



## **PLANOWANIE TRANSFORMACJI SZCZECIŃSKICH WYSP MIĘDZYODRZA**

### **PLANNING THE TRANSFORMATION OF SZCZECIN'S ISLANDS OF THE ODRA RIVER**

**Zbigniew Władysław Paszkowski<sup>1</sup>**

dr hab. inż. arch., prof. ZUT

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny  
Wydział Budownictwa i Architektury  
Zakład Teorii Architektury, Historii i Konserwacji Zabytków

#### **STRESZCZENIE**

Szczecin, podobnie jak wiele innych europejskich miast portowych, podlega procesom transformacji funkcjonalno-przestrzennej. Szczególnym obszarem tej transformacji są tereny nadwodne, niezwykle ważne dla tożsamości miasta. Rada Miasta Szczecina w dniu 29.06.2009 uchwaliła pierwszy z siedmiu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla ponad 200-hektarowego obszaru nadodrzańskich terenów portowych położonych w centrum Szczecina. Proces urbanistycznej transformacji terenów przemysłowo-portowych jest długotrwały i złożony, na co wskazują doświadczenia wielu innych miast portowych Europy. Uchwalenie planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze – Kępa Parnicka i Wyspa Zielona” po raz pierwszy od wielu lat dało możliwość otwarcia na nowe inwestycje w obszarze nadwodnym, a w rezultacie przełamało patową sytuację inwestycyjną w najciekawszym obszarze miasta – na wyspach odrzańskich. Zadanie inwestycyjne jest jednak niezwykle złożone i wymaga współpracy inwestorów z instytucjami państwowymi i samorządowymi.

Słowa kluczowe: miasto, obszary nadbrzeżne, planowanie przestrzenne, rewitalizacja, Szczecin.

#### **ABSTRACT**

There is in the ongoing process of functional and spatial transformation. The essential area of transformation are the waterfront areas, identity of Szczecin. Newly the first of the waterfront master plans of the Odra River and adjacent canals in the hearth of the city has been resolved, opening the most desirable location for new investments.

Key words: City, revitalization, Szczecin, town planning, waterfront.

---

<sup>1</sup> Informacja o autorze na końcu artykułu / Note about author on the end of paper.

## WSTĘP

Motyw rozwoju miasta nad wodą stał się kanwą opracowanej w roku 2007 marki Szczecina „floating garden” – pływające ogrody. Autorzy nowo wykreowanej marki Szczecina wyjaśniają: „Szczecin 2050 Floating Garden jest wizualizacją wizji. Inspiracją do symbolu stał się zapis miasta w IPA, międzynarodowym alfabecie fonetycznym. Floating Garden albo Pływający Ogród to komunikat, który Szczecin wysłał w świat. Mówi on o otwartości miasta, jego transgraniczności i wizjonerstwie. Podkreśla jego wielokulturowość i wielojęzyczność”<sup>2</sup>.

Autorzy pomysłu marki Szczecina jako „floating garden” widzieli dostrzegli potrzebę powrotu Szczecina nad wodę. Pomysł polega na wykorzystaniu naturalnych walorów położenia geograficznego i topograficznego dla stworzenia miasta przyszłości, miasta przyjaznego mieszkańcom i naturze. Pomiedzy idea a jej realizacją istnieje jednak olbrzymia przestrzeń, która musi być wypełniana przez cząstkowe działania składające się na złożony proces transformacji funkcjonalno-przestrzennej<sup>3</sup>.

## HISTORIA SZCZECIŃSKIEGO MIĘDZYODRZA<sup>4</sup>

Historyczne centrum układu osadniczego Szczecina położone jest na tarasie wysoczyzny morenowej i stokach skarpy nadrzecznej lewego brzegu doliny Odry o 20-metrowej wysokości. Obszar doliny rzeki Odry, pomiędzy dwiema odnogami Odry – Odram Zachodnią i Odram Wschodnią (Regalicą), zwany obecnie Międzyodrzem, był częściowo wykorzystany już w układzie rozplanowania miasta średniowiecznego jako teren składowy, częściowo ufortyfikowany, lecz trudno dostępny głównie dzięki licznym błotom i torfowiskom. Odra Zachodnia, a więc ta odnoga Odry, która opływa obszar Starego Miasta, w okresie, kiedy Szczecin był ważnym ośrodkiem handlowym, członkiem związku miast Hanzy, była rzeką przepływającą przez wewnętrzny układ rozplanowania miasta.

Rozwój przemysłu stoczniowego, transportu morskiego i rzeczno oraz populacji miast spowodował, że stopniowo anektowano tereny Międzyodrza na potrzeby miasta, a zwłaszcza rozwijającego się przemysłu i transportu. W wieku XIX utworzono na tych terenach obszerne baseny portowe, wykonano przekopy i wybudowano kanały umożliwiające lepszą żeglugę po wodach śródlądowych, a także zawijanie statków o dużym tonażu. Pod koniec wieku XIX oraz na początku wieku XX obszar nadwodny Szczecina stał się prawdziwym „salonem” miasta. Bulwary nadrzeczne były miejscem cumowania zamorskich jednostek pływających, tu koncentrował się handel, odbywało się mustrowanie na statki, które stąd wypływały w dalekie rejsy. Odra Zachodnia była obudowana zwartymi pierzejami mieszczkańskich kamienic, obiektów użyteczności publicznej oraz spichlerzy wzdłuż nabrzeży przeładunkowych.

Lewy brzeg Odry był spięty z wyspami odrzańskimi powstałymi na skutek przekopów i z prawobrzeżem miasta mostami zwodzonymi Kłodnym, Długim, Dworcowym i Kolejowym, ułatwiającymi komunikację naziemną i wodną. Na Kępie Parnickiej, zwanej wówczas Silberwiese, powstał układ urbanistyczny o rusztowej strukturze kwartałów z zabudową mieszkaniową, placami składowymi i centralnie położonym rynkiem Holzmarkt.

<sup>2</sup> Na podstawie opisu marki Szczecina zawartego na stronie:

[http://www.szczecin.eu/marka/aktualnosci/szczecin\\_przyszlosci\\_floating\\_garden.html](http://www.szczecin.eu/marka/aktualnosci/szczecin_przyszlosci_floating_garden.html)

<sup>3</sup> Transformacja funkcjonalno-przestrzenna to zespół przekształceń zmieniających przeznaczenie i wyraz przestrzenny fragmentów istniejącej przestrzeni zurbanizowanej w rezultacie zmian gospodarczych, ustrojowych i kulturowych oraz rozwoju technicznego i moralnej dekapitalizacji infrastruktury przestrzeni zurbanizowanej – definicja wg: Z. Paszkowski, *Transformacja przestrzeni śródmiejskich na przykładach wybranych miast europejskich*, Wałkowska Wydawnictwo, Szczecin 2003, s. 80–81.

<sup>4</sup> Szczegółowe informacje dotyczące historii rozwoju tego obszaru Szczecina można uzyskać w publikacji B. Kosińskiej, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2002, rozdz. II.3. Projekty utworzenia nowej dzielnicy na Kępie Parnickiej – uwarunkowania i realizacja, s. 69–77.

Na terenie Kępy Parnickiej zrealizowano istotny, choć nie całkiem udany projekt powiększenia terenu miasta, które w okresie połowy XIX wieku było jeszcze zamknięte opasującymi je fortyfikacjami. Na tym terenie zlokalizowano też urządzenia związane ze stoczną rzeczną oraz transportem śródlądowym. Niewątpliwie kulminacyjnym momentem dla rozwoju obszaru nadwodnego Szczecina było powstanie na przełomie XIX i XX wieku Tarasów Hakena (obecnie noszą one nazwę Wały Chrobrego) z monumentalnymi schodami i budynkami administracyjnymi prowincji, teatrem i szkołą morską. Do dziś obszar ten stanowi wizytówkę miasta i najbardziej rozpoznawalny jego fragment.

Krytyczny dla historii miasta Szczecina, a w szczególności dla jego obszaru nadwodnego, był rok 1944, w którym na skutek nalotów alianckich niemal cały ten obszar legł w gruzach. Pierwszy etap odbudowy zniszczonego starego miasta Szczecina, opóźniony w odniesieniu do odbudowy innych miast, objął teren tzw. „górnego tarasu” Starego Miasta bez nabrzeży Odry. Tereny leżące bezpośrednio przy Odrze, co prawda, odgruzowano, wybudowano kilka nowych obiektów, lecz nie odbudowano wszystkich istniejących tu przed wojną mostów i nabrzeży, ani nie powstała na tym obszarze tak znacząca intensywność użytkowania i zabudowy, jaka miała miejsce w okresie przedwojennym.

