

ELŻBIETA CZEKIEL-ŚWITALSKA\*

## HARMONIA I ŁAD JAKO ELEMENT RACJONALNEGO ROZWOJU MIASTA

### HARMONY AND ORDER AS ELEMENT OF RATIONAL DEVELOPMENT OF CITY

#### Streszczenie

W niniejszym artykule przedstawiono przesłanki sprzyjające oszczędnemu rozwojowi przestrzennemu Szczecina. Racjonalny rozwój miasta to między innymi kolejność zabudowy poszczególnych obszarów. To mogłoby być realizowane przez sporządzanie harmonogramów dotyczących udostępniania poszczególnych obszarów. Oszczędności należałoby szukać w infrastrukturze komunikacyjnej. Wykorzystanie inteligentnej sygnalizacji kierującej natężeniem ruchu, dróg i kanałów wodnych jako uzupełnienie transportu publicznego, budowanie obwodnic miejskich, to tylko niektóre możliwości stworzenia miast „czystych” i bez obecnie nadmiernego hałasu motoryzacyjnego.

*Słowa kluczowe: harmonia ład rozwój miasta*

#### Abstract

This paper presents conditions in spatial development of Szczecin, to be able to call it ‘economical’ city. The rational city development is also a sequence of developing different areas. It should be realized by preparation of schedules for activation of different areas. The savings should be found in communication infrastructure. Using an intelligent traffic lights to control traffic density on roads and water channels as support for public transportation, construction of new bypasses – these are only some possibilities to create so called ‘clean’ cities without increased noise level from communication.

*Keywords: harmony order development of city*

\* Dr inż. arch. Elżbieta Czekiel-Świtalska, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego, Wydział Budownictwa i Architektury, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

## 1. Wstęp

Miasto oszczędne to miasto rozwijające się gospodarczo, a rozwojowi temu powinien towarzyszyć prawidłowy rozwój urbanistyczny, realizowany na podstawie dobrze sporządzonych planów zagospodarowania przestrzennego. Powstanie takiego planu muszą poprzedzać szerokie dyskusje specjalistów z różnych dziedzin z udziałem społeczeństwa. Rezultatem tego powinno być wypracowanie pomysłu na rozwój całego miasta, a następnie zagospodarowywania poszczególnych obszarów. Plan musi uwzględniać warunki geograficzne, przyrodnicze, społeczne oraz historyczne. Istotna jest realizacja ustaleń planu z nadzorem ze strony miasta, który dotyczyłby kolejności rozwoju poszczególnych terenów.

## 2. Planowanie przestrzenne jako motor rozwoju gospodarczego

Miasto oszczędne nie dopuszcza do bezładnego rozwoju przestrzennego. Ład przestrzenny, który doprowadzi do zrównoważonego rozwoju, może zostać zrealizowany tylko na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego. Jest to instrument, który w sposób kompleksowy uwzględnia wszystkie uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne danego obszaru. Brak planu zagospodarowania na części terenów miasta powoduje często bezładny rozwój na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Decyzja ta nie musi nawet uwzględniać zapisów studium zagospodarowania przestrzennego gminy, które jest jedynym planem obejmującym cały obszar miasta. To jest jedna z przyczyn, dla których mamy przestrzenny chaos i brak harmonii z otoczeniem.

Szczecin do niedawna postrzegany był jako miasto stoczniowe i portowe. Dzisiaj po stoczni pozostało tylko wspomnienie. Szukając odpowiedzi na pytanie, w jakim kierunku pójdzie jego rozwój, należy przeanalizować wiele czynników, a jedne z ważniejszych to warunki geograficzne, przyrodnicze, kulturowe i społeczne. Analizując je, możemy powiedzieć, że miasto ma wspaniałe możliwości do rozwoju turystyki. Posiada cenne zasoby zieleni, między innymi puszcę Bukową, Park Kasprowicza, akwenty, zarówno w formie rzeki, kanałów i pięknych jezior. Wykorzystując walory miasta, skonstruowano projekt Floating Garden 2050. Jest on może zbyt rozłożony w czasie, ale stworzenie ze Szczecina Wenecji Północy z całą pewnością przyniosłoby miastu wymierne korzyści. Miejscami przyciągającymi turystów i mieszkańców są modne obecnie starówki. Taka również powstała w Szczecinie jako retrowersja historycznego układu przestrzennego. Brakuje tu jeszcze odpowiedniego jej zagospodarowania, chociażby zmiany obecnej komunikacji kołowej na pieszą.

