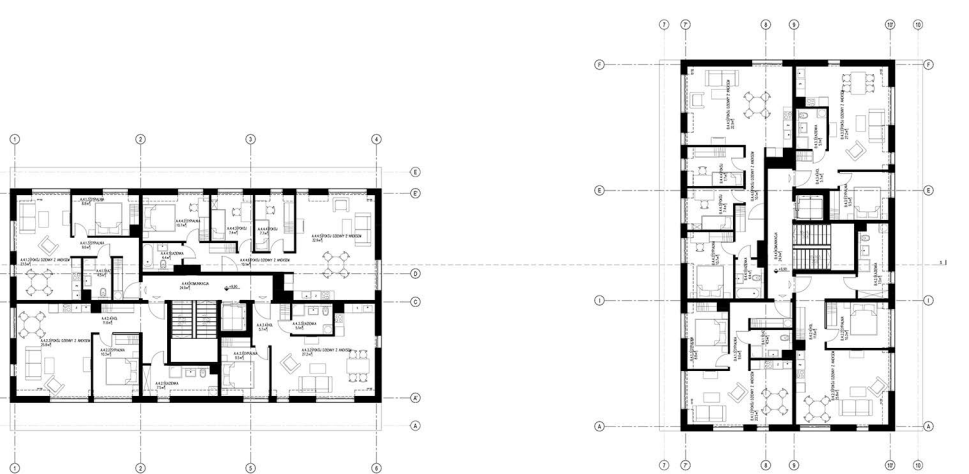


**ELEWACJA POŁUDNIOWA**  
SKALA 1:200

**ELEWACJA ZACHODNIA**  
SKALA 1:200



**RZUT KONDYGNACJI 0.4**  
SKALA 1:200 N



**RZUT KONDYGNACJI +3.4**  
SKALA 1:200 N