Na gruzach Podzamcza, najstarszej części Starego Miasta leżącego bezpośrednio nad Odrą, wybudowano w latach 50. i 60. XX wieku nowoczesną arterię komunikacyjną. Przedpole widokowe na skarpę staromiejską miało zostać oczyszczone z zabudowy, w celu wyeksponowania wzgórza zamkowego z odbudowaną kubaturą zamku Książąt Pomorskich, którego dzieje sięgają czasów piastowskich.

W latach 70. rozpoczęto budowę Trasy Zamkowej biegnącej na słupach ponad terenami portowymi Łasztowni. Została ona włączona w układ drogowy miasta na wysokości Zamku Książąt Pomorskich niwelując to, co do tej pory eksponowano – wyniesienie skarpy zamkowej górującej nad pradoliną Odry. Stan taki trwał do lat 80., kiedy zmieniły się poglądy w zakresie kształtowania Starego Miasta i kiedy pojawiły się możliwości innego spojrzenia na odtworzenie historycznej struktury miasta.



II. 1. Widok z lotu ptaka zespołu wysp odrzańskich. Źródło: fot. C. Skórka  
Fig. 1. Plane view to the Odra islands. Source: photo by C. Skórka

W wyniku ogłoszonego przez Towarzystwo Urbanistów Polskich konkursu urbanistyczno-architektonicznego zespół projektowy pod kierunkiem Prof. Stanisława Latoura i z udziałem piszącego te słowa, uzyskał nagrodę i prawo do opracowania projektu odbudowy Podzamcza. Odbudowa, oparta na wykorzystaniu starych, zachowanych jeszcze pod ziemią fundamentów, po przeprowadzeniu rozległych badań archeologicznych została rozpoczęta dopiero w roku 1996 i niestety, do dziś nie została zakończona<sup>5</sup>.

Mimo nie zakończonej realizacji całego przedsięwzięcia inwestycyjnego, jakim jest odbudowa Podzamcza, jego zrealizowana część pokazuje, że jeśli wewnątrz urbanistyczne utworzone przez przepływającą przez miasto rzekę posiada obudowę w postaci pierzei zabudowy, przyczynia się do lepszego odbioru estetycznego miasta i w sposób bardziej „dostojny” współtworzy krajobraz miejski. Odtworzone wewnątrz ulic i placów oraz gabaryty kamienic pokazały, że na terenie Starego Miasta potrzebna jest zabudowa o skali historycznej, która może odtworzyć tożsamość miasta i jego klimat.



Il. 2. Zdjęcie lotnicze obszaru wysp odrzańskich z Kępą Parnicką w środku. Źródło: Materiał z Archiwum Urzędu Miejskiego

Fig. 2. Plane view to the Odra islands with Kępa Parnicka in the middle. Source: the Municipal Archive

<sup>5</sup> Teoretyczne podstawy odbudowy Starego Miasta w Szczecinie zostały omówione w pracy doktorskiej Z. Paszkowskiego, *Restrukturalizacja miasta historycznego jako metoda jego współczesnego kształtowania, na podstawie starego miasta w Szczecinie*, praca doktorska 1987, I wydanie Hogben, Szczecin 2008

## ZAGOSPODAROWANIE OBSZARU MIĘDZYODRZA

Okres odbudowy powojennej w Polsce Ludowej nie był dla rozwoju przestrzennego obszaru Międzyodrza okresem chlubnym. Jedną z przyczyn braku inwestycji na tym terenie były trudne warunki gruntowo-wodne na całym obszarze Międzyodrza. Konieczność głębokiego palowania nie zachęcała do inwestowania na tym obszarze, dopóki można było zabudowywać inne tereny śródmiejskie, bardziej przydatne do zabudowy pod względem nośności gruntu.

Współczesny obszar Międzyodrza to tereny ekstensywnego zagospodarowania obiektami magazynowymi, produkcyjnymi i usługowymi, częściowo związanymi z obsługą portu rzecznego i morskiego oraz stoczni, a także nielicznymi obiektami mieszkalnymi stanowiącymi pozostałości zabudowy przedwojennej. Obszar Międzyodrza przecina wspomniana wcześniej, wijąca się na estakadach, dwupasmowa Trasa Zamkowa, łącząca lewobrzeżne śródmieście Szczecina z jego częścią prawobrzeżną i dalej z zewnętrznym układem drogowym.

Przeprowadzona analiza historyczno-konserwatorska tego obszaru wykazała istnienie wielu pozostałości dawnego układu miejskiego, fortyfikacji oraz podziałów własnościowych. Kilka obiektów wpisanych zostało do rejestru zabytków. Obszar ten jest we władaniu różnych podmiotów gospodarczych, przy czym terenów należących do miasta jest mało. Są to głównie drogi i nabrzeża. Zarówno budynki, jak i infrastruktura drogowa oraz portowa (nabrzeża, dźwigi, slip) są w średnim lub złym stanie technicznym. Na terenie stoczni rzecznej znajdującym się na styku Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej stały dwa stoczniowe dźwigi, a nieopodal wybudowana została nowa hala produkcyjna i skromny budynek biurowy. Pozostałe obiekty to baraki i zabudowa tymczasowa. Część z tych obiektów jest aktualnie stopniowo rozbierana z uwagi na zagrożenie zawaleniem się.

Walory krajobrazowe obszaru Międzyodrza to głównie elementy krajobrazu renaturalizowanego, widoki w kierunku lewobrzeżnej części miasta i obecność akwenów wodnych. Architektura tego obszaru, poza objętymi ochroną konserwatorską obiektami Urzędu Celnego, będącej w ruinie zabudowy starej rzeźni na Łasztowni i pozostałości XIX-wiecznej zabudowy mieszkalnej na Kępie Parnickiej, nie przedstawia żadnej wartości. Mimo to podczas wydarzeń, takich jakimi były Tall Ship Races w Szczecinie w roku 2007, niektóre obszary, jak np. Łasztownia, nabrały swoistego uroku, a widoki panoramiczne na skarpę Starego Miasta, na odbudowany Zamek Książąt Pomorskich i Podzamcze oraz odremontowany zespół Wałów Chrobrego zapewniły niezwykle wrażenia estetyczne.



Il. 3. Widok Kanału Zielonego w kierunku południowym. W tle widoczny most kolejowy nad Przekopem Parnickim. Źródło: fot. Z. Paszkowski

Fig. 3. View to Zielony channel in southern direction. In the background railway bridge over Przekop Parnicki. Source: photo by Z. Paszkowski



Il. 4. Widok Kanału Zielonego z przystanią łodzi motorowych. W tle widoczny budynek poczty przy ul. Dworcowej. Źródło: fot. Z. Paszkowski

Fig. 4. View to Zielony channel with motor boats wharf. In the background Post Office building. Source: photo by Z. Paszkowski



Il. 5. Widok na skarpe staromiejską z terenu byłej stoczni rzecznej Odra. Źródło: fot. Z. Paszkowski

Fig. 5. View to Old Town scarp from area of previous river shipyard Odra. Source: photo by Z. Paszkowski



Il. 6. Fragment urządzenia wyciągowego dla barek tzw. slipu znajdującego się na terenie byłej stoczni rzecznej na Wyspie Zielonej. Obiekt techniki objęty ochroną konserwatorską. Źródło: fot. Z. Paszkowski

Fig. 6. Part of the shipyard installation called "slip" on the area of former shipyard. Source: photo by author

## KONCEPCJE ZAGOSPODAROWANIA

Idea odzyskania terenu Międzyodrza dla funkcji ogólnomiejskich znana była już wiele lat temu. W latach 90. XX wieku Biuro Projektów BIMOR w Szczecinie opracowywało Plan Portu obejmujący obszar przemysłowy położony w centrum Szczecina. Zmiany legislacyjne, własnościowe i proceduralne sprawiły, że przez wiele lat opracowanie to nie mogło być zakończone. W roku 2004 projekt planu przejęty został przez Biuro Planowania Przestrzennego Miasta, a w roku 2007 podzielono obszar objęty Planem Portu na siedem mniejszych terenów, dla których wszczęto oddzielne procedury planistyczne. Dzięki takiemu zabiegowi możliwe stało się sukcesywne uchwalanie planów, zgodnie z obowiązku-

jącym aktualnie stanem prawnym i we współpracy z pomiotami gospodarczymi oraz deweloperami działającymi w każdym z obszarów.

