2712

ZAGOSPODAROWANIE STARGARDU SZCZECIŃSKIEGO DLA POTRZEB TURYSTYKI KRAJOZNAWCZEJ

Sprawozdanie z konferencji problemowej
w Stargardzie, w dniu 11 kwietnia 1973 r.

Instytut Turystyki - Pracownia w Szczecinie
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Stargardzie

ZAGOSPODAROWANIE STARGARDU SZCZECIŃSKIEGO
DLA POTRZEB TURYSTYKI KRAJOZNAWCZEJ

Sprawozdanie z konferencji problemowej
w Stargardzie, w dniu 11 kwietnia 1973 r.

Instytut Turystyki - Pracownia w Szczecinie
Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Stargardzie

S P I S T R E Ś C I

	str.
INFORMACJE WSTĘPNE	1
PRZEBIEG KONFERENCJI	2
Otwarcie	2
Referat	4
- charakterystyka ogólna miasta	6
- walory krajoznawcze	6
- zagospodarowanie turystyczne	10
- ruch turystyczny	12
- prognozy	13
- wnioski	14
- koncepcja zagospodarowania turystycznego miasta	15
Pytania dotyczące referatu oraz odpowiedzi	20
Ważniejsze tematy omówione w dyskusji	23
Odpowiedzi dotyczące dyskusji	31
Podsumowanie dyskusji	34
Zamknięcie obrad	35
LISTA UCZESTNIKÓW KONFERENCJI	37

2112

I N F O R M A C J E W S T Ę P N E

Konferencja zorganizowana została przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Stargardzie Szczecińskim i Instytut Turystyki - Pracownię w Szczecinie w oparciu o wykonane w 1972 r. przez Pracownię studium "Zasady zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych. Opracowanie wstępne na przykładzie Stargardu", którego autorem jest adiunkt Instytutu Turystyki mgr Lech Sarosiek. Studium to jest częścią szerszego zadania wykonywanego przez Instytut Turystyki, a związanego z zagospodarowaniem przestrzennym miejscowości krajoznawczych w Polsce dla potrzeb ruchu turystycznego. Narada stargardzka była czwartą chronologicznie, organizowaną przez Instytut Turystyki, konferencją dotyczącą metod zagospodarowania turystycznego wielkich centrów i ośrodków krajoznawczych. Dwa pierwsze spotkania poświęcone problemom Torunia i Szczecina oraz Chełmna i Stargardu odbyły się w Bydgoszczy /w dniach: 15 maja i 24 listopada 1972 r./, trzecie poświęcone wyłącznie problemom zagospodarowania Chełmna - w Chełmnie w dniu 14 marca 1973 r.

Obrady w Stargardzie poprzedzone zostały przekazaniem wymienionego studium Prezydiom: Miejskiej i Powiatowej Rady Narodowej. Umożliwiło to dokładne zapoznanie się zainteresowanych z opracowaniem i wymienienie poglądów na temat przedstawionych wniosków i propozycji. Dlatego też obrady uzyskały przede wszystkim charakter praktyczny, co uwidoczniło się szczególnie w przebiegu dyskusji. Referat wiodący zilustrowany został materiałem graficznym.

Posiedzenie odbyło się w zabytkowym ratuszu staromiejskim - siedzibie Prezydium WRN w Stargardzie. W konferencji wzięło udział 40 osób, w tym 29 ze Stargardu, 5 reprezentujących jednostki wojewódzkie ze Szczecina oraz 6 osób z Pracowni Szczecińskiej i Bydgoskiej Instytutu Turystyki. W trakcie obrad zabrało głos 17 dyskutantów.

P R Z E B I E G K O N F E R E N C J I

Otwarcie

Obrady otworzył z-ca przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Stargardzie S t a n i s ł a w B a r t o s i k witając osoby przybyłe oraz odczytując program konferencji.

Do prezydium zostali zaproszeni:

- Konstanty Cyglicki - sekretarz Prezydium MRN w Stargardzie,
- mgr Władysław Możejko - dyrektor NBP w Stargardzie, przewodniczący Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu, przewodniczący Komisji Ochrony nad Zabytkami przy Zarządzie Oddziału PTTK w Stargardzie,
- dr Czesław Piskorski - kierownik Pracowni Instytutu Turystyki w Szczecinie,
- mgr inż.arch. Romana Przybyszewska-Gudelis - kierownik Pracowni Instytutu Turystyki w Bydgoszczy,
- mgr Józef Zajdlic - sekretarz Prezydium PRN w Stargardzie, prezes Stargardzkiego Towarzystwa Kultury.

Wprowadzenie do tematu konferencji wygłosił dr C z e s ł a w P i s k o r s k i - kierownik Pracowni Szczecińskiej Instytutu Turystyki.

Na początku swego wystąpienia krótko zreferował historię i zadania Instytutu oraz Pracowni w Szczecinie. Instytut Turystyki powstał w 1972 r. i posiada jednostki organizacyjne w 7 miastach. Każda z nich prowadzi prace o znaczeniu ogólnopolskim. Pracownia Szczecińska jest niewielką placówką naukowo-badawczą, liczy bowiem tylko 4 pracowników /w tym 3 naukowo-badawczych i jedną pomoc techniczną/. Pomimo tych rozmiarów wykonano już kilka

opracowań służących zarówno potrzebom nauki, jak i gospodarce narodowej, starając się prace prowadzić na "materiale miejscowym" tj. związanym z terenem woj. szczecińskiego.

Z ważniejszych opracowań Pracowni Szczecińskiej wymienić należy inwentaryzację zagospodarowania i ruchu turystycznego Wyżyny Ińskiej, ocenę możliwości recepcji letników na szczecińskim śródlądziu, studium nad zespołem turystycznym Szczecin-Świnoujście i studium nad zasadami przystosowania dla potrzeb turystyki czołowych obiektów przyrodniczych kraju /na przykładzie Wolińskiego Parku Narodowego/. W toku są prace nad Poznaniem i Kamieniem Pomorskim. Ostatnio wykonano badania nad Stargardem jako ośrodkiem krajoznawczym, które są przedmiotem odbywającej się konferencji.

Podkreślić trzeba również wkład Pracowni Szczecińskiej w prace przygotowawcze do Planu Kierunkowego Zagospodarowania Turystycznego Polski i włączenie się do opracowań związanych z grupą tematyczną 09 tzw. problemów węzłowych w zakresie podstaw przestrzennego zagospodarowania kraju.

Następnie dr C.Piskorski omówił krótko definicję turystyki, zwrócił uwagę na pozycję tych zagadnień w świecie i na rozwój ruchu turystycznego w Polsce. Podkreślił znaczenie interdyscyplinarne problemów turystyczno-krajoznawczych i konieczność przygotowania się do rozwójutej dziedziny życia gospodarczego, kulturalnego i społecznego w Polsce.

Plan Kierunkowy Zagospodarowania Turystycznego wyznacza m.in. najcenniejsze walory krajoznawcze Polski. Walory o charakterze punktowym podzielono na trzy grupy:

- wielkie centra - jest ich 8, w tym Szczecin;
- ośrodki krajoznawcze - 57, w tym z woj.szczecińskiego Kamień, Stargard i Świnoujście;

- mniejsze zespoły i pojedyńcze obiekty - 420, z pow. stargardzkiego Pęzino.

W tych miejscowościach przede wszystkim koncentruje się lub będzie rósł ruch krajoznawczy. Dlatego trzeba je odpowiednio przygotować do recepcji przyjezdnych.

Zwołane przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Stargardzie i Pracownię Szczecińską Instytutu Turystyki posiedzenie ma za zadanie przedyskutowanie zasad zagospodarowania przestrzennego ośrodków krajoznawczych na przykładzie właśnie tego miasta. Pracami tego typu objęte zostały w Polsce dwa ośrodki: Chełmno /woj.bydgoskie/ i Stargard. W opracowaniach badano przede wszystkim zagadnienia walorów miasta, problem ich zabezpieczenia. Chodzi o to, jak przygotować Stargard do przyszłego napływu turystów, jak chronić jego walory a zarazem wyeksponować i udostępnić dla przyjezdnych.

Opracowania o Stargardzie i Chełmnie są pierwszymi tego typu w Polsce. Wykonane zostały w porozumieniu i przy wykorzystaniu licznych materiałów pracowni planistycznych i jednostek zajmujących się recepcją turystów w szerokim tego słowa znaczeniu.

Kończąc wypowiedź dr C.Piskorski prosił o uwagi krytyczne. Wyraził przekonanie, że będą one miały wielkie znaczenie w dalszej pracy naukowo-badawczej Instytutu Turystyki nad tym tematem, a również przy wdrożeniu omawianych zagadnień w praktycznym zagospodarowaniu Stargardu dla recepcji turystów.

Referat

Referat wygłosił autor opracowania, mgr L e c h S a r o s i e k - adiunkt Pracowni Instytutu Turystyki w Szczecinie.