Jeżeli nie zostanie sporządzony plan zagospodarowania przestrzennego, który spełni warunki rozwoju, to pojedyncze, niespójne ze sobą działania inwestycyjne mogą zaszkodzić w całościowym rozwoju miasta. *Raz popełnione błędy w rozwoju przestrzennym są albo w ogóle nienaprawialne, albo też wymagają tak wielkich nakładów finansowych, że nawet najbogatsze państwa czy samorządy terytorialne mogą sobie pozwolić na naprawianie tych błędów tylko w wyjątkowych przypadkach* [1]. W Szczecinie taki błąd popełniono przy budowie nadodrzańskiej trasy szybkiego ruchu, która oddzieliła miasto od Odry. Również Trasa Zamkowa rozdziela najważniejsze historyczne układy przestrzenne, czyli Wały Chrobrego od Zamku Książąt Pomorskich i starówki. Zmiana tej komunikacji byłaby bardzo kosztowna, ale jeżeli coś nie zostanie zrobione w tym kierunku, to rozwój najciekawszych miejsc, w których powinno całą dobę tętnić życie nie będzie możliwy. Uaktywnienie tych obszarów to zysk dla miasta, w postaci jego reklamy, podatków od nieruchomości i udziału w podatku od osób fizycznych i prawnych. Im więcej osób zostawi tam pieniądze, tym większe będą wpływy do budżetu miasta. Miasto oszczędne to takie, które dba o ciągle zwiększanie swojego budżetu. Wiąże się z tym zadbanie o całe miasto, a w szczególności o jego centrum.



Fot. 1. Widok na Katedrę, starówkę i Zamek Książąt Pomorskich w Szczecinie, które to miejsca oddziela od Odry trasa nadodrzańska

Photo 1. View towards Cathedral, Old Town and Castle of Western Pomeranian Dukes – places separated from Odra river by main road

Duża część historycznej zabudowy jest zaniedbana, nieodnawiana od czasów wojennych. Restauracja pojedynczych budynków nie daje dobrego efektu, często jeszcze bardziej uwypukla nieestetyczne budynki sąsiednie. Odnowa tego obszaru powinna przebiegać w sposób planowy. Poszczególne zespoły można odnawiać na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego z wykorzystaniem funduszy unijnych. Bardzo istotne jest tu uzupełnienie brakującej tkanki budowlanej. Odnowa kolejnych kwartałów to zmiana wizerunku miasta i przyciągnięcie tym samym między innymi turystów. Więcej odwiedzających natomiast to większy wpływ do budżetu miasta.

Bum budowlany, jaki miał miejsce w Polsce na początku XXI wieku, doprowadził do niekontrolowanego rozrastania się terenów zurbanizowanych. Wysokie ceny gruntów w centrum doprowadziły do tego, że deweloperzy szukając większych zarobków, wykupywali tereny na obrzeżach i poza granicami miast. Często były to tereny rolne, które szybko zamieniały się w zabudowane zespoły mieszkaniowe, często bez pełnego uzbrojenia technicznego i podstawowej infrastruktury społecznej, czyli dostępu do podstawowych usług handlu, oświaty, rekreacji przydomowej i ogólnodostępnej. Natomiast duża ilość uzbrojonych, niezabudowanych terenów pozostała niezagospodarowana.

### 3. Wykorzystanie walorów przyrodniczych do rozwoju miasta

Miasto oszczędne to takie, które umiejętnie wykorzystuje swoje warunki naturalne.

Niewątpliwie położenie miasta nad wodą powinno sprzyjać rozwijaniu zaplecza marin oraz terenów turystycznych dostępnych również z wody.

Uporządkowanie struktury przestrzennej miasta jest podstawowym elementem wpływającym na jego rozwój, bez względu na to, jaka funkcja będzie w nim dominująca. Centrum Szczecina poprzecinane jest podobnie jak Amsterdam licznymi akwenami. Amsterdam wykorzystał swoje naturalne walory, a kanały i rzeki przekształciły się w urokliwe miejsca. Stanowią one komunikację wodną, zarówno indywidualną, jak i zbiorową w formie tramwaju i taksówek wodnych oraz miejsca rekreacji i zamieszkania. Szczecin ob-

szary bezpośrednio położone przy wodzie ma całkowicie zaniedbane z nieuporządkowanym zagospodarowaniem, w szczególności międzyodrze. Obszary te są bardzo cenne, leżą w centralnej części miasta, a przez brak odpowiedniego ładu przestrzennego działają, zamiast łączyć, lewobrzeże z prawobrzeżem Szczecina.