Równolegle opracowywano wiele koncepcji, przeprowadzono warsztaty urbanistyczne, konkursy. Studenci kierunku architektury i urbanistyki ze Szczecina i z innych partnerskich uniwersytetów przygotowywali prace dyplomowe na temat możliwości i sposobu zagospodarowania tych terenów. W ramach programu europejskiego Phare Interreg w latach 1999-2000 opracowano na Wydziale Budownictwa i Architektury Politechniki Szczecińskiej szereg wizji przestrzennych i możliwości zagospodarowania Łasztowni, jednego z najciekawszych terenów Międzyodrza, leżącego naprzeciw Wałów Chrobrego. W roku 2005 na moje zlecenie jako Architekta Miasta opracowany został „plan operacyjny” zagospodarowania terenów nadodrzańskich, w którym sformułowano zalecenia i ograniczenia wynikające z różnych ustaleń z zainteresowanymi podmiotami uzgadniającymi i właścicielskimi.

Jednakże dopiero w roku 2007 sprawa planowania przyszłości Międzyodrza nabrała tempa i rozmachu. Miasto Szczecin przyjęło wówczas formułę otwartej i zdecydowanej współpracy z potencjalnymi inwestorami, którzy, albo już byli dysponentami terenów nadodrzańskich, albo byli zainteresowani ich nabyciem i dalszym zagospodarowaniem. Dla terenu Międzyodrza w jego części południowej, obejmującej Wyspę Zieloną i Kępę Parnicką, opracowane zostały dwie koncepcje inwestorskie, które, po przeprowadzeniu weryfikacji przez Biuro Planowania Przestrzennego Miasta i instytucje uzgadniające, stały się podstawą opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego tego obszaru. Plan ten został zatwierdzony decyzją Rady Miasta Szczecina w czerwcu 2009.



Il. 7. Wiadukt kolejowy nad ul. Heyki o niskim prześwicie, na trasie jedynej drogi dojazdowej do Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej. Przebudowa tego wiaduktu warunkuje możliwość wykorzystania wysp na potrzeby inwestycyjne. Źródło: fot. Z. Paszkowski

Fig. 7. Railway viaduct over Heyki street with low gauge. The only access road to Kępa Parnicka and Zielona island. Reconstruction of the flyover is a condition to invest on the islands. Source: photo by Z. Paszkowski

W roku 2007 na zlecenie właściciela 12 ha Wyspy Zielonej i Kępy Parnickiej duńskie biuro architektoniczne Form Arkitekter z Hoelbeck opracowało koncepcję zagospodarowania tych terenów<sup>6</sup>. Ideą było zachowanie historycznego, rusztowego charakteru podziału przestrzeni z jednoczesnym „nałożeniem” nowej siatki przestrzeni publicznych wykreowanych w osiach widokowych ukierunkowanych na istotne dominanty śródmieścia Szczecina, znajdujące się w okalającej Kępę Parnicką przestrzeni krajobrazowej miasta. Architekci z biura Form Arkitekter założyli ponadto, że projekt może być realizowany eta-

<sup>6</sup> Projekty koncepcyjne biura Form Arkitekter i biura West 8 dostępne są na stronach internetowych Urzędu Miasta Szczecin.

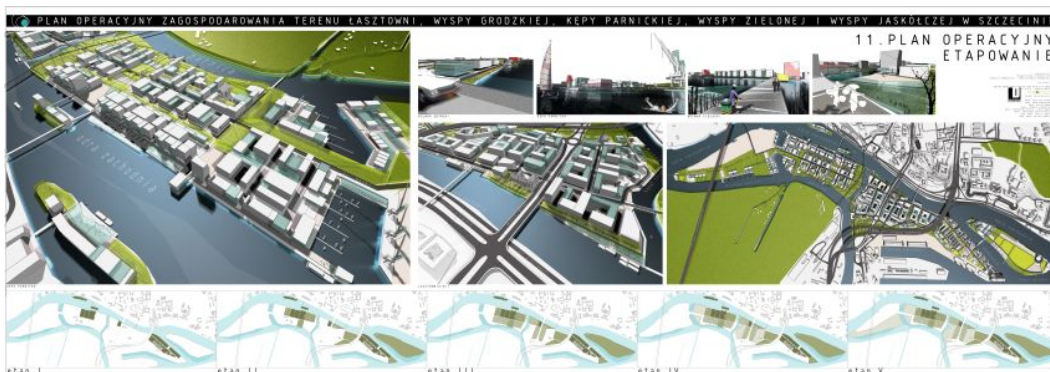
pami, a poszczególne etapy realizacji powinny mieć charakter zwarty, umożliwiając normalne funkcjonowanie w zrealizowanej części obszaru zagospodarowania. Przewidziano zabudowę wysokościową na terenie Wyspy Zielonej w taki sposób, by nie zasłaniała ona dalekich widoków z górnego tarasu Starego Miasta w kierunku Międzyodrza i Gór Bukowych znajdujących się na Prawobrzeżu Szczecina. Zabudowa wysokościowa miała zamykać zurbanizowaną część wnętrza urbanistycznego doliny Odry.

Drugą koncepcję zagospodarowania przestrzennego, opracowaną na zlecenie inwestora irlandzkiego przedstawiło znane biuro urbanistyczne WEST 8 z Rotterdamu. Istotą tej koncepcji było wytworzenie zróżnicowanej pod względem użytkowania i wysokości, ale zwartej i stosunkowo wysokiej zabudowy wielofunkcyjnej. Zabudowa ta miała być kształtowana w sposób odmienny od wynikającego z historycznego przebiegu ulic zachowanego na terenie Kępy Parnickiej (Silberwiese). Projektanci holenderscy uznali, że nie ma potrzeby kontynuowania sztywnego podziału przestrzeni na kwartały, pochodzącego z czasów pruskich, gdyż środkowa część wyspy Kępa Parnicka byłaby w takim układzie dla inwestorów zupełnie nieinteresująca. Zaproponowali zmianę układu własnościowego wzdłuż nowych, zmienionych linii regulacyjnych ulic i swobodny układ zabudowy w kształcie litery S, z wytworzeniem w środku wyspy enklawy zabudowy wysokościowej i w płynnie ukształtowanych pierzejach ulicznych. Konsekwencją takiego ukształtowania urbanistycznego przestrzeni publicznych stała się konieczność dokonania przekształceń własnościowych - wykupu lub ekwiwalentnej zamiany gruntów pomiędzy dotychczasowymi właścicielami i dzierżawcami.



Il. 8. Plan operacyjny zagospodarowania terenu Międzyodrza – założenia ogólne. Plan opracowany na zlecenie Architekta Miasta w 2005 roku. Źródło: [www.szczecin.bip](http://www.szczecin.bip)

Fig. 8. Operational Plan for Międzyodrza area – general assumptions. Plan developed as a contract initiated by the Head Architect of Szczecin in 2005. Source: [www.szczecin.bip](http://www.szczecin.bip)



Il. 9. Plan operacyjny zagospodarowania terenu Międzyodrza – etapowanie. Plan opracowany na zlecenie Architekta Miasta w 2005 roku. Źródło: [www.szczecin.bip](http://www.szczecin.bip)

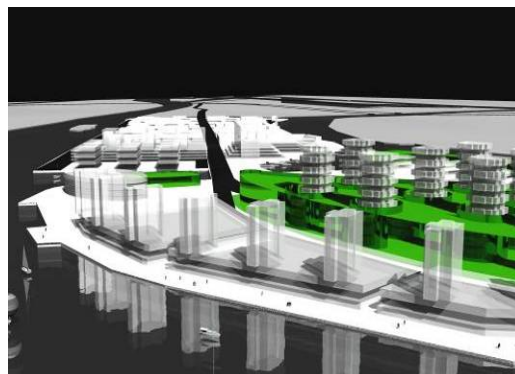
Fig. 9. Operational Plan for Międzyodrza area – stages. Plan developed as a contract initiated by the Head Architect of Szczecin in 2005. Source: [www.szczecin.bip](http://www.szczecin.bip)





