

Prototypowanie a polityka przestrzenna na obszarze Starego Miasta

Prototypowanie urbanistyczne na placu Orła Białego jest pierwszym projektem pracy z przestrzenią publiczną o tak złożonym i wielowarstwowym charakterze, jaki realizujemy w Szczecinie. Nie będę charakteryzował, co jest jego istotą i treścią (najlepiej zrobił to Paweł Jaworski w sąsiednim tekście). Zwrócę natomiast uwagę na trzy istotne kwestie, które ujawniają się w kontekście prototypowania.



dr hab. Daniel Wacinkiewicz,
prof. US

zastępca prezydenta
Szczecina ds. rozwoju miasta
i dialogu społecznego
Wydział Prawa
i Administracji US

Po pierwsze, na prototypowanie urbanistyczne należy spojrzeć jako na instrument partycypacyjny, ważny dla rozwoju kultury dialogu w mieście. Jest to szczególnie forma konsultacji. Ma jednak bowiem tę cechę wyróżniającą, że nie sprowadza się do badania preferencji czy dokonywania wyboru pomiędzy gotowymi, narzuconymi rozwiązaniami. Odbywa się natomiast poprzez bezpośredni kontakt z użytkownikami, oparty o liczne spotkania, rozmowy i rozbudowane badania ankietowe. W procesie tym użytkownicy uczestniczą bezpośrednio, wyrażając swoje stanowiska na różnych jego etapach, wspólnie projektując i tym samym uczestnicząc w tworzeniu prototypu i późniejszym jego testowaniu. Ponadto zgłaszane przez nich uwagi w trakcie całego prototypowania będą miały wpływ na – kończące proces – opracowanie wytycznych, które z kolei będą podstawą dalszych działań. Można zatem zasadnie stwierdzić, że prototypowanie dzieje się na oczach użytkowników, z ich udziałem i w ich otoczeniu. Nie ma we współczesnym wachlarzu instrumentów partycypacyjnych bardziej zaawansowanego narzędzia konsultacyjno-badawczo-projektowego.

Powyższa charakterystyka prototypowania urbanistycznego legła u podstaw wyboru przez miasto tego właśnie instrumentu do działań na placu Orła Białego. Uznano, że jest to najodpowiedniejszy spo-

sób wypracowania rozwiązań docelowych dla tej przestrzeni, zwłaszcza biorąc pod uwagę skalę protestu społecznego, który towarzyszył ostatniemu konkursowi architektonicznemu na zagospodarowanie tego miejsca, doprowadzając do unieważnienia jego wyników przez prezydenta miasta. Jak wiadomo, przestrzeń ta ma za sobą długą listę nieskutecznych prób jej przekształcenia. Na tyle długą, że w świadomości mieszkańców ugruntowała się już tzw. „klątwa trzech wierzb” – drzew, które rosły w otoczeniu zabytkowej fontanny na placu i zostały wycięte ku żalowi wielu szczecinian, za co „karą” są kolejne nieudane próby uporządkowania tej przestrzeni. Pozostaje mieć nadzieję, że prototypowanie jako nowa metoda działania w przestrzeni placu Orła Białego przekona mieszkańców i pozwoli wspólnie z nimi zrealizować ten projekt.

PROTOTYPOWANIE URBANISTYCZNE NA PLACU ORŁA BIAŁEGO W KONTEKŚCIE KLUCZOWYCH ELEMENTÓW POLITYKI PRZESTRZENNEJ DLA STAREGO MIASTA

Po drugie, prototypowanie urbanistyczne na placu Orła Białego jest osadzone w ramach wyznaczonych przez politykę przestrzenną dla Starego Miasta. Nie rozwiążemy problemów placu Orła Białego, skupiając się tylko na nim. Miasto nie składa się z odseparowa-

Pchli Targ na pl. Orła Białego. Od lewej: Karolina Grochowicka (Rowerowy Szczecin), Paweł Jaworski, Magdalena Czarnecka, Bartosz Muszyński – mieszkańcy zaangażowani w prototypowanie pl. Orła Białego

Fot. Elżbieta Nowak



Pchli Targ na pl. Orła Białego. Na zdjęciu Dorota Pundryk

Fot. Elżbieta Nowak



nych od siebie fragmentów przestrzeni, lecz tworzy złożony system – zmiany wprowadzone w jednym miejscu (np. budowa parkingu) wywołują określone implikacje w otoczeniu (np. generowanie zwiększonego ruchu samochodowego). Co istotne, implikacje te często trudno jest przewidzieć – nawet mając możliwość skorzystania z nowoczesnych narzędzi symulacyjnych i pomiarowych. Już tylko ta jedna z wielu zależności występujących we współczesnych miastach jest zachętą do szerszego i holistycznego spojrzenia na interesujący nas fragment przestrzeni miasta. Dlatego właśnie dyskusja o placu Orła Białego i sam proces prototypowania nie mogą być prowadzone w oderwaniu od ustaleń poczynionych dla całego Starego Miasta i jego relacji ze Śródmieściem.