Fot. 2. Amsterdam. Kanały jako droga wodna i miejsca mieszkania

Photo 2. Amsterdam. Channels as water communication and living zone



Fot. 3. Kanał z otoczeniem centrum Szczecina

Photo 3. Channel with surrounding area city center of Szczecin

Tereny te są piękne pod względem przyrodniczym i widokowym. W szczególności więc istotne wydaje się chronienie istniejącego ekosystemu dzięki zrównoważonemu rozwojowi przestrzennemu. *Współczesne poszukiwania równowagi między ekosystemami naturalnymi oraz ekosystemami miast zmagają się w kierunku przekształcenia tych ostatnich w układy mniej uciążliwe dla środowiska. [...] Słuszna i interesująca zatem*



wydaje się alternatywa rozwoju urbanistycznego opartego na poszukiwaniu harmonii z naturą i światem praw przyrody [5]. Zastanawiając się nad rozwojem tych obszarów, musimy pamiętać nie tylko o ich ekonomicznych walorach, które są niewątpliwie wysokie, ale również o tym, żeby tego, co w nich najpiękniejsze i najcenniejsze, nie zatracić.

#### 4. Oszczędne miasto a infrastruktura techniczna i przemysłowa

Obecnie można powiedzieć, że Szczecin szuka swojej drogi rozwoju i niestety często podejmuje trochę przypadkowe decyzje.

Nie można wykreślić istniejącej infrastruktury przemysłowej, która obecnie jest wykorzystywana tylko w części. Rozwój w kierunku miasta nowoczesnego przemysłu jest jednak możliwy. Wymaga odejścia od przemysłu ciężkiego w pasie położonym przy rzece i kanałach w centralnej części miasta, zwłaszcza że tereny te położone są w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów mieszkaniowych. Infrastruktura poprzemysłowa może być wykorzystywana do innych celów gospodarczych. Dalszy rozwój obszarów poprzemysłowych musi przebiegać w taki sposób, żeby chronić funkcję mieszkaniową, turystyczną oraz rekreacyjną

Miasto oszczędne dba o stworzenie jak najlepszej infrastruktury drogowej. Przy sporządzaniu planu zagospodarowania przestrzennego bardzo ważną rolę odgrywa dogłębna i szczegółowa analiza planowanych dróg kołowych bądź modernizacja już istniejących. Pozwala to na uniknięcie korków i niepotrzebnych spiętrzeń. Dla oszczędności czasu i eksploatacji samochodów stosuje się rozwiązania, które zapobiegają niepotrzebnym zatrzymywaniom podczas jazdy. Sprzyja temu między innymi wprowadzenie sygnalizacji warunkowej, świateł inteligentnych, które reagują na nadjeżdżające samochody.



Fot. 4. Centrum Szczecina. Wyspa naprzeciwko Wałów Chrobrego. W widoku tereny przemysłowe

Photo 4. The center of Szczecin. Island opposite to Haken Terraces. Industrial area in background

Szczecin od lat domaga się obwodnicy zachodniej, która skierowałaby ruch z prawobrzeża i Polic (w szczególności Zakłady Chemiczne) z pominięciem centrum i prawobrzeża. Dzisiaj ruch tranzytowy przechodzi przez centrum miasta, co trzeba zlikwidować. Obecnie studium wykonalności tej trasy jest na ukończeniu, a do realizacji celu planuje się wykorzystanie funduszy rozwoju regionalnego 2014–2020, jednak to ciągle od wielu lat są tylko plany. Realizacja tej obwodnicy umożliwi oszczędności w postaci

ominięcia centrum miasta, szybszy przejazd pozamiejski, bezkolizyjny oraz korzyść, jaką jest udostępnienie nowych terenów inwestycyjnych. Umożliwi to odciążenie centrum od ruchu tranzytowego i pozwoli na wprowadzenie do najciekawszych miejsc miasta wyłącznie ciągów pieszych oraz ograniczy emisję spalin i hałasu. Inwestycja to również konkretne korzyści dla podróżujących: skróci czas przejazdu, zmniejszy koszty podróży i poprawi komfort jazdy.