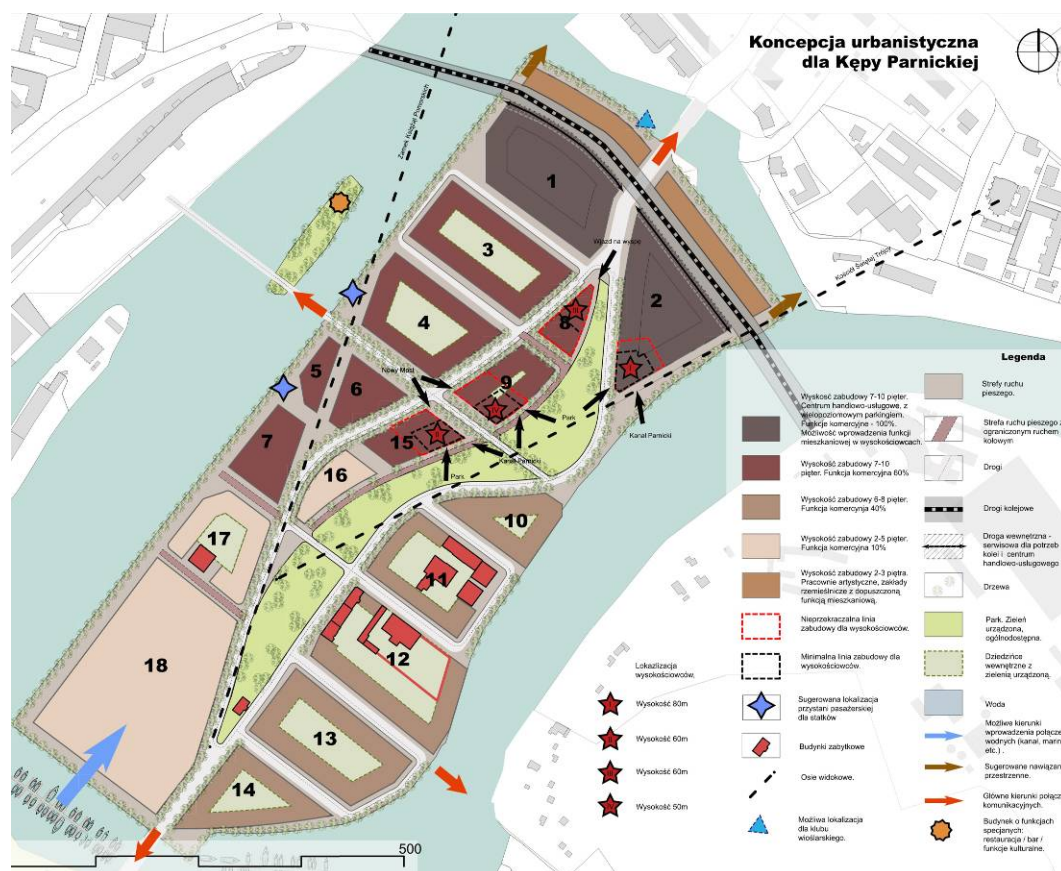
Il. 10. Wizja zagospodarowania Kępy Parnickiej oraz Wyspy Zielonej – widok ogólny. Fragment opracowania APA URBICON w Szczecinie z 2006 roku. Źródło: APA URBICON

Fig. 10. Vision of Kępa Parnicka and Zielona islands development – general view. Part of APA URBICON publication. Source: APA URBICON



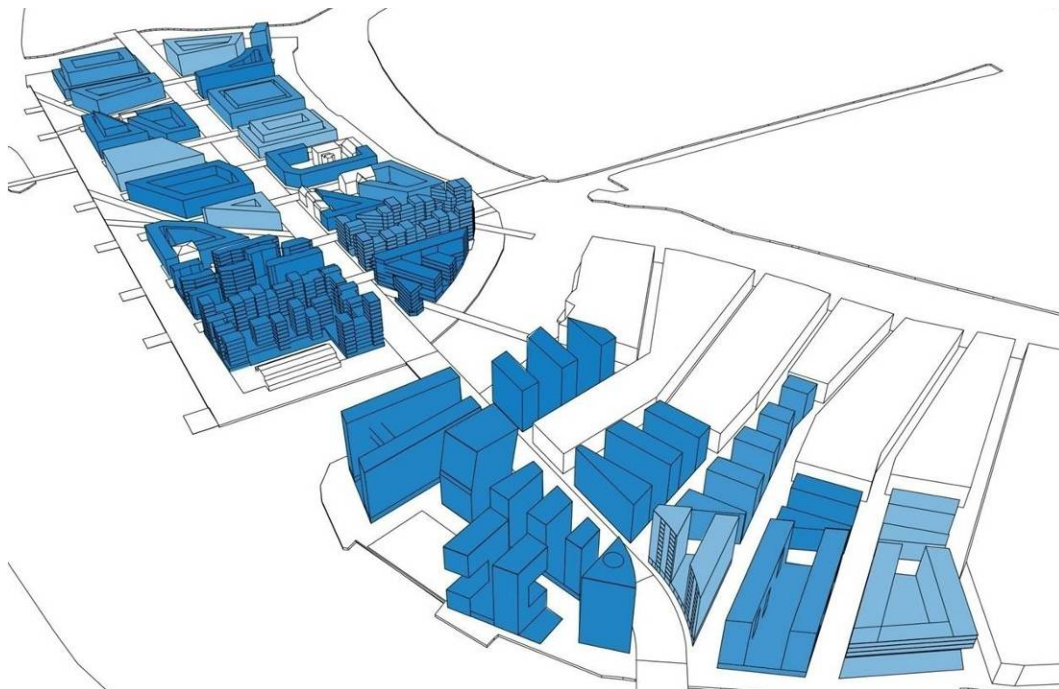
Il. 11. Wizja zagospodarowania Kępy Parnickiej oraz Wyspy Zielonej – widok zabudowy nad Odrą Zachodnią. Fragment opracowania APA URBICON w Szczecinie z 2006 roku. Źródło: APA URBICON

Fig. 11. Vision of Kępa Parnicka and Zielona islands development – view to Western Odra buildings. Part of APA URBICON publication. Source: APA URBICON



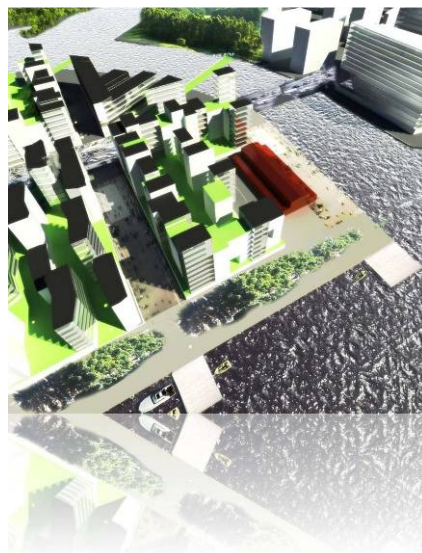
Il. 12. Konceptcja zagospodarowania Kępy Parnickiej opracowana przez biuro West 8 z Rotterdamu w 2007 r., z charakterystycznym układem ul. Heyki w kształcie litery „S”. Źródło: Archiwum Urzędu Miejskiego

Fig. 12. Vision of Kępa Parnicka developed by West 8 from Rotterdam (2007) with characteristic “S” shape of Heyki street. Source: the Municipal Archive