Na początku swego wystąpienia referent zaznaczył, iż:

- opracowanie ma charakter roboczego studium i zawiera zagadnienia dyskusyjne, nowe, które mogą ulec jeszcze zmianom;
- prezentowana problematyka jest bardzo obszarna; zostanie ona omówiona w różnym stopniu szczegółowości w zależności od potrzeb;
- wypowiedź w niektórych momentach różni się od tekstu opracowania ze względu na zdobyte doświadczenia w dalszych studiach w ramach tej grupy tematycznej;
- charakter studialny pracy ustala jej szczegółowość; prezentuje się główne problemy, kierunki i zasady oraz analizy i wnioski w układzie przestrzennym i funkcjonalnym w zasadzie pomijając wielkości. Zagadnienia szczegółowe podano przykładowo w celu zainspirowania jednostek realizacyjnych i pokazania możliwości i sposobu podejścia turystyki do określonych problemów;
- opracowanie nie jest studium optymalnym, ale uwzględniającym realnie stan obecny i trendy rozwojowe miasta; zawiera postulaty, wnioski i propozycje możliwe i konieczne do realizacji w zakresie turystyki;
- plansze graficzne przedstawiają: sytuację Stargardu w zakresie turystyki ze szczególnym uwzględnieniem ustaleń Planu Kierunkowego Zagospodarowania Turystycznego Polski, zagadnienia turystyczne w skali miasta i zespołu staromiejskiego, propozycje zagospodarowania turystycznego miasta oraz - wykonane w Pracowni Bydgoskiej Instytutu Turystyki - opracowania teoretyczno-modelowe.

Charakterystyka ogólna miasta

Stargard pełni trzy główne funkcje: węzła komunikacyjnego, ośrodka przemysłowego i usługowego - jest w układzie sieci osadniczej województwa miastem subregionalnym. Funkcja turystyczna jest obecnie niewielka, sezonowa.

Układ funkcjonalno-przestrzenny miasta jest typowy dla poważnej ilości ośrodków krajoznawczych średniej wielkości wyznaczonych w Planie Kierunkowym. Podstawowe cechy tego układu rzutujące na organizację ruchu i zagospodarowania turystycznego są następujące:

- główna tranzytowa trasa drogowa z Bydgoszczy do Szczecina koncentrująca około 80% ruchu turystycznego /a także ogólnego/, przebiega przez Stare Miasto i ogólnomiejski ośrodek usługowy;
- centralny ośrodek usługowy znajduje się pomiędzy dzielnicą staromiejską a dworcem kolejowym.

Walory krajoznawcze

Problematykę tą rozpatrywano według podziału przyjętego w Planie Kierunkowym. O atrakcyjności Stargardu jako ośrodka krajoznawczego decydują obiekty dóbr kultury. Składają się na nie:

- jeden z najlepiej zachowanych w kraju zespołów umocnień obronnych - około 900 m murów /tj. 25% pierwotnej długości/, 4 baszty, 3 bramy /w tym unikalna brama Portowa/, czytelne wały i fosy ziemne oraz arsenał;
- obiekty sakralne - 2 kościoły, w tym NMP /jedyny zabytek grupy 0 w woj.szczecińskim/, organistówka;
- budownictwo mieszczańskie - 5 kamieniczek, spichlerz i czołowy w tej grupie ratusz;

- krzyż pokutny - jeden z nielicznych na Pomorzu Zachod - nim;
- do tej grupy należy Muzeum Regionalne o stosunkowo skromnych zbiorach, ale mające wielkie znaczenie dydaktyczne dla młodzieży szkolnej.

Drugą grupę pod względem liczebności stanowią obiekty osiągnięć współczesnych. Należą do nich:

- osiedle mieszkaniowe na Starym Mieście. Ze względu na wielkość /powierzchnia około 40 ha, zaludnienie 9 tys. mieszkańców/ i czas budowy /około 15 lat/ jest ono klasycznym przykładem ewolucyjnych zmian koncepcji i realizacji zabudowy zniszczonych ośrodków staromiejskich. Polegały one na budowie w I etapie nowych obiektów nawiązujących swoim wyglądem do zachowanych zabytków archi - tektury, przez coraz większe skontrastowanie aż do wzniesienia w zespole o zachowanych starych dominantach budynków 11 kondygnacyjnych;
- zakłady produkcyjne; - jako atrakcyjne dla turystów wytypowano 11 obiektów, w tym czołowe pod względem wielkości i nowoczesności Zakłady Przemysłu Dziewiarskiego "Luxpol";
- inne, nieliczne obiekty usługowe.

Historię najnowszą reprezentują obiekty związane z I i II wojną światową: międzynarodowy cmentarz wojenny, kolumna zwycięstwa i mauzoleum żołnierzy radzieckich.

W skład ostatniej grupy walorów, środowiska przy - rodniczego wchodzą:

- parki-planty założone na wałach i fosach ziemnych. Otaczają one Stare Miasto pierścieniem o obwodzie około 2,5 km;
- dużą atrakcją krajoznawczą i wypoczynkową dla mieszkańców miasta i przyjezdnych są /a przynajmniej powinny stanowić obok zieleni/ wody rzeki Iny i Młynówki;

- położenie Stargardu na 15 południku długości geogra - ficznej wschodniej upamiętnia kolejny unikalny obiekt - kopiec z głobusem.

Stan, utrzymanie i zagospodarowanie obiektów krajoznawczych można ogólnie ocenić jako średni lub zły. Tylko 25% murów odremontowano; niszczeją basteje, spichlerz, wały dosłownie się rozpływają a fosy się zasypuje. Otoczenie zabytków jest niezagospodarowane a często nawet nieuporządkowane /wzdłuż murów/. Obiekty stare /przedwojenne/ ale i nowe zasłaniają zabytki, brak odpowiedniej małej architektury /indywidualnie zaprojektowane kioski, ławki, punkty świetlne itp./.

Budowę osiedla mieszkaniowego na Starym Mieście należy ocenić dwojako:

- jest to duże osiągnięcie, które przyniosło poważne efekty dla mieszkańców Stargardu;
- pod naporem trudności "dnia dzisiejszego" /m.in. nacisk warunków ekonomicznych i technicznych oraz odejście od sposobu indywidualnego zagospodarowania osied - la/, zaprzepaszczono sporo niewymiernych wartości; istniały możliwości niewielkich zmian w sposobie realizacji niektórych nowych obiektów, celem większego wyeksponowania walorów krajoznawczych Starego Miasta, przy niezmienionych efektach ekonomicznych.

Nowe obiekty wprowadziły wiele elementów negatywnych a co najmniej dyskusyjnych. Wymienić trzeba przykładowo:

- punktowce 11-kondygnacyjne, konkurujące ze starymi dominantami, deformujące zabytkową sylwetę Starego Mias - ta;
- brak jednolitej koncepcji zabudowy Rynku Staromiejskiego, w tym szczególnie nieciekawe /typowe projekty obok zabytków/ budynki przy ul.Grodzkiej;

- 2 kotłownie komunalne rażące swym wyglądem /kominy, odkryte składy opału/ oraz zanieczyszczające otoczenie /szczególnie obiekt przy ul.Prządki/;
- nowy pawilon biblioteki, garaże koło arsenału i przy ul.Strażnickiej obok mostu /w tym drugim wypadku odbudowano ruiny stojące nad rzeką, do których nie ma dojazdu/.

Stan zieleni w parkach jest zły - brak uzupełnień starodrzewia, zainstalowano nieodpowiednie punkty świetlne /pomiędzy bramami Świętojańską i Pyrzycką/. Pas zieleni wokół Starego Miasta jest w większości niezagospodarowany i nieuporządkowany. Sukcesywnie lokalizuje się na nim obiekty: sanitariat koło bramy Pyrzyckiej, restaurację "Staromiejską" /mimo, że są tereny obok zieleni wolne i dogodniejsze do realizacji takiego zadania z dobrym dojazdem i miejscem na parking/. Ostatnio rozpoczęto zabudowywać barakami pas zieleni wzdłuż ul. A.Struga.

Brzegi Iny są mocno zniszczone; w okresie powojennym nie były remontowane, Wody rzek są silnie zanieczyszczone a Młynówka przy permanentnym niskim stanie wody /lub jej zupełnym braku w lecie mimo możliwości regulacji poziomu/, pełni wyłącznie funkcję kanału ściekowego. Zasypuje się także ostatnio dawny staw młyński przy ul. Gdańskiej, wprowadzając tym samym coraz większą monotonię do miasta.

Rejon bramy Portowej jest przykładem niewłaściwego zagospodarowania otoczenia zabytków. Wycięto w tym miejscu drzewa, a brzegi Młynówki obudowano płytami cementowymi /a więc materiałem obcym, rażącym dla budowli zabytkowych/.

Centrum miasta także nie przedstawia się imponująco i nie jest wizytówką dla miasta 50 tysięcznego; pl.Wolności to właściwie plac budek - dominuje tutaj tymczasowość.