Spójrzmy zatem na podstawowe dyspozycje wyływające z dokumentów strategicznych miasta¹. Podkreśla się w nich, że plac Orła Białego i szerzej Stare Miasto – mieszczące się w wyznaczonym obszarze ścisłego centrum – mają cechy wyróżniające, do których należą zarówno reprezentacyjne przestrzenie, jak i znajdujące się

tam cenne obiekty o wartości historycznej, artystycznej, architektonicznej i ideowej. W oczywisty sposób powinny być one z jednej strony chronione, z drugiej zaś – eksponowane.

Szczególnie istotna rola w obszarze Starego Miasta przypada przestrzeniom publicznym – co z kolei kieruje naszą uwagę ku koncepcji czterech placów staromiejskich: trzech zlokalizowanych na Podzamczu (istniejący Rynek Sienny oraz odtwarzane – Rynek Nowy i Rynek Waryżny) oraz placu Orła Białego – najważniejszej przestrzeni publicznej na górnym tarasie Starego Miasta. To właśnie wymienione place sprzyjać będą zwiększeniu atrakcyjności celów podróży na Starym Mieście. Sam zaś plac Orła Białego – obudowany reprezentacyjną pałacową architekturą i instytucjami – wymaga szczególnych poszukiwań i rozwiązań, które – po zdefiniowaniu w procesie prototypowania jego funkcji – znajdą odzwierciedlenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, jak również w realnych działaniach inwestycyjnych i pozainwestycyjnych, przekształcających tę przestrzeń.

Powyższe założenia należy skonfrontować z podstawowym, obecnie istniejącym problemem placu Orła Białego i jego otoczenia: naturalne walory obszaru staromiejskiego w ciągu ostatnich dziesięcioleci zostały zmarginalizowane na skutek niezwykle dynamicznego wzrostu liczby samochodów na ulicach miasta i wynikającej zeń dominacji transportu indywidualnego nad zbiorowym. W efekcie przestrzenie publiczne, które powinny służyć przede wszystkim użytkownikom pieszym, zostały zaanektowane na potrzeby komunikacyjne i parkingowe. Dlatego jednym z podstawowych współczesnych wyzwań staje się odzyskiwanie przestrzeni publicznych ulic i placów dla pieszych oraz podniesienie ich jakości społecznej i użytkowej².

W takiej sytuacji najpełniej ujawnia się potrzeba prototypowania. Zmiana naszych przyzwyczajeń komunikacyjnych, gotowość mieszkańców i turystów do samoograniczenia w tym zakresie, uświadomienie sobie korzyści płynących z podnoszenia jakości przestrzeni wokół nas – powinny być efektem wspólnych działań i ustaleń wypracowanych z użytkow-



Ogród Sąsiedzki na pl. Orła Białego

Fot. Urząd Miejski w Szczecinie

nikami przestrzeni (mieszkańcami, przedsiębiorcami, aktywistami, organizacjami pozarządowymi i instytucjami) w oparciu na wnioskach płynących z testów.

STARE MIASTO W KONTEKŚCIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Po trzecie, na prototypowanie na placu Orła Białego trzeba spojrzeć w kontekście zrównoważonej mobilności w mieście. Można odnieść wrażenie, że z perspektywy wielu uczestników tego procesu (mieszkańców, przedsiębiorców) kwestia komunikacyjna – stanowi samodzielne i oderwane zagadnienie w procesie prototypowania.

W zasadzie we wszystkich dotychczasowych debatach, dyskusjach, konsultacjach i spotkaniach roboczych poświęconych prototypowaniu problem dostępności przestrzeni placu, a zwłaszcza parkowania (na nim i w jego otoczeniu) stanowił zagadnienie centralne. Szkoda – gdyż skierowanie całej uwagi na to zagadnienie spycha na margines sprawy o wiele istotniejsze, takie jak chociażby, całkowicie fundamentalne, wypracowanie innej niż parking funkcji placu. Poszukując logicznych wyjaśnień dla takiego rozkładu akcentów w debacie publicznej poświęconej placowi, nie sposób jednak abstrahować od faktu, że plac przez kilka dekad był parkingiem i zmiana tego utrwalonego wyobrażenia nie nastąpi z dnia na dzień. Do roli kluczowego zagadnienia w całym procesie prototypowania urasta więc kwestia wspólnego wypracowania z użytkownikami placu alternatywnych rozwią-

zań komunikacyjnych i transportowych, a potem konsekwentne ich wdrażanie.