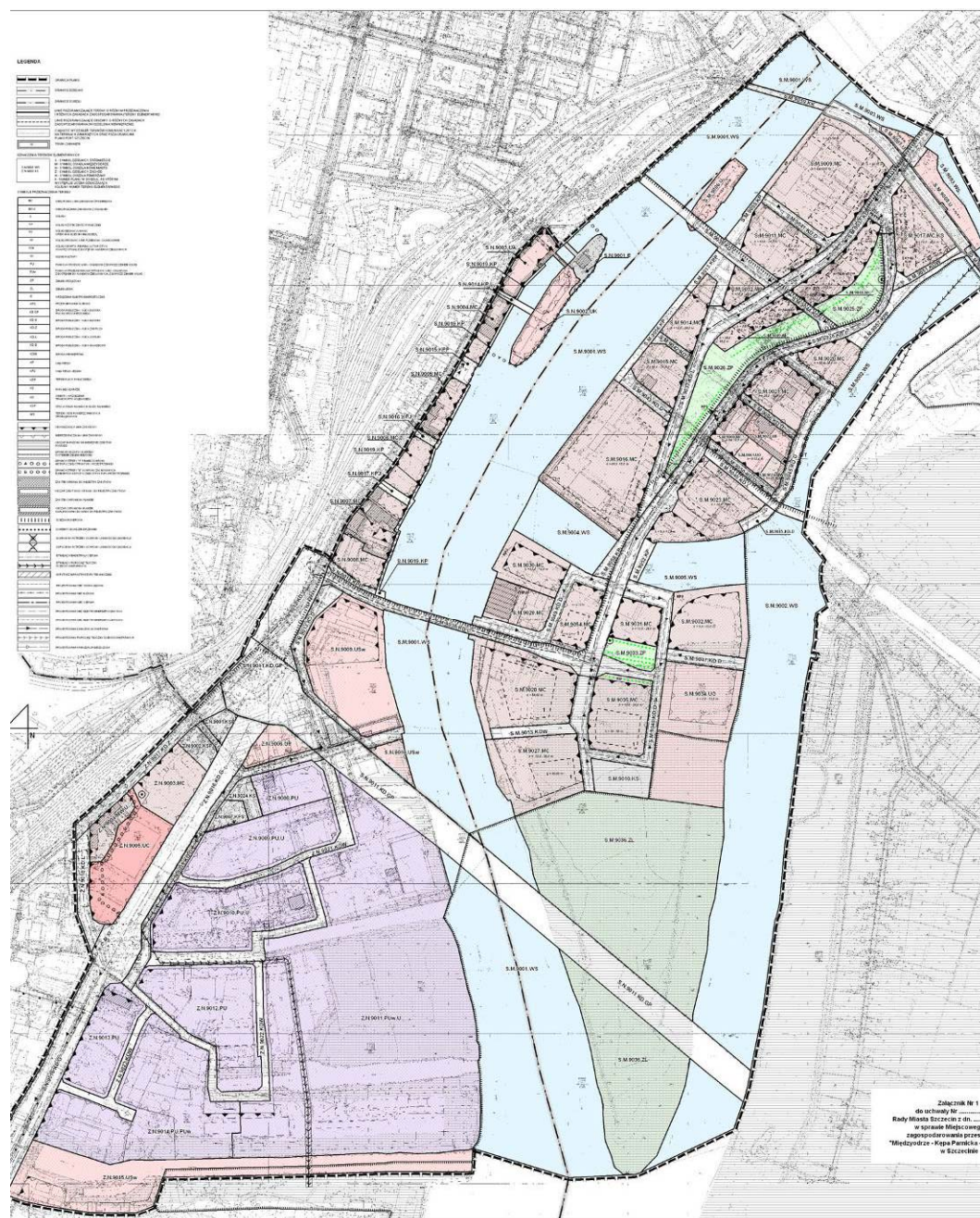
Il. 13. Fragment opracowania koncepcyjnego zagospodarowania Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej przygotowanego przez firmę Form Arkitekter z Hoelbeck w Danii z roku 2008. Rysunek ilustruje maksymalną intensywność zabudowy tego obszaru. Źródło: Biuro Form Arkitekter

Fig. 13. Part of the Kępa Parnicka and Zielona island concept developed by Form Arkitekter form Hoelbeck, Denmark, 2008. Figure shows maximum density on the area. Source: Form Arkitekter Office



Il. 14. Wizja zabudowy Kępy Parnickiej i Wyspy Zielonej jako obszaru koncentracji zabudowy i usług według opracowania architektów z firmy Form Arkitekter z Hoelbeck w Danii z roku 2008. Źródło: Biuro Form Arkitekter

Fig. 14 (a) and (b). Vision of the Kępa Parnicka and Zielona island concept developed by Form Arkitekter form Hoelbeck, Denmark as a area of concentrated multifunctional development. Source: Form Arkitekter Office



Il. 15. Rysunek miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze – Kępa Parnicka i Wyspa Zielona” uchwalonego przez Radę Miasta w 2009, [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Nr 63 poz. 1707, 2009.09.09. Źródło: <http://bip.um.szczecin.pl/>

Fig. 15. Graphic appendix to the Local Land Arrangement Plan „Międzyodrze – Kępa Parnicka i Wyspa Zielona” in: Official Journal of Westpomeranian Voivodship no. 63 at position 1707, 9th September 2009. Source: <http://bip.um.szczecin.pl/>

Dla przedłożonych koncepcji zagospodarowania Miasto Szczecin dokonało analizy kosztów skutków finansowych uchwalenia planu. Mając na uwadze atrakcyjność i unikatowość rozwiązania podziału przestrzeni zaproponowanego przez biuro holenderskie, Prezydent Szczecina zarekomendował to rozwiązanie do dalszego opracowania planistycznego w obszarze Kępy Parnickiej oraz oparcie się w zakresie zagospodarowania Wyspy Zielonej na koncepcji duńskiej. Obydwa rozwiązania zakładały, że zabudowa będzie mia-

ła zróżnicowany charakter, zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i wysokościowym, tak, aby przeciwdziałać monotonii, która jest charakterystyczna dla założeń urbanistycznych projektowanych w jednym czasie przez jeden zespół projektowy, zapewniając powstanie różnorodnych form architektonicznych. W obu wariantach uwzględniono konieczność budowy nabrzeży i bulwarów spacerowych wokół wysp oraz specyficzny, proekologiczny charakter znacznej części Wyspy Zielonej ze względu na istniejący na jej terenie naturalny krajobraz i ukształtowanie. Dość istotną ingerencją w naturalny charakter Wyspy Zielonej będzie przeprowadzenie nad tą wyspą na estakadzie fragmentu projektowanej nowej obwodnicy śródmiejskiej, ul. Nowogdańskiej. W poprzednich opracowaniach planistycznych, ul. Nowogdańska miała komunikować Kępę Parnicką i Wyspę Zieloną z pozostałą częścią miasta. Zdecydowano jednak, że wyspy będą lepiej powiązane pod względem komunikacyjnym mostami niskowodnymi, a ul. Nowogdańska, jako wysokowodna przeprawa drogowa o wyższej kategorii, przeprowadzona zostanie ponad Wyspą Zieloną nie komunikując się z nią.

Opisane powyżej dwie koncepcje inwestorskie, po przeprowadzeniu weryfikacji przez Biuro Planowania Przestrzennego Miasta i instytucje uzgadniające, stały się podstawą opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego tego obszaru. Plan ten został zatwierdzony decyzją Rady Miasta Szczecina w czerwcu 2009.

## **ZAŁOŻENIA MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Podstawowym założeniem omawianego planu miejscowego jest realizacja zasad równoważenia rozwoju przestrzennego miasta. Rozwój ten powinien charakteryzować się trwałością zastosowanych rozwiązań z zachowaniem zasad kohezji (spójnością z otoczeniem i historią), otwartością na zmiany i koncepcje inwestycyjne, wariantowaniem rozwiązań, ciągłością i równoważeniem rozwoju miasta<sup>7</sup>. Plan miejscowy w dużym stopniu musiał więc uwzględniać istniejące wartości tkwiące w istniejącej przestrzeni. Na terenie Kępy

Parnickiej (Silberwiese) historyczny rusztowy układ przestrzenny, nawiązujący do układów urbanistycznych średniowiecznych miast lokacyjnych, z usytuowanym w środku rynkiem (Holzmarkt), jest nadal jeszcze widoczny w wybrukowanych granitową kostką ulicach i wyłożonych płytami granitowymi chodnikach. Historyczny kształt przestrzenny jest ponadto zapisany w licznych planach historycznych, na wędutach i fotografiach. Ten pochodzący z połowy XIX wieku układ przestrzenny zagospodarowania Kępy Parnickiej stanowił poszerzenie śródmieścia Szczecina jeszcze wtedy, gdy od strony zachodniej i północnej miasto ograniczone było fortyfikacjami nowożytnymi. Zabudowa, która tworzyła ten układ urbanistyczny, została zniszczona w wyniku bombardowań alianckich i nie została po wojnie odbudowana. Dominantami w przestrzeni Kępy Parnickiej stały się: kilkupiętrowy betonowy bunkier, odsłonięty od kamuflującej go wcześniej zabudowy i ocalały dziwnym trafem budynek, mieszczący obecnie wojewódzką stację sanepidu.