Zakłady produkcyjne w dużej mierze są niedostępne dla turystów z dwóch powodów: sanitarnych /zakłady spożywcze/ i ze względu na brak zorganizowanego zwiedzania i odpowiedniego przeszkolenia przewodników. Jest to sprawa szczególnie ważna, bo obiekty te zwiedza prawie wyłącznie młodzież szkolna.

Nieuporządkowane są także tereny wzdłuż tras drogowych, a szczególnie kolejowych, z których - jak dotychczas - korzysta większość turystów udających się nad morze.

Atrakcyjność turystyczną poszczególnych obiektów i grup walorów krajoznawczych oceniono metodą punktową. Jest to sposób dyskusyjny ale i potrzebny. Ogółem można określić, że na Starym Mieście zajmującym 1% powierzchni Stargardu w granicach administracyjnych, znajduje się 60% obiektów krajoznawczych skupiających około 70% punktów atrakcyjności. Pod tym względem w woj. szczecińskim Stargard zajmuje 2 miejsce po Szczecinie, a jako zespół zabytkowy stawiany jest na pierwszym miejscu. Według przeprowadzonych badań Stargard zajmuje lokatę na początku drugiej dziesiątki najatrakcyjniejszych ośrodków krajoznawczych Polski.

Zagospodarowanie turystyczne

Stargard zwiedzają przede wszystkim turyści zmotoryzowani. Dlatego też podstawowe znaczenie ma układ drogowy miasta. Jest on niedostosowany do wielkości i struktury ruchu; 80% pojazdów turystów a także innego ruchu tranzytowego przejeżdża trasę z kierunku Bydgoszczy do Szczecina. Biegnie ona przez Stare Miasto i ogólnomiejski ośrodek usługowy, gdzie występuje kolizyjność z ruchem pieszych.

Komunikacja masowa obecnie o niewielkim znaczeniu dla ruchu krajoznawczego w mieście, nabiera wagi

w związku ze wzrastającą funkcją rozrządową Stargardu /głównie w kierunku jeziora Miedwie/. Dworzec PKP jest za mały i niedostosowany do ruchu ogólnego pasażerów. Dworzec PKS właściwie jest tylko z nazwy.

W bazie noclegowej zaznacza się ostry deficyt łóżek sięgający w pełni sezonu około 200 miejsc noclegowych, czyli równy obecnej ogólnodostępnej bazie noclegowej w mieście. Standart obiektów jest średni lub niski; DW PTTK oraz hotel przeciążone, natomiast DW POSTiW i schronisko PTSM wykorzystane sporadycznie. Małe są szanse na uzyskanie noclegów przez wycieczkowiczów w obiektach formalnie dostępnych nad jez.Miedwie /PTTK i POSTiW/, ponieważ zajęte są one przez zorganizowane turnusy wczasowe. Dlatego też przyjezdnych przyjmuje hotel robotniczy cukrowni "Kluczewo". Frekwencja w nim w ciągu całego roku świadczy o tym, że deficyt bazy noclegowej w Stargardzie nie jest tylko problemem sezonu letniego.

W bazie gastronomicznej sytuacja pod względem ilości miejsc konsumpcyjnych jest stosunkowo dobra. Poziom świadczonych usług, wystrój lokali nie należy jednak do najlepszych. Zakłady przy trasie tranzytowej nie mają parkingów.

W zakresie innych usług Stargard dysponuje podobnym wachlarzem obiektów jak w miastach o podobnej wielkości i funkcjach. Z punktu widzenia turystyki i mieszkańców miasta brak jest przede wszystkim sali widowiskowej, czytelni czasopism czynnej wieczorem. Muzeum w sezonie powinno także być czynne w późnych godzinach popołudniowych. Brak jest wogóle atrakcji kulturalnych mogących zainteresować podróżnych. Stąd też wg opinii turystów, Stargard poza zwiedzaniem, wieczorem jest miastem nieciekawym.

Ruch turystyczny

Stargard nie jest punktem docelowym dla turystyki międzyregionalnej. Czynniki determinujące wielkość i strukturę ruchu turystycznego w mieście są następujące:

- położenie przy ważnej /chociaż nie głównej/ trasie tranzytowej prowadzącej z centrum kraju w kierunku Szczecina i wybrzeża;
- bliskość granicy państwowej z NRD /50 km/;
- położenie obok Szczecina /40 km/;
- położenie obok dynamicznie rozwijającego się rejonu wypoczynkowego jez.Miedwie, nad którego północnymi brzegami /głównie w zespole Morzyczyn - Zieleniewo/ koncentruje się już około 2 tys. miejsc noclegowych.

Podstawowe grupy turystów odwiedzających miasto to:

- turyści tranzytowi - korzystający w różnym stopniu ze świadczeń w Stargardzie;
- turystyka szkolna - wewnątrzwojewódza i miejska;
- wczasowicze znad jez.Miedwie;
- obcokrajowcy /NRD, Szwecja/.

Sezon turystyczny trwa od maja do września z natężeniem w lipcu i sierpniu; przyjazdy młodzieży szkolnej koncentrują się w czerwcu. Ruch nasila się pod koniec tygodnia, zwłaszcza w sobotę /dużo przyjezdnych z NRD/; w ciągu dnia w porze południowej i popołudniowej.

Zwiedzanie Starego Miasta odbywa się pieszo; trasa prowadzi wzdłuż murów obejmując także obiekty przy Rynku Staromiejskim. Czas zwiedzania około 3 godz. z tendencją do niekorzystnego skracania, ze względu na opóźnioną realizację programu wycieczek. Ponadto grupy z przewodnikami oglądają miasto jeżdżąc autokarami

/międzynarodowy cmentarz wojenny, krzyż pokutny, 15 południk/.

Prognozy

Przewiduje się, że znaczenie funkcji turystycznej Stargardu będzie zwiększało się wraz ze wzrostem ruchu w mieście i okolicy. Problem ten należy rozpatrywać w dwóch aspektach: ośrodka krajoznawczego i rozrządowo-zaopatrzeniowego.

Walory krajoznawcze miasta nie ulegną większym przeobrażeniom. Główną i wzrastającą rolę w zakresie atrakcyjności odgrywać będą obiekty zabytkowe, ponadto pamiątki martyrologii i walory środowiska przyrodniczego. Znaczenie grupy osiągnięć współczesnych będzie ulegało szybkim zmianom, a ich atrakcyjność zależy od realizacji nowych, ciekawych zespołów i pojedyńczych obiektów. Duże nadzieje można wiązać z budową osiedla "Zachód".

Plan ogólny miasta przewiduje m.in. budowę hotelu. Jest to zadanie bardzo pilne. Zakładając, że obecnie deficyt wynosi 200 łóżek oraz że ilość chcących zanocować w Stargardzie będzie rosła tylko o 10% rocznie, to do 1980 r. deficyt wzrośnie do 500 miejsc czyli 150%. Wspomniany plan przewiduje także realizację obiektów uatrakcyjniających pobyt w mieście jak: sala widowiskowa, pływalnia otwarta, przystań kajakowa.

W najbliższych latach dynamika ruchu turystycznego w mieście kształtować się będzie na poziomie 10-15% rocznie, czyli podobna będzie do dotychczasowej. Czynniki mające wpływ na rozwój ruchu pozostaną bez zmian, jednakże ich rola ulegnie przewartościowaniu. Coraz większe znaczenie będą miały dwa elementy: przyjazdy wczasowiczów znad jez.Miedwie oraz coraz powszechniejsze skracanie czasu pracy. W związku z powyższym postępować będzie niekorzystna koncentracja czasowa ruchu; w okre-

sie letnim i pod koniec tygodnia. Ruch ten coraz trud - niejszy w obsłudze wymagać będzie uruchamiania obiektów sezonowych.

Wnioski

Z przedstawionej sytuacji obecnej i przewidywań można wyciągnąć cały szereg wniosków. Stwierdzić trze - ba, że:

- potrzeby turystów są w dużym stopniu zbliżone do potrzeb mieszkańców Stargardu;
- plan ogólny miasta generalnie prawidłowo uwzględnia problematykę turystyczną /np. budowa hotelu czy ob - wodnicy drogowej/;
- ze względu na końcowy stan realizacji osiedla staromiejskiego /które jest głównym rejonem zainteresowania krajoznawczego turystów/, brak jest możliwości większych zmian kubaturowych, celem lepszego uwzględnienia potrzeb i wymogów turystyki. Możliwe jest jedynie tu przebranżowienie obiektów usługowych.

Wnioski można podzielić na dwie podstawowe grupy:

1. mające znaczenie podstawowe dla turystów i pilne w realizacji:

   a/ zahamowanie procesu degradacji walorów krajoznaw - czych, głównie postępującego niszczenia obiektów zabytkowych w mieście;

   b/ zmniejszenie szybko rosnącego deficytu miejsc noclegowych;

   c/ eliminacja ruchu tranzytowego ze Starego Miasta i ogólnomiejskiego ośrodka usługowego;

2. inne, które można podzielić w następującym układzie problemowym:

   a/ obecnie konieczne w realizacji, ale nie mające zasadniczego znaczenia dla turystów;

b/ związane z przewidywanymi zmianami ilościowymi i strukturalnymi ruchu turystycznego;

c/ uatrakcyjniające pobyt turystów w mieście.

