

Uwagi do koncepcji projektu mpzp "Stare Miasto-Starówka" w Szczecinie

Wpisany przez Ela
poniedziałek, 09 maja 2011 19:48

Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią prezentujemy uwagi naszego Oddziału do koncepcji projektu mpzp "Stare Miasto-Starówka" w Szczecinie, które w dniu 9 maja zostały złożone w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie.

W związku z upublicznieniem wariantowej koncepcji projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Stare Miasto-Starówka" w Szczecinie, a także prezentacją arch. Janusza Nekanda-Trepki na zebraniu otwartym naszego stowarzyszenia w dniu 29 kwietnia b.r. - Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział w Szczecinie przedstawia swoje uwagi do ww. koncepcji.

Stwierdzamy, iż żaden z prezentowanych wariantów nie spełni zakładanych założeń przywrócenia staremu miastu funkcji centrum usługowo-turystycznego jakie ma pełnić centralna część śródmieścia, mimo słusznych propozycji dogęszczenia zabudowy w układzie kwartałowym i wzbogacenia programu usługowego, a także rewitalizacji przestrzeni publicznych historycznych placów.

Podstawowym problemem obszaru objętego planem jest jego izolacja i brak integracji przestrzennej z sąsiedztwem, w tym z nabrzeżem i rzeką Odrą. Niestety, zamiast dalekowzroczej polityki przestrzennej i transportowej polegającej na ograniczaniu ruchu samochodowego w centrum i rozwijaniu alternatywnego transportu zbiorowego rozbudowuje się układy komunikacji samochodowej, oferuje nowe węzły drogowe w ścisłym centrum miasta, tworząc nowe bariery i intensyfikując fragmentację przestrzeni.

Cała koncepcja oparta jest na badaniach występującego aktualnie obciążenia ruchem samochodowym ulic przelotowych i skrzyżowań i dostosowaniu rozwiązań do potrzeb kierowców. To liczba samochodów decyduje o rozstrzygnięciach planistycznych, rolę planowania zaś sprowadza się do nadążania za istniejącymi trendami cywilizacji motoryzacji. Jest to krótkowzroczość, niechęć do skorzystania z przykładów dobrej praktyki miast, które po

Uwagi do koncepcji projektu mpzp "Stare Miasto-Starówka" w Szczecinie

Wpisany przez Ela
poniedziałek, 09 maja 2011 19:48

podobnych doświadczeniach 40 lat temu zmieniły całkowicie politykę transportową oraz brak odwagi do podjęcia - prawdopodobnie na dzień dzisiejszy - niepopularnych decyzji.

W prezentowanych wariantach nie do zaakceptowania są:

- dwupoziomowy węzeł skrzyżowania ul. ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego z ul. Nabrzeże Wieleckie, który nie tylko zakłóci widok na Podzamcze i kościół św. Jana Ewangelisty (cyt. autorów) ale serwuje nam widok na katedrę analogiczny jak na zamek, a także stworzy nową barierę przestrzenną, mentalną i psychiczną między tkanką miejską i Odrą, zwiększy izolację starego miasta oraz zintensyfikuje fragmentację Bulwaru Piastowskiego;

- utrzymanie wysokiej klasy funkcjonalnej G ul. Nabrzeże Wieleckie od skrzyżowania z ul. ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w kierunku pn., co w konsekwencji wiąże się z utrzymaniem parametrów przestrzennych ul. Nabrzeże Wieleckie - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w jednym kierunku; paradoksalnie, od ww. skrzyżowania w kierunku pd., łącznie z ul. Kolumba, mimo że ulice prowadzą do tranzytowej Autostrady Poznańskiej, mają klasę Z; należy bezwzględnie obniżyć klasę ul. Nabrzeże Wieleckie do klasy Z lub L, zredukować liczbę pasów ruchu do jednego w każdym kierunku z torowiskiem tramwajowym między nimi lub z boku, inaczej przybliżenie starego miasta do Odry jest iluzją, a proponowana zabudowa nie będzie mogła być obsłużona pod względem dojazdu; obniżenie klasy drogi uzasadnia ponadto likwidację zjazdu z tras tranzytowych: Trasy Zamkowej oraz ul. Energetyków-ul. ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego (brak konieczności budowy węzła drogowego);

- budowa ronda podniesionego o 1.5 m (nasypy?) w stosunku do rzędnej ul. Nabrzeże Wieleckie przed projektowanym nowym Mostem Kłodnym, które łącznie ze zjazdami oraz istniejącą Trasą Zamkową intensyfikuje przerost infrastruktury komunikacyjnej w przedpolu widokowym zamku do monstrualnych rozmiarów; przebudowa ul. Nabrzeże Wieleckie do jednoprzestrzennej jezdni o szerokości 6-7 m pozwoli na rozwiązanie w formie zwykłego skrzyżowania na poziomie terenu i podjazd na odpowiedni poziom przed proponowanym mostem;