Powstaje zasadnicze pytanie, czy rzeczywiście, w istniejącym układzie przestrzennym historycznego miasta, tak daleko idąca transformacja historycznego układu przestrzennego jest konieczna i uprawniona. Analizując problem pod kątem wartości należy zastanowić się, jakich wartości należy w takiej sytuacji bronić. Czy Szczecin powinien odzyskać swój kształt przestrzenny z okresu przedwojennego, czy raczej ulegać procesowi transformacji i przekształcaniu w nowoczesną metropolię, z wykorzystaniem swoich najlepszych walorów topograficznych i historycznych, chroniąc jedynie te wartości, które w istotny sposób stanowią o jego tożsamości.

Śmiała decyzja o zmianie układu przestrzennego zabudowy Kępy Parnickiej może przyczynić się do powodzenia całego projektu inwestorskiego, jeśli tylko inne elementy tego

<sup>7</sup> Problematyka zrównoważonego rozwoju miasta została omówiona szeroko w publikacji zbiorowej pod redakcją E. Heczko-Hyłowej, *Trwały rozwój polskich miast nowym wyzwaniem dla planowania i zarządzania przestrzenią*, wyd. w Politechnice Krakowskiej w roku 2001 r.

projektu okazały się możliwe do zrealizowania (komunikacja, infrastruktura, inwestycje kubaturowe). Ta współzależność wielu czynników kształtujących miasto jest oczywistym utrudnieniem w realizacji nowej zabudowy wysp odrzańskich, ale też i wielkim wyzwaniem – zarówno dla deweloperów, jak i dla Miasta. W uchwalonym planie dopuszczona została zabudowa wysokościowa w kilku miejscach – w środku Kępy Parnickiej i na Wyspie Zielonej – z dopuszczeniem zabudowy 60-metrowej. Przewidziano też możliwość zabudowy bezpośrednio w linii wody (efekt Wenecji) – w nawiązaniu do zabudowań poindustrialnych znajdujących się pomiędzy ul. Kolumba a nurtem Odry, tworzących interesujący romantyczny fragment starego Szczecina. Objęto ochroną pozostałości kwartałowej zabudowy na Kępie Parnickiej oraz unikatowe urządzenie stoczniowe do wyciągania barek – tzw. slip. Zakaz zabudowy wprowadzono na obszarze Wyspy Zielonej, gdzie zachowany został naturalny krajobraz nadodrzański.

### KONCEPCJA PARTNERSTWA PUBLICZNO-PRYWATNEGO

Uchwalony przez Radę Miasta Szczecina miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego<sup>8</sup> zakłada współpracę podmiotów prywatnych, deweloperów z gminą Miasto Szczecin oraz innymi dysponentami terenów, jak PKP, PKS czy Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Aby urzeczywistnić założenia tak złożonego projektu, jakim jest zagospodarowanie wysp odrzańskich, współpraca publiczno-prywatna (Miasto i inwestorzy) jest nieodzowna<sup>9</sup>. Bez tych wzajemnie skoordynowanych działań, bez współpracy Miasta z podmiotami dysponującymi terenami na obszarze objętym planem, zapisy planu pozostaną martwe.

Lista niezbędnych działań, w celu rozpoczęcia deweloperskiego procesu inwestycyjnego jest długa. Pierwszym etapem tej współpracy powinno być ustalenie parytetu wymiany ekwiwalentnej w celu przeprowadzenia satysfakcjonującego obie strony procesu wtórnego podziału terenów lub/i ich zamiany oraz opracowanie programu i finansowania budowy infrastruktury technicznej. Uchwalenie planu spowodowało, że ceny gruntu, dotychczas praktycznie niezdatnego do użytkowania, powinny zdecydowanie wzrosnąć. Z kolei spora część gruntów prywatnych została w planie przeznaczona pod komunikację, nabrzeża, co wiąże się z obowiązkiem przejęcia tych terenów przez Miasto. I wreszcie problem najtrudniejszy, bo wymagający kolosalnych nakładów – infrastruktura.

Aby projekt mógł zostać zrealizowany, a miasto mogło zyskać nową, dobrze skomunikowaną dzielnicę śródmiejską, obszar wysp musi być połączony z pozostałą częścią Szczecina drogami i mostami. Obecnie funkcjonujący, jedyny przejazd na Kępę Parnicką już dziś jest niewystarczający z uwagi na gabaryty przejazdu pod wiaduktem kolejowym. Poza tym zakładane przez plan miejscowy zainwestowanie na wyspach Kępa Parnicka i Wyspa Zielona wymaga budowy co najmniej dwóch nowych przepraw mostowych przez Odrę Zachodnią, tj. w miejscu zburzonego w czasie działań wojennych mostu Dworcowego, leżącego naprzeciw Dworca Głównego PKP oraz nowej przeprawy pomiędzy ul. Kolumba a Kępą Parnicką. Trzeci most nad Przekopem Parnickim miałby połączyć Kępę Parnicką z terenem Wyspy Puckiej, która ma również bardzo złe połączenie drogowe z centrum miasta.

W ramach partnerstwa publiczno-prywatnego należy się spodziewać finansowania inwestycji publicznych przez podmioty prywatne, w tym w szczególności w zakresie budowy dróg i mostów. Bez współpracy w tym zakresie Miasto prawdopodobnie nie będzie w stanie udźwignąć ciężaru inwestycji infrastrukturalnych, jaki niesie ze sobą uchwalenie tego planu.

<sup>8</sup> *Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Międzyodrza – Kępa Parnicka, Wyspa Zielona”*, opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego Nr 63 poz. 1707, 2009.09.09.

<sup>9</sup> Zwraca uwagę na tę okoliczność J. Nekanda-Trepka, główny projektant planu w referacie wygłoszonym na Konferencji Naukowej Pro-Revita w Łodzi w roku 2008.

## PODSUMOWANIE

Uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów Wyspy Zielonej i Kępy Parnickiej przez Radę Miasta Szczecina stanowi po wielu latach planowania i oczekiwania ważny krok w kierunku transformacji tej centralnie położonej, prestiżowej i wyjątkowej pod względem walorów krajobrazu miejskiego części Szczecina. Inwestowanie w tym obszarze jest również ważne dla budowania tożsamości miasta i jego marki.

Należy mieć nadzieję, że mimo kryzysu ekonomicznego planowane inwestycje będą sukcesywnie realizowane, a Szczecin Floating Garden stanie się motorem napędowym rozwoju jakościowego i społecznego miasta.

## PLANNING THE TRANSFORMATION OF SZCZECIN'S ISLANDS OF THE Odra RIVER

### INTRODUCTION

The motive of development as a city at the water has become an outline for the "Floating Garden" Brand of the city of Szczecin, developed in 2007. The authors of the new-created brand explain: "Szczecin 2050 Floating Garden is a visualisation of the idea. The inspiration of the symbol was an IPA (International Phonetic Alphabet) code of the city name. The Floating Garden in an announcement from city of Szczecin to the world. It says about an openness of the city, it's transboundary and visionary aspects. It underlines it's multi-cultural and multilingual values<sup>10</sup>.

The authors of the city Brand presented as "floating garden" have noticed and urgent need of the city to be back at the waterside. The aim of the idea is to take advantages of natural geographic and topographic predispositions to create the future city, the city friendly to inhabitants and nature. However there is a huge gap between idea and implementation. It has to be complemented by individual activities within the broader spatial and functional transformation process<sup>11</sup>.

### THE HISTORY OF SZCZECIN'S MIĘDZYODRZE AREA<sup>12</sup>

The historical city centre is located on the moraine terrace and 20-meter high riverside scarp on the left bank of Odra river. The area of Odra valley, between two branches of Odra – Western and Eastern (Regalica) is called Międzyodrze. The area was partly planned even in middle-age town as a storage area, partly fortified and hardly accessible because of numerous swamps and peat-bogs. The Western Odra adjacent to the Old City area was planned as a part of inner-city area in the times when Szczecin was an important trade city participating in Hanseatic Union.

<sup>10</sup> Based on the Szczecin Brand presentatnon:

[http://www.szczecin.eu/marka/aktualnosci/szczecin\\_przyszlosci\\_floating\\_garden.html](http://www.szczecin.eu/marka/aktualnosci/szczecin_przyszlosci_floating_garden.html)

<sup>11</sup> Spatial and functional transformation is a set of modifications changing functional and spatial character of the parts of existing urban space according to economic, political, culture changes and technological progress and ethical fall of urban space as well. – definition based on: Z. Paszkowski, *Transformacja przestrzeni śródmiejskich na przykładach wybranych miast europejskich*, Walkowska Wydawnictwo, Szczecin 2003, s. 80–81.