Następnie referujący przeczytał z opracowania i skomentował cały szereg wniosków i postulatów proponowanych do realizacji w zakresie walorów krajoznawczych i zagospodarowania turystycznego.

Koncepcja zagospodarowania turystycznego miasta

Założeniami wyjściowymi do opracowania studium koncepcji zagospodarowania turystycznego miasta były wytyczne z Planu Kierunkowego. Przewiduje on dla ośrodków krajoznawczych, do których zaliczono Stargard, następujące elementy:

- całoroczny okres aktywności ruchu turystycznego z natężeniem w sezonie letnim;
- przeciętny czas zwiedzania 1 - 2 dni;
- zagospodarowanie kompleksowe wyrażające się dla Stargardu wielkością 1 tys. miejsc noclegowych. Polega ono na odpowiednim przystosowaniu walorów do zwiedzania oraz na wyposażeniu miasta we wszystkie urządzenia umożliwiające wymienionej liczbie turystów pobyt przez co najmniej 1 dobę.

Obecnie czas pobytu większości turystów zwiedzających miasto wynosi kilka godzin i warunkowany jest deficytem bazy noclegowej. Pomijając problem konieczności jej zwielokrotnienia, jak też związanych z tym realizacji innych obiektów usługowych, przedłużenie czasu pobytu przyjezdnych w mieście powinno odbywać się dwoma sposobami:

1. wydłużenie czasu zwiedzania;

a/ odpowiednie przystosowanie i dokładniejsze zapoznanie się z obiektami krajoznawczymi istniejącymi

/np. urządzenie punktu widokowego na jednej z wież kościelnych, rekonstrukcja drewnianych ganków obronnych wzdłuż murów, podświetlenie zabytków i oglądanie ich wieczorem, udostępnienia zakładów produkcyjnych itp./,

b/ objęcie programem zwiedzania w mieście i okolicy walorów istniejących ale nie oglądanych obecnie zupełnie lub rzadko /np. zamek w Pęzinie, rezerwat Ozy Kiczarowskie, dolina Krępieli, jez.Miedwie, panoramy miasta/,

c/ zapoznawanie się z nowymi walorami np. osiedle "Łachód".

2. realizacja obiektów i wprowadzenie elementów uatrakcyjniających pobyt w mieście poza zwiedzaniem /np. sala widowiskowa, ekspozycje plenerowe i inne, pływalnia otwarta, przystań kajakowa itp./.

Koncepcja zagospodarowania turystycznego Stargardu nie określa przekroju czasowego jej realizacji. Powinna ona być wykonywana w miarę narastających potrzeb. Koncepcja nie była także rozpatrywana w kategoriach wielkości. Można tylko ogólnie określić, że ilość nocujących turystów w mieście w przyszłości będzie większa od założeń Planu Kierunkowego /tj. 1 tys. osób/. Obecnie w optymalnych warunkach /wystarczająca wielkość bazy noclegowej/ w szczycie sezonu w Stargardzie nocowałoby około 400 osób. W przyszłości ilość ta ulegnie zwielokrotnieniu; zakłada się, że w ciągu 20 lat ruch turystyczny w Polsce wzrośnie 6 krotnie, w tym turystyka zmotoryzowana krajoznawcza 10 razy.

W Stargardzie można wyróżnić trzy podstawowe typy rejonów zagospodarowania turystycznego:

1. rejony do specjalnego zagospodarowania - otoczenie obiektów zabytkowych w zasięgu najbliższej penetracji wzrokowej /ciąg umocnień obronnych oraz zespół przy

Rynku Staromiejskim/. Celem zagospodarowania jest wyeksponowanie cech unikalnych, indywidualnych Starego Miasta, jego poszczególnych zespołów zabytkowych i pojedyńczych obiektów a zarazem wywołanie specjalnych wrażeń, odpowiedniego nastroju wśród zwiedzających. Ze względu na końcowy etap prac budowlanych w zespole staromiejskim, efekty te można uzyskać przede wszystkim przez rekonstrukcję i eliminację późniejszych naleciałości systemu umocnień obronnych, jak też zaprojektowanie i realizację rozwiązań indywidualnych dla Starego Miasta lub poszczególnych zespołów zabytkowych w zakresie małej architektury /kioski, punkty świetlne, ławki, odpowiedni materiał na chodniki i jezdnie, rzeźby, zieleń, podświetlenia obiektów itp./;

2. rejony koncentracji usług turystycznych. Można tutaj wyróżnić 4 rodzaje rejonów i ich lokalizacje:

   a/ zespół usługowy dla pieszego ruchu krajoznawczego na Starym Mieście, zlokalizowany przy Rynku Staromiejskim i sąsiadującej z nim południowej części osiedlowego ośrodka usługowego. Skoncentrować się powinno tutaj usługi atrakcyjne dla turystów. Obok istniejącej księgarni i sprzedaży artykułów turystycznych oraz budowanej restauracji i kawiarni /muszą one wyspecjalizować się w obsłudze turystów/ należałoby tutaj zlokalizować sprzedaż pamiątek, wydawnictw turystycznych, dzieł sztuki, wyrobów Zakładu Wytwórczego "Społem" itp. Powinno to się uzyskać przez tzw. przebranżowienie istniejących punktów handlowych /np. sklepów: chemicznego, artykułów gospodarstwa domowego wraz z ich naprawą, apteki/, lub tzw. zmianę funkcji /eliminacja z parteru /!/ pomieszczeń biurowych/, albo wykorzystanie pomieszczeń nie użytkowanych /zabytkowe piwnice Ratusza np. na winiarnię/;

b/ zespół usługowy na styku ze Starym Miastem - w rejonie pl.Wolności i ul. M.Buczka ewentualnie S.Czarnieckiego. Ze względu na brak hotelu i wolnego już miejsca na Starym Mieście, najdogodniejsza lokalizacja tego typu obiektu /szczególnie dla turystów nie dysponujących pojazdami/ istnieje pomiędzy zespołami: zabytkowym i usługowym /ogólnomiejskim/. W budynku hotelowym lub obok powinien znajdować się także centralny ośrodek obsługi turystów /biura podróży, "it", przewodnicy, kasy walutowe i biletowe, sprzedaż wydawnictw i pamiątek/. Z placówkami tymi należy przewidzieć budowę dużego parkingu. Ze względu na znane zainteresowanie turystów placówkami /usługami/ w centrach miast oraz położenie tego zespołu obok węzła komunikacji masowej /PKP, PKS/, w centralnym ośrodku usługowym Stargardu powinny się także znajdować obiekty atrakcyjne dla przyjezdnych,

c/ ośrodki usługowe przy wlotach /na obrzeżu/ do Starego Miasta - ul.: Gdańska, Bydgoska, S.Staszica. Ze względu na spodziewany duży ruch turystów pieszych zwiedzających Starówkę oraz jej charakter /osiedle mieszkaniowe z obiektami zabytkowymi/, w przyszłości należałoby wprowadzić zakaz wjazdu do tego zespołu wszelkich dużych pojazdów /w tym autokarów turystycznych, poza dostawczymi - po wybudowaniu obwodnic drogowych/. Dla nich proponuje się lokalizację dużych parkingów przy wlotach, skąd turyści poruszali by się pieszo. Obok parkingów należałoby zaplanować budowę obiektów żywieniowych, noclegowych, stacje benzynowe, "it", sprzedaż wydawnictw i pamiątek;

d/ tzw. "ośrodki obsługi turystów zmotoryzowanych" przy wlotach na przedmieściach Stargardu - ul. Bydgoska /przy odejściu projektowanej obwodnicy/, wschodniego węzła komunikacyjnego /rozwidlenie ul.Morskiej i tras do Nowogardu i na pojezierze oraz przecięcie

przyszłej obwodnicy/, przecięcie przyszłej obwodnicy z trasą w kierunku Goleniowa, ul.Szczecińska /przy odejściu projektowanej obwodnicy/, w rejonie Kluczewa i zespole Morzyczyn-Zieleniewo. Pełny wachlarz usług w tych ośrodkach powinien zawierać: stację benzynową i napraw, żywienie, noclegi /motel, baza sezonowa - w zależności od potrzeb/, punkt "it", sprzedaż wydawnictw i pamiątek, parking. Z wymienionych, dwie lokalizacje są szczególnie atrakcyjne:

- nad jez.Miedwie - ze względu na całoroczny ruch na tej trasie konieczna jest budowa bazy noclegowej zarówno sezonowej, jak i stałej;
- we wschodnim węźle komunikacyjnym - realizacja konieczna po wybudowaniu obwodnicy. Szczegółowa lokalizacja obiektów noclegowych i żywieniowych powinna uwzględniać atrakcyjne z tego rejonu widoki na Stare Miasto;

3. Rejony do uporządkowania - otoczenie tras drogowych i kolejowych w zasięgu najbliższej penetracji wzrokowej.

Kończąc, trzeba zwrócić uwagę na specyfikę Stargardu tj. bliskie położenie obok siebie miasta i jez. Miedwie. Fakt ten powinien znaleźć odzwierciedlenie w odpowiedniej organizacji ruchu i zagospodarowaniu turystycznym zarówno w mieście, jak i w rejonie wypoczynkowym przyczyniając się do uatrakcyjnienia spędzenia czasu w obu tak różnych a uzupełniających się miejscach.