- lokalizacja naziemnych parkingów wzdłuż ul. Nabrzeże Wieleckie na pd.-wsch. skraju Podzamcza - teren w ścisłym centrum miasta jest zbyt cenny aby przeznaczać go na place do postoju samochodów, irracjonalne jest kształtowanie frontu wodnego z setkami samochodów na pierwszym planie widokowym, dojazd i wyjazd z parkingów skutkuje intensyfikacją ruchu samochodowego w ulicach "Starówki";

- fragmentaryczna nowa zabudowa pomiędzy ul. Nabrzeże Wieleckie i Bulwarem Piastowskim, która w żadnym z wariantów nie tworzy nowego frontu wodnego i jest "kaleką protezą", co bardzo dobrze można zauważyć na prezentowanych wizualizacjach; w przypadku decyzji o oddaleniu ul. Nabrzeże Wieleckie (zawężonej do dwóch pasów ruchu) w kierunku Podzamcza należy maksymalnie wykorzystać teren dla kreacji waterfrontu opartego na zabudowie o współczesnej, atrakcyjnej formie architektury;

- lokalizacja podziemnego parkingu na pl. Orła Białego w wariantach I i II, który spowoduje ogromną intensyfikację ruchu w ul. Staromłyńskiej i w obrębie placu (przewidywane wjazdy), stoi to nie tylko w sprzeczności z założeniem uspokajania ruchu w obrębie starego miasta ale także z ideą transformacji pl. Orła Białego w atrakcyjną, witalną przestrzeń publiczną, ponadto - jest bardzo droga inwestycja wymagająca rekompensaty w wysokich opłatach za parkowanie i z pewnością nie jest przeznaczona dla mieszkańców i pracowników tego rejonu; przykłady zrealizowanych tego typu inwestycji (Kraków) wskazują na brak zainteresowania kierowców parkowaniem w podziemnych parkingach na obszarze ścisłego centrum ze względu na wysokie koszty;

- zabudowa przestrzeni pl. Orła Białego zgodnie ze stanem sprzed II wojny światowej (wariant III) - nie jest możliwe odtworzenie historii i nie powinniśmy do tego dążyć, podobnie jak po pożarach i kataklizmach wojennych nie odbudowywano wiernie miast na przestrzeni dziejów; plac ma dobre proporcje i przez okres ponad pół wieku utrwalił się zarówno w krajobrazie Szczecina jak i świadomości mieszkańców; generalnie, wszelkie interwencje w obszarze historycznego starego miasta powinny służyć uzyskaniu klimatu miejskości, podniesieniu atrakcyjności przestrzeni publicznych, nasyceniu jak najbogatszą ofertą usług kulturalnych, rozrywkowych, gastronomicznych, wysublimowanych i "snobistycznych" handlowych; forma architektury dotąd nie zabudowanych kwartałów Podzamcza winna być kontynuacją już zrealizowanej zabudowy w celu podtrzymania wykreowanego charakteru tego kompleksu, natomiast pozostała część "Starówki" winna mieć architekturę nowoczesną przy zachowaniu tradycyjnej skali i gabarytów zabudowy;

- uznanie zieleni za element dysharmonijny w krajobrazie miasta jest kuriozum i sprzeczne z wszelkimi teoriami nt. krajobrazu oraz powszechnym odczuwaniem harmonii w przestrzeni; zieleń w obrębie osiedla z lat 60-tych z pewnością nie jest przypadkowa i są to nasadzenia komponowane; należy chronić starsze drzewa przed wycinką podczas uzupełniania zabudowy kwartałów, a zieleń wysoką skarpy zamkowej należy bezwzględnie pozostawić; pełni ona rolę klimatyczną (pochłania kurz i spaliny), chroni przed hałasem a także pełni ważną rolę estetyczną tworząc podbudowę widokową zamku i łagodząc kontrast między jego architekturą a agresywną Trasą Zamkową jak również zapewniając komfort izolacji od niej przebywającym w

Uwagi do koncepcji projektu mpzp "Stare Miasto-Starówka" w Szczecinie

Wpisany przez Ela
poniedziałek, 09 maja 2011 19:48

pobliżu skrzydła pn. zamku; zamiana zadrzewień skarpy od strony pn. zamku na zieleni niską jest irracjonalna i świadczy o deprecjacji zieleni w stosunku do architektury, podczas gdy obydwie te elementy mogą współistnieć i nawzajem się uzupełniać; zamek jest widoczny w wystarczającym stopniu zaś odwoływanie się do sytuacji historycznej z jakiegoś okresu nie ma sensu - nie jest nam potrzebna widoczność w celach obronnych, wszelkie próby odtwarzania czegoś na siłę to brak autentyzmu i w efekcie sztuczna sceneria; powinniśmy na bazie historii i czerpiąc z tradycji tworzyć nową jakość.

Jako wniosek końcowy, postulujemy gruntowną rewizję Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin i dostosowanie jego rozstrzygnięć do współczesnych wyzwań cywilizacyjnych, trendów demograficznych, aspiracji mieszkańców i potrzeb kształtowania systemu przyrodniczego miasta.

Z poważaniem *Prezes TUP Oddział w Szczecinie dr inż. arch. Helena Freino*