<sup>12</sup> The detailed information on history of this area of Szczecin available in publication: B. Kozińska, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2002 rozdz. II.3. Projekty utworzenia nowej dzielnicy na Kępie Parnickiej - uwarunkowania i realizacja, s. 69–77.

The development of shipyard industry, sea and river transport and increasing population lead to gradual annexation of Międzyodrza area for city demands – mainly for developing industry and transport. In the 19<sup>th</sup> century there were created port basins, ditches and channels improving inland shipping and enabling big ships to call at a port. At the end of the 19<sup>th</sup> and at the beginning of the 20<sup>th</sup> century the riverside area has become a real “city salon” of Szczecin. The riverside boulevards have become an important port for ships before their overseas cruise. The Western Odra riverbank was built-up with compact frontages of middle-class maisons, public buildings and granaries along storage wharf.

The left bank of Odra was connected with Odra islands created by ditches and bascule bridges Kłodny, Długi, Dworcowy and Kolejowy improving city’s land and water communication. For the Kępa Parnicka island there has been created characteristic urban layout based on the structure of housing quarters, storage areas and centrally located Holzmarkt market.

There was another, not fully successful urban project of extending the city area, (which was in the half of the 19<sup>th</sup> century still hardly fortified) to the Kępa Parnicka island. The facilities of shipyard and inland water transport were located on the area. The key moment for the riverside area development was construction of the Haken Terraces in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century (presently called: Wały Chrobrego) with monumental stairs, provincial administrative buildings, theatre and Sea Academy. Until nowadays the area remains a city “visiting-card” and the most recognizable part of the city landscape.

The critical date for the history of Szczecin, particularly for riverside area, was year 1944. In the result of the Allied air raids almost the entire area has turned into a ruin. The first period of the Szczecin’s Old Town reconstruction, delayed according to other Polish cities, has covered so-called “upper terrace” or the Old Town without the direct riverbank. The Odra riverside area was in fact cleared from the rubble, even some new buildings have been built, but the original pre-war wharf, bridges were left without reconstruction. The pre-war intensity and activity of the built-up area have been never restored.

On the rubble of Podzamcze – the oldest part of the Old Town – located directly at the Odra riverbank the modern communication artery was constructed in the 50’s and 60’s of the 20<sup>th</sup> century. The viewing foreground for the old town scarp was planned to be torn down to expose the castle hill with reconstructed solid of the Castle of the Pomeranian Dukes.

In the 70’s a construction of Trasa Zamkowa – main communication artery planned on the columns over port area of Łasztownia island - has started. The artery has been connected to a city communication system at the Castle of Pomeranian Dukes. It has wrecked the plans of visual exposition of the castle hill and scarp to the Odra valley. Such a state has remained until 80’s when the concepts for a development of the Old Town changed and the possibility to restore the historic structure of Szczecin has appeared.

As a result of a competition announced by the Society of Polish Town Planners, a team of planners under the leadership of professor Stanisław Latour and with the participation of the author of this article, was awarded the main prize. In repercussion the team has achieved a right to prepare the project of restoration of Podzamcze area. The reconstruction concept based on using the original foundation preserved underground. After the complex archeological research in 1996 the reconstruction has been started, unfortunately has not been finished yet<sup>13</sup>.

Despite the unfinished realization of the reconstruction investment on Podzamcze area, the finished so far part shows that if the urban interior created by the river flowing through the city is built-up as a frontage concept, it contributes to the better image of the city and

---

<sup>13</sup> The theoretical basis of the Old Town reconstruction has been presented in detail in doctoral thesis of Zbigniew Paszkowski, *Restrukturalizacja miasta historycznego jako metoda jego współczesnego kształtowania, na podstawie starego miasta w Szczecinie*, Szczecin 1987, 1st edition by Hogben, Szczecin 2008

creates more dignified city landscape. The restored quarters, streets, squares and overall dimensions of maisons point the fact, that the area of Old Town needs a development in historic scale – the only to be able to restore the identity and climate of Szczecin.

## **DEVELOPMENT OF MIĘDZYODRZE AREA**

The post-war period of PRL (Polish People's Republic) was pretty shameful for spatial development of Międzyodrze area. One of the reasons of lack of investment at the area was hard geological conditions. The necessity to deeply drive a piles to provide solid foundation was an obstruction to invest on the area, particularly that other city sites could be easily built-up in the aspect of geological conditions.

The present area of Międzyodrze is extensively developed as a storage, production and commercial site, mainly related to servicing the port and shipyard. There is also several housing remained since the pre-war period. Międzyodrze is also crossed by the mentioned Trasa Zamkowa artery connecting Odra's left and right side of city.

The historical and conservation analysis of the area has proved the existence of remaining of the original city layout, fortifications and ownership structure. Some of the buildings have been put in the Register of Architectural Monuments. The area is in the hands of numerous different owners, but the part of municipal land is really minor. These are mainly roads and embankments. Both, buildings, road and port infrastructure (cranes, embankment, slip) are in average or poor condition. On the area of river shipyard located between islands Kępa Parnicka and Zielona two cranes remained and newly build production hall with office building. The other buildings are barracks and temporary constructions. Some of these buildings are little by little pulling down because of life hazard.

The landscape values of Międzyodrze are the main elements of re-naturalized landscape, the views to Odra's left-bank part of Szczecin and the presence of water. The architecture value of the area, excluding protected building of Customs House, old butchery on Łasztownia island, remaining of 19<sup>th</sup> century housing on Kępa Parnicka island, is nearly none. Nevertheless, during such events as Tall Ship Races 2007 in Szczecin, some parts of the area (for example Łasztownia island) has turned into charming places and the panoramic view on Old Town scarp, Castle of the Pomeranian Dukes with Podzamcze and restored Wały Chrobrego gave unique esthetic impressions.

## **CONCEPTS OF DEVELOPMENT**

The concept of restoration of Międzyodrze area for the purpose of city functions has been known for many years. In the 90's of the 20<sup>th</sup> century the BIMOR design office in Szczecin has developed the Plan of Port including industrial area in the city centre. The legal, ownership and procedural changes have practically hindered finishing the planning works for many years. In the year 2004 the project of the masterplan has been taken over by the Municipal Planning Bureau, and in 2007 the area covered by the plan has been divided into seven smaller areas. For those areas individual planning procedures have been initiated. Due to such intervention it has become possible to consecutively enact the plans according to present state of law and with cooperation with developers and firms being active on those areas.

The other concepts, architectural workshops, competitions took place at the same time. Students of Architecture and Urban Design form Szczecin and other universities engaged in scientific partnership have been preparing their architectural works and diplomas related to development of the area. Within the European program Phare Interreg 1999-2000, at the Department of Engineering and Architecture (Technical University of Szczecin), many other spatial concepts of Łasztownia island have been developed. Łasztownia is one of the most interesting areas of Międzyodrze, located opposite to Wały



Chrobrego. In the year 2005 on author's personal order (being at the time the Head Architect of Szczecin), the "operational plan" for the riverside areas was developed. The plan included many recommendations and limitations deriving from different establishments with the interested entities and owners.

However only in year 2007 the issue of future of Międzyodrza area has got stronger and has got a momentum. The city of Szczecin approved the formula of open and tight cooperation with potential investors – mainly those who were owners or willing to buy land within the area. Two investment concepts have been developed for southern part of Międzyodrza – islands Kępa Parnicka and Zielona. After verification by the Municipal Planning Bureau and agreeing institutions the concepts have become a basis for developing the Local Land Arrangement Plan for the area. The mentioned plan has been agreed by the City Council's decision on June 2009.

In the year 2007, the Form Arkitekter office from Hoelbeck, Danmark developed a spatial vision as a contract with the owner of 12 hectares of islands Kępa Parnicka and Zielona<sup>14</sup>. The idea was to protect the historic layout of the quarters with overlapping new grid of public spaces created on visual axes directed to the key cityscape dominants of Szczecin. The architects from the Form Arkitekter office also assumed the possibility of realization of the concept in stages, and so on the particular stages should have compact character enabling normal functioning of realized stages of the development. The high-rise buildings was planned on island Zielona in unique urban layout to prevent covering the characteristic scenic views from city centre in the direction to Międzyodrza and Odra's right-side part of the city. The high-rise development was planned to enclose the urban part of the Odra valley.