Kończąc swoją wypowiedź, mgr L.Sarosiek podziękował zebranym za uwagę, prosząc o pytania i wypowiedzi. Jednocześnie złożył podziękowanie instytucjom i osobom, które udzieliły pomocy przy realizacji tematu oraz ze swej strony zobowiązał się do konsultacji i

pomocy przy rozpatrywaniu w przyszłości problematyki dzisiaj zaprezentowanej.

Pytania dotyczące referatu oraz odpowiedzi.

Z uwagi na uczestnictwo w konferencji licznego grona osób odpowiedzialnych za gospodarkę miasta, pytania w większości zmierzały do uzyskania dalszych informacji praktycznych. Pytania zadawało 8 osób. Poruszone zostały następujące sprawy:

- dlaczego tak potrzebne studium powstaje o 15 lat za późno?
- czy studium jest powiązane z planami urbanistycznymi opracowywanymi przez Wojewódzką Pracownię Urbanistyczną?
- kto jest odpowiedzialny za dotychczasowe niewłaściwe lokalizacje obiektów na Starym Mieście?
- czy zostały zabezpieczone środki na realizację proponowanych zamierzeń, zwłaszcza ochronę zabytków?
- czy przewidziana jest odpowiednia do potrzeb korekta szerokości ulic na Starym Mieście?
- jak projektuje się rozwiązanie problemu parkowania na Starym Mieście?
- czy istnieją możliwości uzyskania innej niż dotychczasowa lokalizacji dworca PKS?
- czy w rozważaniach dotyczących bazy noclegowej brano pod uwagę kwatery prywatne oraz czy była rozpatrywana możliwość zlokalizowania nowego hotelu w rejonie Starego Miasta?
- jakie są aktualne zamiary rozbudowy bazy kulturalnej miasta?

Odpowiedzi na postawione pytania udzielali: referujący mgr Lech Sarosiek, z-ca przewodniczącego Prezydium MRN Stanisław Bartosik oraz przewodniczący Komisji Ochrony nad Zabytkami przy Zarządzie Oddziału PTTK - mgr Władysław Możejko.

Problematyką zawartą w studium zajmuje się w sposób kompleksowy w kraju nowopowstały Instytut Turystyki. Prezentowane opracowanie, mimo znacznego opóźnienia w stosunku do potrzeb, miało niewątpliwie wielorakie znaczenie:

- dla Stargardu, gdzie będzie można wnieść jeszcze pewne korekty w zagospodarowaniu Starówki, a szczególnie urządzeniu otoczenia zabytków, jak też uwzględnienia w planach propozycji zmierzających do racjonalnej recepcji turystów w mieście;
- dla Instytutu Turystyki, ponieważ przedyskutowane tutaj problemy przyczynią się do udoskonalenia opracowywanych zasad zagospodarowania turystycznego ośrodków krajoznawczych;
- dla innych miast, szczególnie o zachowanych zabytkach, ale i też budynkach późniejszych, nieciekawych. Zapoznanie się z uwagami krytycznymi odnoszącymi się do realizacji dzielnicy staromiejskiej w Stargardzie powinno przyczynić się do uniknięcia błędów już popełnionych przy budowie nowych obiektów.

W studium uwzględniono dotychczas opracowane i realizowane plany rozwoju Stargardu. Wykonana praca będzie także przekazana odpowiednim jednostkom planistycznym i innym.

Wiele realizacji ocenianych obecnie krytycznie wynikało z decyzji spowodowanych m.in. dużymi potrzebami w zakresie budownictwa mieszkaniowego i ograniczeniami finansowymi.

2112

Odbudowa i ochrona obiektów zabytkowych w Stargardzie prowadzona dotychczas była przede wszystkim dzięki finansom Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub użytkowników. Odbudowane zostały: kościół NMP, dwie kamienice, ratusz i kamieniczki przy rynku, dwie bramy miejskie. Częściowo zabezpieczono mury obronne. Podświetlono już niektóre obiekty zabytkowe. Będzie odbudowywany arsenał i magazyn solny. Zagospodarowana zostanie także brama Portowa. Aktualnie jest dobry "klimat" dla zabytków mimo, że środki z nadwyżki budżetowej MRN na te cele są nadal skromne w stosunku do potrzeb, ze względu na bardzo pilne zadania w innych dziedzinach.

Do najważniejszych zagadnień zapewniających Stargardowi prawidłowy rozwój funkcji turystycznej należy likwidacja ruchu tranzytowego przez Stare Miasto i zbudowanie obwodnicy. Realizacja obwodnicy wokół Starówki nie rozwiąże jednak problemu układu komunikacyjnego w rejonie ogólnomiejskiego ośrodka usługowego. Poszerzanie ulic w tej dzielnicy nie może być brane pod uwagę z uwagi na zabytkowy układ sieci ulicznej i niecelowość takiego przedsięwzięcia wobec perspektywy budowy obwodnicy wokół miasta i wyeliminowania ruchu tranzytowego ciężkiego.

Plany przewidują na Starym Mieście trzy parkingi. Uwzględniając duży wzrost ruchu turystów zmotoryzowanych oraz wzrost liczby pojazdów mieszkańców miasta, ilość ta w sezonie letnim nie będzie wystarczająca /nawet zakładając postoje na bocznych ulicach/. Dlatego parkingi na Starówce powinny tylko służyć samochodom osobowym. Dla pojazdów ciężarowych proponuje się 3 parkingi przy wlotach do Starego Miasta. Takie rozwiązanie jest konieczne zw względu na wzrastający ruch turystów pieszych oraz ochronę zabytków. Ponadto wyznaczono 5 parkingów na przedmieściach. Obecnie brak jest

parkingów przy restauracjach zlokalizowanych przy głównej trasie tranzytowej, nawet przy nowych obiektach /"Staromiejska", "Basztowa"/.

Sprawa lokalizacji dworca PKS jest już przesądzona /przy dworcu kolejowym/.

W zakresie bazy noclegowej nie brano pod uwagę kwater prywatnych m.in. ze względu na zajęcie wolnych pomieszczeń dla pracowników "Luxpolu". Na Starym Mieście nie można było proponować budowy hotelu z braku miejsca.

Budowa Powiatowego Domu Kultury będzie aktualna w przyszłej pięciolatce przy pl.Wolności. W roku bieżącym przewidziane jest rozpoczęcie realizacji amfiteatru w fosie koło pl.Wolności.

Ważniejsze tematy omówione w dyskusji

Jako pierwsza w dyskusji zabrała głos mgr inż. arch. R o m a n a P r z y b y s z e w s k a - G u - d e l i s - kierownik Pracowni Instytutu Turystyki w Bydgoszczy. Przedstawiła szersze tło prac, w skład których wchodziło studium dotyczące Stargardu, wykonane przez mgr L.Sarosieka, i objaśniła eksponowane plansze, opracowane przez Pracownię Instytutu Turystyki w Bydgoszczy.

Instytut Turystyki jako jedyna instytucja w Polsce powołana do badań zjawisk turystyki w skali kraju - musi posługiwać się w swoich pracach metodologią pozwalającą na wnioski uogólniające i generalizujące. W przypadku studiów miejscowości krajoznawczych oparto się o przykłady dwóch wielkich centrów krajoznawczych - Szczecina i Torunia oraz dwóch ośrodków krajoznawczych - Stargardu i Chełmna.

W Pracowni Bydgoskiej Instytutu Turystyki analizując walory krajoznawcze, usługi i ruch turystyczny w Toruniu i Chełmnie oraz porównując te przykłady z innymi, znanymi miastami - wypracowano schematy teoretyczne i modelowe, które możnaby dostosować do innych miejscowości krajoznawczych. Jednym z ważniejszych zagadnień jest ustalenie właściwych zasad lokalizacji usług turystycznych i paraturystycznych wobec walorów krajoznawczych, a w przypadku Stargardu wobec zespołu zabytkowego, który w większości miejscowości stanowi centrum zainteresowania turystów. Przedstawione na planszach układy wykazują pozytywne i negatywne usytuowanie usług potrzebnych turyście, w stosunku do zespołu zabytkowego. Niektóre rodzaje usług takich jak: niewielkie obiekty bazy noclegowej, gastronomicznej, rozrywkowej punkty informacji turystycznej, usługi pamiątkarskie, miejsca wypoczynku na trasach zwiedzania powinny znaleść się wewnątrz zespołu zabytkowego. Punkty informacji, usługi motoryzacyjne należałoby usytuować przy wlotach dróg do miasta, natomiast duże obiekty gastronomiczne, parkingi, tereny wypoczynkowe na obrzeżu zespołu zabytkowego.