Koncepcję omijania centrum lub ograniczania zanieczyszczeń przez pojazdy kołowe realizuje coraz więcej miast. Przykładowo miasta niemieckie, takie jak: Berlin, Stuttgart czy Monachium wprowadziły zakaz wjazdu dla pojazdów emitujących wysoką ilość spalin. Coraz częściej stosuje się wyłączenie ruchu kołowego z ważnych miejsc i wprowadzanie wyłącznie ruchu pieszego, przy ewentualnym zachowaniu komunikacji zbiorowej. Na przykład we Francji, w mieście Mentz, duża część starego miasta jest przeznaczona dla pieszych, ale dojeżdżają tam autobusy, które jadą bardzo wolno, dając pierwszeństwo spacerującym ludziom. Jest to nie tylko oszczędność w formie dbania o czyste środowisko, ale również możliwość uatrakcyjnienia tych miejsc dla mieszkańców i turystów.

Akweny Szczecina posiadają coraz czystsza wodę, a nowa, jedna z najnowocześniejszych w Europie oczyszczalnia ścieków jeszcze bardziej poprawi stan środowiska wodnego.

Szczecin posiada doskonałe warunki do wprowadzenia transportu wodnego zarówno przemysłowego, jak i osobowego. Transport ten jest tańszy, chociażby z takiego względu, że istnieją już drogi wodne. Jest on też atrakcyjniejszy, chociaż w naszych warunkach klimatycznych nie jest możliwe korzystanie z niego przez cały rok.

## **5. Harmonogram inwestowania jako element racjonalnego, a tym samym oszczędnego rozwoju miasta**

Racjonalny, a tym samym oszczędny rozwój, to również realizacja inwestycji na poszczególnych obszarach według planu, który określi kolejność zabudowy terenów miasta. Gminy sporządzają plany inwestycyjne, natomiast planów w formie harmonogramów zagospodarowania poszczególnych obszarów nie sporządza się.

Mając plan kolejności rozwoju poszczególnych terenów, sporządzanie miejscowych planów byłoby jemu podporządkowane. Miejscowe plany byłyby sporządzane w kolejności, jaką przewiduje harmonogram rozwoju miasta, czyli na przykład w pierwszym rzędzie uzupełnienie brakującej zabudowy w już zabudowanych obszarach. Następnie umożliwienie zabudowy na obszarach posiadających uzbrojenie. Dopiero jak te tereny byłyby zagospodarowane, można by było prowadzić racjonalny rozwój nowych obszarów. Gmina planując udostępnienie nowych obszarów pod inwestycje z wyprzedzeniem, zabezpieczałaby finanse na infrastrukturę. W Niemczech *plan zabudowy może być sporządzony przez gminę tylko wtedy, gdy umieści ona w budżecie odpowiednie środki na uzbrojenie terenu, dla którego sporządza się plan. Prawodawstwo niemieckie zakazuje dopuszczenia zabudowy bez uprzedniego uzbrojenia terenu* [2].

Harmonogramy budowy dotyczą również, a może przede wszystkim, budowy infrastruktury technicznej. Zintegrowany system planowania umożliwiłby racjonalną budowę infrastruktury. Nie dochodziłoby do sytuacji, że jest wybudowana lub wyremontowana droga, a po kilku miesiącach jest niszczone, ponieważ trzeba wymienić lub wybudować jakąś sieć.

Do osiągnięcia powyższych celów potrzebne byłoby zmiany legislacyjne, zwiększenie wagi planów miejscowych oraz likwidacja decyzji o warunkach zabudowy. Na etapie sporządzania miejscowego planu przeprowadza się konsultacje społeczne, ale są one traktowane jak wypełnienie obowiązku proceduralnego. Nie nakłania się osób, które powinny być zainteresowane ustaleniami planu, do zapoznania się z nim. Szeroka akceptacja rozwiązań projektowych to jeden z sukcesów realizacji ustaleń planu.