The second spatial concept developed by the West 8 architectural office from Rotterdam, as a contract with an Irish investor. The main idea of the project was to create a multi-functional dense and relatively high buildings. The urban layout of the buildings was different from historical configuration of communication on Kępa Parnicka (Silberwiese) island. The Dutch designers assumed no need to continue the fixed historical land divisions derived from Prussian times, because of fact that in such layout the middle part of the island would be completely uninteresting for investors. They have proposed a change of land ownership structure according to the proposed changed flow of streets and unrestricted layout of buildings based on the "S" shape. They have also created an inner island – the enclave of high-rise buildings. The consequence of such public spaces concept was necessity to change the structure of land ownership – ransom or equivalent land change between previous owners and tenants.

Additionally the City of Szczecin prepared the analysis of financial effects of the new plan. Due to the attractiveness and unique character of the Dutch concept, the Mayor of Szczecin recommended this concept for the further planning works on the area of Kępa Parnicka. For the area of island Zielona the Danish concept has been recommended. Both concepts assumed a diversified character of buildings – both in functional and height aspect – to prevent a characteristic urban monotony of the planning works developed by one design team basing only on diversified architectural forms. Both projects included design solutions for wharfs, boulevards around the islands and the unique pro-ecological character of island Zielona. The important intrusion into the island Zielona landscape will be new communication flyover called Nowogdańska street located over part of the island. In the previous plans the new artery was planned to connect both islands with the city centre. Finally it was decided that the river bridges will be the better solution for the connection with city and the new Nowogdańska flyover will pass over the island Zielona as a higher level communication.

---

<sup>14</sup> The conceptual Project of Form Arkitekter and West 8 office are available on official Internet website of city of Szczecin.

The both presented investment concepts, after verification by the Municipal Planning Bureau and agreeing institutions have become a basis for developing the Local Land Arrangement Plan for the area. The mentioned plan has been agreed by the City Council's decision on June 2009.

### THE ESTABLISHMENTS OF THE LAND ARRANGEMENT PLAN

The key establishment of the Land Arrangement Plan is realization of sustainable development issues. The sustainable development should carry such notions as a durability of design solutions with respecting the cohesion rule (coherence between history and environment), openness for changes and different investment concepts, creating scenarios, sustainable solutions for the city<sup>15</sup>. The plan was to take into consideration the existing spatial values. On the Kępa Parnicka (Silberwiese) island the historic quarters structure, referring to the medieval towns with central market (Holzmarkt), is still visible in stone streets and granite pavements. The historic spatial order was also noticed in numerous historic plans and photographs. The 19<sup>th</sup> century structure of Kępa Parnicka was a natural extension of the city core even while Szczecin was enclosed from western and eastern side by modern fortifications. The buildings of the urban structure were torn down after the Allied bombardments and were not reconstructed after the II World War. The multi-storey concrete bunker and one historic building (presently occupied by the Local Sanitary Station) have become the only spatial dominants at the area after the war.

The key question is if really such advanced transformation of historic spatial structure is necessary and entitled. Analyzing the problem in the aspect of value, it must be considered what exactly values we are going to protect. Is Szczecin going to restore its pre-war spatial structure or the city should be transformed into a modern metropolis with its best topographic and historic values (protecting only the values affecting the image of the city. The brave decision of changing the urban structure of Kępa Parnicka can contribute to general success of the investment on the area, only if other elements of the structure will be achievable (communication, infrastructure etc.). This correlation of many factors creating city is the common difficulty in realization of investment plan for Odra islands, but also a great challenge for both – investors and municipality. In the agreed spatial plan the is also some high-rise buildings allowed – even up to 60 meters of height. It is in the middle of Kępa Parnicka island and on the island Zielona. The frontage buildings system is also planned (the "Venice" effect), mainly in relation with postindustrial buildings between Kolumba street and Odra river. It is to restore the unique romantic atmosphere of this part of Szczecin. The protected area is a part of historic quarters structure on Kępa Parnicka island and the unique shipyard installation called "slip". There is also prohibition in the plan to build on the part of the Zielona island where the natural riverside landscape remained unchanged.

### THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP CONCEPT

The Local Land Arrangement Plan enacted by the City Council assumes cooperation between private developers, the Municipality of Szczecin and other land owners, such as PKP (Polish Railways), PKS (Polish Vehicle Transportation) or Regional Board of Water Management. The private – public partnership is indispensable for such a complex planning enterprise to come true. Without the cooperation and partnership, the establishments of the plan will be left unused on the piece of paper.

---

<sup>15</sup> The sustainable development issues have been presented in details in group publication under edition of E. Heczko-Hyłowa, *Trwały rozwój polskich miast nowym wyzwaniem dla planowania i zarządzania przestrzenią*, printed on Technical University of Cracov, 2001.

The list of indispensable tasks to initiate the investment process is long. The first stage of the cooperation should be to set up the equivalent exchange of the land ownership on the area (which should satisfy both sides of the process) and to develop a financial program for development of the infrastructure. The plan agreement has caused land value to significantly raise up. Then a major part of the private land was planned for communication purposes, wharfs – so it means that the Municipality is obliged to take over this areas. Finally the most difficult problem, because of demanding colossal capital expenditure, is the infrastructure.

The condition to realize the plan and to develop a new district of the city centre is its direct connection with other parts of Szczecin by roads and bridges. The only existing bridge to Kępa Parnicka is presently insufficient, mainly because of the low height below the railway viaduct. Besides the planned investments on Kępa Parnicka and Zielona islands demand construction of at least two new bridges over Western Odra – one at the position of destroyed during the war bridge opposite to railway station, second new bridge between Kępa Parnicka and Kolumba street. The third would be located between Kępa Parnicka and Pucka island (which has also insufficient connection with the city centre).

Within the private – public partnership it is expected to finance some public investments by the private stakeholders, mainly according to construction of bridges and roads. Without such a cooperation the Municipality probably won't be able to carry all the infrastructure investments deriving from the Local Land Arrangement Plan.

## SUMMARY

The enacted by the City Council Local Land Arrangement Plan for the area of Kępa Parnicka and Zielona islands is after many years of waiting and planning very important step in the direction of transformation of the centrally located, prestige and unique in the aspect of landscape part of Szczecin. Investing on the area is also very important to create identity and Brand of the city.

Apart from economic crisis it belongs to have hope to realize incrementally the investments and the Floating Garden idea for Szczecin will be a driving force to initiate social and quality development of the city.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Form Arkitekter, *Projekt studialny Kępa Parnicka i Wyspa Zielona*, Hoelbeck 2007, [www.szczecin.bip.pl](http://www.szczecin.bip.pl).
- [2] Red. Heczko-Hyłowa E. (praca zbiorowa), *Trwały rozwój polskich miast nowym wyzwaniem dla planowania i zarządzania przestrzenią*, Politechnika Krakowska, Kraków 2001.
- [3] Kosińska B., *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, stowarzyszenie Historyków Sztuki, Oddział Szczeciński, Szczecin 2002.
- [4] Nekanda-Trepka J., *Prywatny kapitał w rewitalizacji terenów przemysłowych na wyspach Międzyodrza w Szczecinie*, maszynopis do publikacji [w:] Materiały z Konferencji Pro-Revita, Łódź 2008.
- [5] *Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Międzyodrze – Kępa Parnicka, Wyspa Zielona”*, Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Nr 63 poz. 1707, 2009.09.09.
- [6] Paszkowski Z., *Restrukturalizacja miasta historycznego jako metoda jego współczesnego kształtowania, na podstawie starego miasta w Szczecinie*, praca doktorska 1987, I wydanie Hogben, Szczecin 2008.
- [7] Paszkowski Z., *Transformacja przestrzeni śródmiejskich na przykładach wybranych miast europejskich*, Walkowska Wydawnictwo, Szczecin 2003.

**O AUTORZE**

Zbigniew Władysław Paszkowski, ur. w roku 1955 w Krakowie, absolwent Politechniki Krakowskiej Wydział Architektury 1979 roku, doktorat 1987, habilitacja 1997, obecnie profesor nadzwyczajny ZUT w Szczecinie, prodekan ds. Nauki i Organizacji Wydziału Budownictwa i Architektury. W latach 2003-2005 dyrektor WUiAB Urzędu Miasta Szczecin. Architekt, założyciel i główny projektant biura projektów Urbicon Spółka z o.o. w Szczecinie, autor wielu publikacji i realizacji architektonicznych w Polsce.