Mgr inż.arch. Przybyszewska-Gudelis zaprezentowała również model wielkiego centrum krajoznawczego, w którym dla celów turystycznych wyznacza się nieco odmienny od ogólnomiejskiego układ komunikacyjny, tak aby prowadzić turystów przez najatrakcyjniejsze dzielnice, zespoły walorów krajoznawczych oraz obok pojedyńczych walorów. Układ ten winien być nasycony w usługi turystyczne: parkingi, punkty informacji, miejsca wypoczynku itp. Zasięg ciągu turystycznego i terenów sąsiadujących z nim z walorami krajoznawczymi i zagospodarowaniem turystycznym miasta pozwala wyznaczyć tzw. "strefę penetracji turystycznej". Tereny objęte tą strefą powinny być przedmiotem szczególnej troski ze strony gospodarzy miasta, przy czym zagospodarowanie ciągów pieszych wymaga podejścia bardziej szczegółowego, niż tereny wzdłuż ciągów

autokarowych, widoczne w czasie przejazdu.

Rozważania teoretyczne generalizujące problemy występujące w planowaniu przestrzennym miast, w których zjawiska przyjazdowej turystyki krajoznawczej stanowią istotną funkcję pozwalają na zastanowienie się w indywidualnych przypadkach, a więc także odnośnie Stargardu, na temat: w jakich miejscach zachodzi potrzeba usytuowania poszczególnych elementów zagospodarowania turystycznego tak, aby miasto mogło mieć nadal harmonijny i przydający mu splendoru wyraz.

Mgr M a c i e j D r z e w i e c k i - adiunkt z Pracowni Bydgoskiej Instytutu Turystyki przedstawił szereg uwag, jakie wynikają z porównania problematyki zagospodarowania przestrzennego miasta dla celów turystyki występującej w Stargardzie z podobną tematyką, z jaką dyskutant spotkał się jako autor analogicznego opracowania wykonanego w Pracowni Bydgoskiej dla Chełmna w woj.bydgoskim.

Konfrontacja ogólnego stanu zagospodarowania obu miast wypada na korzyść Stargardu, który jest ośrodkiem większym, bardziej prężnym i wykazuje większą dbałość o urządzenie i uporządkowanie miasta, a w tym obiektów usługowych i komunikacyjnych, z którymi najczęściej się styka turysta. Również walory krajoznawcze Stargardu zyskują na atrakcyjności w oczach przeciętnego turysty, gdyż zabytki miasta skontrastowane z architekturą współczesną wyglądają często znacznie lepiej, niż otoczone nieciekawą, często zaniedbaną małomiasteczkową zabudową jak to ma miejsce w Chełmnie.

Zrealizowane na terenie Starego Miasta nowoczesne budynki usługowe i niektóre budynki mieszkalne oraz pewne /dość nieznaczne/ rezerwy terenowe stwarzają szanse lepszego przystosowania ośrodka zabytkowego do funkcji turystycznych. W Chełmnie sytuacja jest znacz-

nie bardziej skomplikowana z uwagi na trudności z adaptowaniem małych kamieniczek często w bardzo złym stanie technicznym dla celów turystycznych.

Istotną różnicę między obu miastami stanowi odmienność układu funkcjonalno-przestrznnego. Chełmno reprezentuje inny typ schematu, charakteryzującego się ekscentrycznym położeniem ośrodka zabytkowego w stosunku do podstawowego układu komunikacyjnego i całej zabudowy miejskiej oraz wyraźnym wyodrębnieniem i dominacją krajobrazową Starego Miasta, zbudowanego na wysokiej skarpie nadwiślańskiej.

W świetle tych uwag szczególnej ostrości nabiera krytyczna ocena niektórych rozwiązań urbanistycznych w Stargardzie dokonana przez mgr L.Sarosieka. O ile bowiem ośrodek zabytkowy w Stargardzie nie jest tak silnie eksponowany jak w Chełmnie, to tym więcej powinny być pieczołowicie chronione wszystkie elementy krajobrazowe, tak przyrodnicze, jak zabytkowe i tym ostrzej należy potępić np. zabudowę wysoką na obszarze Starego Miasta, zniekształcającą historyczną panoramę Stargardu i przestrzec przed popełnianiem dalszych tego rodzaju błędów. Podobnie bardzo niepokojące są zjawiska degradacji walorów przyrodniczych jak np. obwałowań ziemnych wraz ze znajdującą się na nich zielenią, czy dewastacja brzegów Iny. Jednocześnie dość znaczne w porównaniu z Chełmnem potencjalne możliwości adaptacji do celów turystyki układu przestrzennego i zrealizowanych już obiektów nakazują pełne i w miarę szybkie wykorzystanie przedstawionych w referacie wniosków zmierzających do poprawy sytuacji.

Dyskutant uznał za szczególnie cenne następujące postulaty autora:

1. propozycję utworzenia zespołu usługowego dla ruchu turystycznego w rejonie Rynku Staromiejskiego drogą

przebranżowienia istniejących obiektów usługowych i administracyjnych. Dodał, że projektowane w tym rejonie dalsze budynki możnaby jeszcze przeprojektować w kierunku uwzględniania dominującej w przyszłości na Starym Mieście funkcji turystycznej;

2. propozycję utworzenia zespołów parkingowych i usługowych przy wlotach tras na obrzeżu Starego Miasta. Warunkiem poprawnej funkcjonalności tych zespołów jest utworzenie lub wyznakowanie sieci komunikacyjnej wyprowadzającej ruch autokarowy w kierunku Szczecina z pominięciem węzła na pl.Wolności;

3. zasadę silnego uwypuklenia w strukturze przestrzennej miasta charakterystycznego jego elementu jaki stanowi układ hydrograficzny rzeki Iny wraz z przylegającymi terenami zielonymi oraz propozycje dotyczące rekonstrukcji i zagospodarowania tego układu dla potrzeb wypoczynku.

Natomiast nie wydaje się słuszna propozycja lokalizacji usług turystycznych /m.in. hotelu/ w obecnym centrum ogólnomiejskim w rejonie pl.Wolności i ul. M.Buczka. Funkcjonalność tego zespołu jest uzasadniona obecnie przebiegiem trasy Bydgoszcz-Szczecin oraz położeniem pomiędzy dworcem kolejowym a Starym Miastem. Jednakże w momencie budowy obwodnicy drogowej atrakcyjność takiego położenia zespołu zmaleje. Jednocześnie wzrost wielkości miasta spowoduje, że nakładanie funkcji ośrodka ogólnomiejskiego i turystycznego stanie się coraz bardziej kolizyjne. Dlatego bardziej prawidłowe byłoby skoncentrowanie szeroko rozumianych usług turystycznych na Starym Mieście.

Mgr W ł a d y s ł a w M o ż e j k o - przewodniczący Komisji Ochrony nad Zabytkami Zarządu Oddziału PTTK zwrócił uwagę na przeciążenie ulic miasta kołowym ruchem tranzytowym, który posiada silne tendencje wzros-

towe. Za kilka lat, w związku z rozwojem motoryzacji indywidualnej i natężeniem przewozów kontenerowych do portu Szczecin-Świnoujście nie będzie można opanować tych problemów w mieście. Nie tylko sieć uliczna, ale i zabytki Starego Miasta ucierpią na skutek nadmiernego ruchu.

Istniejące projekty przesunięcia zespołu pomnika Zwycięstwa z placu Wolności w inny rejon, w celu uzyskania miejsca na węzeł drogowy - nie rozwiążą trudności komunikacyjnych, które dyskutant określił jako tragiczne. Węzeł przy placu Wolności będzie dalszym błędem popełnionym już na Starym Mieście, które jest układem urbanistycznym zaliczonym do zabytków grupy I.

Budowa osiedla "Zachód" obciąży dodatkowo tunel pod wiaduktem kolejowym, a jego szerokość wystarczy zaledwie dla potrzeb komunikacji pieszej między nowym osiedlem, a centrum handlowym miasta. Rozwiązaniem radykalnym jest realizacja obwodnicy. Proponuje się aby doraźnie skierować ruch tranzytowy bocznymi ulicami ku dwom dodatkowym, niewykorzystywanym obecnie wiaduktom kolejowym.

Mgr inż. J ó z e f W o ł o s z a ń s k i - dyrektor Rejonu Eksploatacji Dróg Publicznych nawiązał również do sprawy trudności komunikacyjnych Stargardu. Poinformował, że jest opracowywane studium komunikacyjne dla miasta, gdyż wszystkie dotychczasowe prognozy są już nieaktualne. Obecnie trzeba planować z wyprzedzeniem 15-20 lat. Działania podjęte w kierunku budowy obwodnicy, o której mowa była poprzednio, są już o kilka lat spóźnione.

Dokonywana modernizacja dróg Starego Miasta ma charakter tymczasowy - nie jest przewidywane wprowadzanie tu ciężkiego transportu na stałe. Niemniej wyniki tych prac będą później potrzebne dla ruchu wewnętrznego miasta.