Zapewne w związku z dominującą przez lata funkcją parkingową w tej wyjątkowo pięknej przestrzeni placowej Szczecina niechętnie przyjmowany jest argument, że dla obszaru Starego Miasta w dokumentach strategicznych ustalone zostały szczególne warunki dotyczące tej przestrzeni. Należą do nich m.in. dyspozycje dotyczące kwestii komunikacyjnych wpisujące się w politykę zrównoważonej mobilności. Podobnie jak to ma miejsce w coraz większej liczbie miast europejskich, w tym również polskich, realizacja tej polityki przeciwdziałać ma negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji. Dla obszaru placu Orła Białego i Starego Miasta³ oznacza to w szczególności zwolnienie z wymogu lokalizacji miejsc parkingowych, niskie wskaźniki miejsc postojowych i limitowanie dopuszczalnej ich liczby oraz ograniczenia dla samochodów (wynikające np. z odpowiedniej organizacji ruchu, opłat wymuszających rotację na parkingach w strefie płatnego parkowania). Tworzenie konkurencyjnych warunków dla przemieszczania się transportem publicznym staje się *conditio sine qua non* powstrzymania dominacji ruchu samochodowego, jego ograniczenia i uspokojenia w tym rejonie miasta. W strefie tej obowiązuje zatem priorytet dla transportu zbiorowego, a optymalna odległość dojazdu do przystanków nie powinna przekraczać 300 metrów.

Jednocześnie w obszarze Śródmieścia w pierwszej kolejności zaspokajane mają być potrzeby parkingowe mieszkańców

i osób niepełnosprawnych, zaś potrzeby związane z dojazdem do pracy, usługami i handlem mają być zaspokajane w niepełnym zakresie i w drugiej kolejności. Z kolei zrekomensowanie przekształceń i ograniczeń oraz zniwelowanie deficytu miejsc parkingowych na Starym Mieście dla mieszkańców i usług ma się dokonać poprzez parkingi wielopoziomowe nie w centralnej części, a na obrzeżach Starego Miasta, rozumianego jako spójna jednostka urbanistyczna (ul. Św. Ducha w otoczeniu dawnej drukarni, parking w Kaskadzie, parking w cieniu Trasy Zamkowej).

Podsumowując, z punktu widzenia miasta podstawową wartością prototypowania urbanistycznego jest jednoczesne osiągnięcie celów partycypacyjnych, badawczych i projektowych. To proces, w którym argumenty merytoryczne, które przekonują ekspertów, mogą być zderrżone z argumentami użytkowników. Co więcej, szczególna użyteczność prototypowania polega na tym, że wskazuje ono na realne potrzeby użytkowników, zweryfikowane w wyniku eksperymentu. Ten projekt społeczny to interaktywna synteza: percepcji, waloryzacji, użytkowania i współtworzenia przestrzeni.

Wyniki procesu zostaną podsumowane w listopadzie 2019 roku; wtedy powstaną również wnioski i rekomendacje dotyczące trwalszych przekształceń przestrzeni placu Orła Białego, a także harmonogram kolejnych działań. ♦

¹ Źródłami polityki przestrzennej dla tego obszaru są miejskie dokumenty strategiczne – zarówno Strategia rozwoju Szczecina, jak i Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta. Jeden z celów strategicznych to „miasto wysokiej jakości życia” (cel I), zaś wynikający z niego cel operacyjny to „rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej” (cel I.2).

² Np. odbudowa traktów pieszych, opartych na tradycji urbanistycznej Szczecina (tj. z wykorzystaniem bulwarów, alei, placów) i w nawiązaniu do geometrii układu przestrzennego Starego Miasta (kontynuowanie osi bulwarowo-spacerowej: Jasne Błonia – aleja Papieża Jana Pawła II – plac Żołnierza Polskiego – Ogrody Zamkowe – Bulwary Odrzańskie).

³ Obszar staromiejski określany w Studium jako tzw. Strefa I – centralna śródmiejska.