## 6. Inwestycje w organizację międzynarodowych imprez

Bardzo ważnym działaniem jest podejmowanie wyzwań organizacji imprez międzynarodowych. Staranie się miasta na przykład o prestiżowe miano Europejskiej Stolicy Kultury daje duże możliwości, między innymi zaprezentowanie życia kulturalnego miasta i całego kraju oraz dziedzictwa historycznego. Program (liczne spektakle, koncerty, festiwale oraz konferencje) przygotowany na rok, w którym miasto zyskuje miano stolicy kultury, przyciąga duże rzesze ludzi, a za tym idzie promocja i rozwój turystyki. Jest to wspaniała okazja do sprawienia, żeby osoby, które przyjadą na wybrane imprezy chciały w przyszłości powracać do miasta w celu wypoczynku, zainwestowania itp. Za taką nominacją idą konkretne fundusze z Unii Europejskiej, może to wynieść nawet 2 miliony euro, z czego 60% musi iść na organizowanie imprez i wydarzeń. W roku 2016 zostanie wybrane miasto z Polski i Hiszpanii. Nawet jeśli Szczecin nie zdobędzie tego wyróżnienia, to inwestycje związane z rozwojem kultury poprawią wizerunek miasta.

Próby organizacji ważnych imprez ogólnopolskich, europejskich czy światowych zawsze pociągają za sobą rozwój w danym kierunku. Takie działania podejmuje miasta oszczędne, które mądrze inwestując, zdobywają dodatkowy dochód z danej imprezy, skutkujące między innymi zainteresowaniem nowych inwestorów w rozwój na terenie miasta.

Szczecin przekonał się, że organizacja takich imprez jest opłacalna. Organizując w 2007 roku Finał regat *The Tall Ships' Races*. *Łącznie turyści i szczecinianie wydatkowali w trakcie trwania Finału The Tall Ships' Races kwotę 247 mln zł. Wydatki były ponoszone nie tylko w miejscu trwania imprezy i nie tylko na ten cel (paliwo, nocleg, wstęp do muzeum, wydatki na wyżywienie, zakupy w sklepach centrów handlowych itp.). Efekty, które regaty mogą przynieść dla gospodarki miasta Szczecina, są efektami długookresowymi, będącymi pochodną sprawnej organizacji połączonej z aktywną promocją miasta. Wśród największych korzyści wymienić można: wzrost liczby turystów, przysze wpływy z turystyki, przyspieszenie wzrostu gospodarczego w mieście, promocja Szczecina i regionu w skali światowej skutkować będzie wzrostem zainteresowania naszym krajem i miastem ze strony inwestorów zagranicznych w różnych sektorach gospodarki, poprawa sytuacji na rynku pracy, szczególnie pracy sezonowej [...] [6].*

## 7. Wnioski

Miasto oszczędne rozwija się w sposób zrównoważony, zwiększając dobrobyt obecnym i dając możliwość przyszłym pokoleniom coraz to lepszego rozwoju społecznego, gospodarczego i ekonomicznego, z zachowaniem i pielęgnacją darów natury. Zrównoważony rozwój – obecnym i przyszłym pokoleniom może zapewnić komfort życia.

Tworzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego powinno powodować zrównoważony rozwój danego obszaru. W tym również pod względem społecznym i ekonomicznym. Żeby miasto rozwijało się w sposób kontrolowany, powinno oprócz planów zagospodarowania przestrzennego mieć plan kolejności rozwoju poszczególnych terenów, który doprowadziłby do ładu i harmonii. Gdyby można było budować tylko na podstawie miejscowych planów, to kontrolowanie przez miasto kolejności zabudowy i zagospodarowania poszczególnych obszarów byłoby dość proste.

## Literatura

- [1] Jędraszko A., *Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce – drogi i bezdroża regulacji prawnych*, Wyd. PLATAN, Kryspinów 256, Warszawa 2005, s. 402.
- [2] Jędraszko A., *Zarządzanie mieszkalnictwem i planowanie komunikacji przez samorząd terytorialny w Niemczech*, Wyd. Unia Metropolii Polskich, Łódź 1996, s. 161.
- [3] Czekiel-Świtalska E., *Tożsamość miasta Szczecina*, Czasopismo Techniczne. Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.
- [4] Wehle-Strzelecka S., *Związki z tradycją we współczesnych energooszczędnych rozwiązaniach architektoniczno-urbanistycznych – na przykładzie architektury słonecznej*, Teza Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych, Wydawnictwo Akademii Rolniczej w Lublinie, Lublin 2006.
- [5] Wehle-Strzelecka S., *Ochrona środowiska w kształtowaniu współczesnej przestrzeni miejskiej w aspekcie idei ekologii miasta*, Czasopismo Techniczne, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2007, s. 57.
- [6] Raport o stanie miasta Szczecina 2008, <http://www.um.szczecin.pl/raport2008/html/04,19.htm>.