Prowadząca przez Stargard przelotowa trasa w relacji Bydgoszcz-Szczecin musi ustąpić pierwszeństwa w realizacjach inwestycyjnych ważniejszej trasie E-14. Jest ona jednak drugą co do ważności drogą województwa i dlatego już są podejmowane na niej różne prace modernizacyjne.

Inż. S t a n i s ł a w T o m a s z e w s k i - główny inżynier Zakładów Urządzeń Mechanicznych ustosunkował się krytycznie do opracowania Instytutu Turystyki, twierdząc, że stawia ono zadania minimum, na dziś, a brak jest w nim perspektywicznego programu do 2000-nego roku.

Stargard, jako ośrodek turystyki powinien być bardziej związany z jeziorem Miedwie i okolicami Ińska. Jez.Miedwie ma szanse ściągnąć turystów nie tylko z kraju lecz i z zagranicy. Powinien tu powstać kombinat rozrywkowo-wypoczynkowy.

Również w celu uatrakcyjnienia Stargardu powinna być odpowiednio wykorzystywana Wyżyna Ińska oraz stadnina koni w Łobzie. Istnieje możliwość uprawiania w okolicach Stargardu nie tylko sportów wodnych i hippiki, lecz również sportów zimowych na Wyżynie Ińskiej, a także rozwój myśliwstwa i wędkarstwa.

W samym Stargardzie, jak podkreślił dyskutant, powinno powstać zaplecze kulturalne, zwłaszcza teatr - czy to filia teatru szczecińskiego, czy teatr stargarcki. Brak jest również wydawnictw o Stargardzie.

Podał również projekt zagospodarowania tarasu na którymś z punktowców na Starym Mieście na kawiarnię i punkt widokowy.

Mgr W a c ł a w P a w l i k - kierownik zakładu w Wyższej Szkole Nauczycielskiej w Szczecinie zwrócił uwagę na brak zagospodarowania miasta dla re-

kreacji codziennej mieszkańców i przyjezdnych. Stare Miasto nie posiada odpowiednio zagospodarowanych terenów wypoczynkowych. Nie jest wykorzystywany w tym celu pierścień zieleni wokół miasta, o który się nie dba i zabudowuje. Basen kąpielowy również nie spełnia tego zadania. Tereny międzyblokowe powinny być odpowienio zagospodarowane i wyposażone w urządzenia rekreacyjne, tak aby przez stworzenie przestrzeni do zabaw dla dzieci zapobiec niszczeniu przez nie terenów zielonych. Wzorem dla tego rodzaju zagospodarowania mogą być rozwiązania stosowane w NRD. W ośrodkach zabytkowych mogą być zastosowane urządzenia rekreacyjne o formach zbliżonych do rzeźb abstrakcyjnych, co nada miastu równocześnie bardziej estetyczny wygląd.

Mgr inż.arch. S t a n i s ł a w J a n u - c h o w s k i - dyrektor Rejonowej Dyrekcji Inwestycji Miejskich powiedział, że zabudowa Starego Miasta była wielokrotnie krytykowana na posiedzeniach Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej. Obiekty oznaczone na przedstawionym planie Starówki jako obniżające walory i charakter zespołu zabytkowego /punktowce i inne/ nie przynoszą chluby miastu. Pomimo licznych sprzeciwów fachowców, decyzje odgórne narzucały błędne realizacje. Instytut Turystyki powinien ściśle współpracować z jednostkami planistycznymi różnych szczebli, aby w przyszłości uniknąć dalszych błędów.

Mgr L u b o m i r a M a d e j s k a - starszy inspektor Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Prezydium WRN podkreśliła, że dotychczas wszystkie obiekty zabytkowe odbudowano lub odremontowano wyłącznie kosztem WKZ. WKZ wielokrotnie protestował przeciw metodom realizacji nowych obiektów na Starym Mieście. Były to jednak sprzeciwy odosobnione, dosłownie "głos wołającego w puszczy".

Mgr inż.arch. J a n u s z L i s e k - starszy projektant Biura Studiów i Projektów Rozwoju Przestrzennego Województwa Prezydium WRN poinformował, że obecnie trwają prace nad aglomeracją szczecińską, w skład której wchodzi także Stargard. Stąd też wszystkie opracowania i zamierzenia powinny być pomocne /a zarazem uzgadniane/ dla zespołu wykonującego to zadanie. Ponadto podkreślił konieczność propagowania walorów krajoznawczych miasta.

Odpowiedzi dotyczące dyskusji

Odpowiedzi dyskutantom na niektóre problemy udzielił mgr Lech Sarosiek oraz w podsumowaniu dyskusji sekretarz Prezydium mgr Józef Zajdlic.

Mgr L e c h S a r o s i e k na początku swojej wypowiedzi nawiązał do uwag wprowadzających, jakie wygłosił podczas referowania opracowania. Powiedział, że jest to studium realne, a nie optymalne w zakresie problematyki turystyczno-krajoznawczej w mieście. Charakter pracy przesądza o sposobie przedstawienia zagadnień; opracowanie prezentuje główne problemy i kierunki. Zagadnienia szczegółowe podano tylko przykładowo i mają one ilustrować sposoby podejścia do niektórych zjawisk oraz powinny być inspirujące przy konkretnych już realizacjach. Nasuwa się tutaj konieczność wykonania szeregu opracowań szczegółowych, uściślających problemy przedstawione w studium. Wymienić tu można np. skomplikowaną sprawę zagospodarowania umocnień ziemnych i murów obronnych wraz z zielenią.

Z powodów już przedstawionych nie proponuje się np. urządzenia wspomnianego tarasu widokowego na jednym z punktowców Starego Miasta ponieważ znajdują się tam potrzebne dla mieszkańców suszarnie bielizny. Punkt taki powinno się natomiast urządzić w osiedlu "Zachód".

Za negatywną oceną lokalizacji hotelu odpowiedniego do potrzeb /a więc dużego/ na Starówce przemawia wiele względów:

- wolne miejsca będą zajęte przez obiekty usługowe wchodzące obecnie w stadium realizacji. Są one konieczne dla mieszkańców tego osiedla, a końcowy etap jego budowy wyklucza już możliwości zmian;
- obiekt duży gabarytowo - oprócz negatywnych wrażeń wizualnych - powodowałby także nadmierną koncentrację pojazdów i konieczność budowy znacznego parkingu; ewentualnie więc była możliwość realizacji małego hotelu o stosunkowo niekorzystnych wskaźnikach ekonomicznych i nie zaspakającego potrzeby.

Dlatego też jedynie wnioskuje się, aby w przyszłości zamienić hotel Stargardzkiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Ogólnego położony na Starym Mieście na obiekt dostępny.

Dla dużego hotelu i centralnego ośrodka obsługi turystów łącznie z parkingiem najatrakcyjniejsza lokalizacja znajduje się pomiędzy zespołem zabytkowym i ogólnomiejskim ośrodkiem usługowym. W tym też rejonie należałoby wybrać i zabezpieczyć miejsce dla tych placówek.

Lokalizacja w centrum usługowym obiektów o znaczeniu turystycznym /poza wymienionymi/, jest konieczna ze względu na niewystarczającą ilość miejsca na Starówce oraz naturalny ciąg pieszy pomiędzy dworcami, proponowanym hotelem, biurem obsługi i zespołem zabytkowym. Duże znaczenie ma także interesowanie się turystów reprezentacyjnymi zespołami /w tym usługowymi/ w miastach.

Program przedstawiony w studium uwzględnia wielkość, strukturę i potrzeby turystów w mieście w okresie kierunkowym. Funkcję turystyczną Stargardu należy rozpatrywać z punktu widzenia pełnienia przez miasto pozycji:

- ośrodka krajoznawczego,
- ośrodka rozrządowo-zaopatrzeniowego dla jez. Miedwie i okolic Ińska.

Opracowano problematykę miasta jako ośrodka krajoznawczego. Należy przez to rozumieć Stargard wraz z okolicą, ale tylko w promieniu 10-15 km. Ze zrozumiałych względów szczegółowość opracowania dla każdego elementu była różna; skoncentrowano się na zespole zabytkowym, następnie centrum, wlotach i przelotach drogowych, a w mniejszym stopniu na obszarach otaczających miasto /z wyjątkiem zespołu Morzyczyn-Zieleniewo/.

W optymalnych warunkach przebudowę układu drogowego w mieście należałoby rozpocząć od budowy obwodnicy. Modernizację głównej trasy tranzytowej, rozpatrując obecnie, a szczególnie przyszłościowo, należy ocenić negatywnie ponieważ:

- jest to zbędny wydatek finansowy wiążący moce przerobowe;
- wpływa szkodliwie na obiekty zabytkowe i charakter Starówki;
- nie rozwiązuje problemu komunikacji w centrum; w przyszłości ul. M.Buczka powinna być zamieniona na deptak dla pieszych.

Ze względu na brak możliwości powiększenia w najbliższych latach bazy noclegowej w mieście, bezwzględnie trzeba organizacyjnie zabezpieczyć pewną ilość miejsc dla turystyki krajoznawczej w obiektach PTTK i POSTiW nad jez.Miedwie.

Budowa amfiteatru w fosie nie może zamknąć ciągu spacerowego. Obecnie nie jest on wykorzystywany ze względu na brak zagospodarowania. W przyszłości jednak powinien być to - obok ciągu na wałach - teren o dużych walorach rekreacyjnych, także krajoznawczych.

Podsumowanie dyskusji

Podsumowania dyskusji dokonał sekretarz Prezydium PRN - mgr J ó z e f Z a j d l i c. Umieszczając swą wypowiedź na szerszym tle podkreślił wagę konferencji konstatując jej zgodność z uchwałami VI Zjazdu PZPR. Podziękował Instytutowi Turystyki za wykonanie opracowania dla Stargardu i współorganizowanie konferencji. Zaznaczył, że widzi w tym realne nawiązanie współpracy między nauką, a praktyką. Badania naukowe wyszły tu naprzeciw potrzebom miasta. Naświetlone zostały wszechstronnie aspekty zagospodarowania turystycznego, ujęte problemy ochrony zabytków.

Zarówno przedstawione materiały, jak i dyskusja wskazały konieczność zorganizowania wspólnej konferencji Prezydium MRN, Prezydium PRN i Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu, aby można było zapewnić kompleksowy rozwój miasta i powiatu. Przy aktualizacji projektu planu perspektywicznego powinien być wykorzystany dorobek tej konferencji.

Niestety do końca obecnej 5-latki nie przewiduje się budowy nowego hotelu w mieście, a więc baza noclegowa nie może ulec zdecydowanej poprawie. Można się spodziewać, że po przejęciu spraw hotelowych przez "Pomeranię" i utworzeniu wspólnej recepcji bardziej efektywnie wykorzysta się istniejące już miejsca noclegowe.

Odnośnie spraw komunikacji i motoryzacji sekretarz Prezydium PRN stwierdził, że koniecznym jest dokonanie rewizji projektu układu komunikacyjnego miasta, zwłaszcza w aspekcie przeprowadzania ruchu przez Starówkę. Dalsze rozwiązania komunikacyjne /budowa obwodnic/ powinny chronić ten zespół. Rozpoczęto już ponadto budowę chodnika dla pieszych wzdłuż drogi nad jez. Miedwie.

Ważne inwestycje, jak rozbudowa dworca PKP i budowa dworca PKS, będą realizowane kompleksowo. Realizacja ta jest w gestii Ministerstwa Komunikacji.W związku z koniecznością rozwoju usług komunikacyjnych przewiduje się w tej 5-latce budowę w mieście pawilonów PZMot.

Potrzeby bazy kulturalnej będą w pełni zaspokojone dopiero po wybudowaniu wielofunkcyjnego kombinatu kultury, którego realizacja /wg zapewnienia v-ce ministra Kultury i Sztuki/ rozpocznie się po 1975 r. W tej sytuacji nieekonomiczną byłaby rozbudowa istniejącego budynku Powiatowego Domu Kultury. Doraźnie przeprowadzany jest remont kina "Panorama". Występujący obecnie brak imprez kulturalnych dla turystów musi zostać zlikwidowany w ramach już istniejących w Stargardzie placówek i ich możliwości.

Adaptacja nieużytkowanych obiektów zabytkowych i przebranżowienie pomieszczeń usługowych przy Rynku Staromiejskim powinny być przeanalizowane na posiedzeniach Prezydium MRN i Prezydium PRN, aby zostało to dokonane w najwłaściwszy sposób. Prezydium WRN podjęło uchwałę zatwierdzającą stanowisko Powiatowego Konserwatora Zabytków. Przyznano 400 tys.zł. na remont murów i baszt. Miejska Rada Narodowa przewiduje remont i zagospodarowanie wałów i fos.

Realizacja wszystkich tych postulatów będzie wieloetapowa i wieloletnia, niemniej jednak zagadnienia te będą ważne w hierarchii potrzeb miasta.

Zamknięcie obrad

Krótkie uwagi końcowe wygłosił dr C z e s ł a w P i s k o r s k i, który raz jeszcze podziękował wszystkim, którzy na posiedzenie przybyli i brali w nim tak aktywny udział. Liczna frekwencja świadczy o tym, iż

problemy jakie przedstawiono interesują władze i społeczeństwo. Podziękował również miejscowym władzom - powiatowym i miejskim - za umożliwienie przekazania w tej formie pracy Instytutu, jak też z-cy przewodniczącego Prezydium MRN Stanisławowi Bartosikowi za wkład pracy organizacyjnej i za jego wielogodzinne przewodniczenie obradom.

Dr C.Piskorski wyraził przekonanie, że pełna troski dyskusja była pożyteczna dla obydwu stron: pracowników Instytutu i ojców powiatu i miasta oraz iż to 5-godzinne posiedzenie w dużej mierze przyczyni się do powstrzymania degradacji walorów Stargardu, do ich ochrony, a nawet do tworzenia nowych walorów. Wyraził także nadzieję, że opracowanie jakie przedstawiono będzie pewnym wkładem dla lepszego zrozumienia problemów Stargardu, jednego z najatrakcyjniejszych ośrodków krajoznawczych w Polsce.

Obrady zamknął zastępca przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej S t a n i s ł a w B a r t o s i k, dziękując zebranym za przybycie i aktywny udział w konferencji.

LISTA UCZESTNIKÓW KONFERENCJI

Lp.	Imię i nazwisko		Instytucja, organizacja, którą reprezentuje
1.	Roman	Bąderski	Powiatowa Rada Federacji Socjalistycznej Związków Młodzieży Polskiej, Stargard
2.	Alicja	Chrzanowska	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, Stargard
3.	Konstanty	Cyglicki	Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, Stargard
4.	Edward	Dawidowicz	Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych, Stargard
5.	Maciej	Drzewiecki mgr	Instytut Turystyki, Bydgoszcz
6.	Zdzisław	Frank mgr	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej, Stargard
7.	Czesław	Gajda	Powiatowa Rada Związków Zawodowych, Stargard
8.	Tadeusz	Gołąb mgr	Związek Polskich Artystów Plasytków, Stargard
9.	Edmund	Gnusz mgr	Związek Polskich Artystów Plastyków, Stargard
10.	Ewa	Habela	Instytut Turystyki, Szczecin
11.	Henryk	Hofman	Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, Stargard
12.	Stanisław	Januchowski mgr inż.arch.	Rejonowa Dyrekcja Inwestycji Miejskich, Stargard
13.	Andrzej	Kiewlicz	Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, Stargard
14.	Henryk	Knapik inż.	Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej, Stargard
15.	Irena	Knapik	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Stargard

16.	Krystyna	Kroman mgr	Instytut Turystyki, Szczecin
17.	Wojciech	Lipniacki	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Szczecin
18.	Janusz	Lisek mgr inż. arch.	Biuro Studiów i Projektów Rozwoju Przestrzennego Województwa, Szczecin
19.	Krystyna	Loose mgr	Muzeum Regionalne, Stargard
20.	Szymon	Ławniczek	Redakcja "Głosu Szczecińskiego, Stargard
21.	Lubomira	Madejska	Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Szczecin
22.	Władysław	Możejko mgr	Powiatowy Komitet Frontu Jedności Narodu, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Stargard
23.	Leopold	Paszczak	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, Stargard
24.	Wacław	Pawlik mgr	Wyższa Szkoła Nauczycielska, Szczecin
25.	Stanisława	Perek	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Stargard
26.	Czesław	Piskorski dr	Instytut Turystyki, Szczecin
27.	Romana	Przybyszewska-Gudelis mgr inż.arch.	Instytut Turystyki, Bydgoszcz
28.	Jan	Rybiński mgr inż.	Zakłady Wytwórcze "Społem", Stargard
29.	Lech	Sarosiek mgr	Instytut Turystyki, Szczecin
30.	Stanisława	Schab inż.	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, Stargard
31.	Marian	Skwara	Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Handlu Spożywczego, Stargard

32.	Władysław	Szmigielski	Stargardzkie Przedsiębiorstwo Budownictwa Ogólnego, Stargard
33.	Stanisław	Tomaszewski inż.	Zakłady Urządzeń Mechanicznych, Stargard
34.	Marian	Tymaszuk	Powiatowy Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku, Stargard
35.	Józef	Wołoszański mgr inż.	Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych, Stargard
36.	Ryszard	Wrzos	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Stargard
37.	Wojciech	Wydrowski mgr	Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Szczecin
38.	Józef	Zajdlic mgr	Prezydium Powiatowej Rady Narodowej., Stargardzkie Towarzystwo Kultury, Stargard
39.	Wojciech	Zgud	Stargardzki Dom Kultury
40.	Stanisław	Bartosik	Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, Stargard

---

Opracowała mgr Krystyna Kroman

2112