

SZCZECIN – TOŻSAMOŚĆ MIASTA

SZCZECIN – THE IDENTITY OF CITY

Grzegorz Wojtkun

dr inż. arch.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Budownictwa i Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego
Zakład Projektowania Architektonicznego

STRESZCZENIE

Patrząc z perspektywy ostatniego stulecia trudno uznać przebieg rozwoju urbanistycznego Szczecina *per saldo* za zjawisko prawidłowe. Wydaje się, że podstawową przyczyną zakłóceń tego procesu były zbyt optymistyczne prognozy. Wywołały one codzienne migracje ludności na ogromną skalę pociągając za sobą trudne do oszacowania skutki ekonomiczno-społeczne. Wszystko wskazuje na to, że sytuacja ta stanowi obecnie najpoważniejszą barierę w rozwoju aglomeracji szczecińskiej.

Słowa kluczowe: Wielki Szczecin, satelitarne centra dyspozycyjne, mieszkalnictwo

ABSTRACT

Looking from the perspective of the last century it is difficult to find the town-planning development of Szczecin *per saldo* as a correct phenomenon. It seems that the basic reason for the disturbances of the process were too optimistic prognosis. This caused everyday migration of people on a large scale. All of this brought difficult to assess economical-social effects. Everything indicates that this situation is currently the greatest barrier in the development of the Szczecin agglomeration.

Keywords: Plan of Big Szczecin, satellite centers, housing industry

O AUTORZE:

Autor jest czynnym zawodowo architektem. Główna dyscyplina badawcza, którą się zajmuje jest związana z problematyką warunków zamieszkania w zespołach zabudowy wielorodzinnej realizowanych w drugiej połowie XX i na początku XXI stulecia.

1. ROZWÓJ MIASTA OD POCZĄTKU XIX STULECIA DO KOŃCA DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

W Szczecinie poddanym przez stulecia wielokulturowemu oddziaływaniu kwestia obiektywności wydawanych sądów odgrywa kluczowe znaczenie. Prawidłowy przekaz wiedzy i obieg informacji podnoszą świadomość zamieszkującej go społeczności, a tym samym stymulują jego prawidłowy rozwój przestrzenny. W skrajnych wypadkach może być to bariera ostatecznie udaremniająca osiągnięcie przez Szczecin statusu nowoczesnej metropolii. Szczególna rola w tym zakresie jest powierzona architektom – światłym, pełnym zapału orędownikom kierunków rozwoju aglomeracji, a jednocześnie skromnym i realnie oceniającym zamiary. Potrzebna jest do tego świadomość wynikająca z rzetelnej wiedzy, bodziec do działania oraz narzędzia.

Przedmiotem rozważań podjętych niniejszym artykule jest ocena kierunków rozwoju Szczecina i ich skutków przestrzenno-społecznych poczynając od dynamicznych przemian ekonomicznych z początku dziewiętnastego stulecia, a na współczesnych nam koncepcjach megaaglomeracji kończąc. Niewątpliwie mieszczą się w tym nadzwyczaj dziś aktualne zagadnienia aktywizacji zdegradowanych obszarów przemysłowych (Śródomieście), nieużytków wewnątrzmijskich, gminnej gospodarki gruntami, uwarunkowań klimatycznych i koncepcji rozwoju obszarów mieszkaniowych.

Od początku dziewiętnastego stulecia dało się zauważyć przybierający na sile napływ ludności do Szczecina oraz skracanie się czasu kolejnych podwojeń liczby jego mieszkańców (1810 – 20 700, 1861 – 58 500, 1890 – 116 200 i 1910 – 236 000). Ruch budowlany odbywał się wówczas przede wszystkim w obrębie miejskich obwarowań. Stopień zagęszczenia zabudowy w dzielnicach śródmiejskich w wielu wypadkach przekroczył dziewięćdziesiąt pięć procent powierzchni parceli, co przyniosło drastyczne pogorszenie w nich warunków sanitarnych. Stąd też podjęto decyzję o wyburzeniu miejskich obwarowań i pozyskaniu tym samym nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową (Haken, 1873). Korzystna koniunktura oparta na łatwo dostępnej i taniej sile roboczej, a przede wszystkim na zdecydowanym wzroście zamówień rządowych i zagranicznych w przemyśle stoczniowym (1910-1914) przyczyniła się do wzrostu zamożności miasta. Wywarło to z kolei wpływ na poczynania władz municypalnych zmierzających do poszerzenia granic administracyjnych Szczecina. Jednak wybuch pierwszej wojny światowej i związane z nią niedobory na rynku surowców oraz rąk do pracy, a następnie powojenny kryzys gospodarczy spowodowały znaczny spadek zamówień publicznych. Szczecin utracił tym samym ponad czterdzieści procent potencjału ekonomicznego (1919). Skutkiem tego gwałtownie wzrosła ilość bezdomnych (10 000) i osób pozostających bez zatrudnienia (35 000). W drugiej połowie lat 20. w wyniku wystąpienia światowej nadprodukcji w stan upadłości postawiono większość szczecińskich zakładów pracy, w tym trzy stocznie (1927-1929). Strukturalne bezrobocie, które dotknęło wówczas szczecinian okazało się być jednym z najwyższych wśród miast niemieckich. Stąd też po intensywnym lecz krótkim okresie rozwoju gospodarczego i przestrzennego Szczecina nadszedł czas nieprzemijającej dekoniunktury, a co za tym idzie wyraźnego spadku aktywności budowlanej i deprecjacji znaczenia miasta. Jednocześnie coraz silniej był odczuwany związek miasta i okolicznych gmin (Greifenhagen, Randow, Ückeründe). Przyczyniło się to podjęcia w latach 20. prac nad perspektywnym planem rozwoju aglomeracji. Konieczność aktywizacji jej strefy peryferyjnej wyniknęła w głównej mierze z niedorozwoju lokalnego rynku pracy. Wskutek tego do miejsc zatrudnienia w Szczecinie dojeżdżało, na przykład z siedmiotysięcznych Podjuch 60 procent ludności zawodowo czynnej, z blisko pięćdziesięciu tysięcy Zdrojów połowa, a z dziesięć tysięcy Dąbia czwarta część (1930). Z drugiej jednak strony, ze względu na słabość ekonomiczną tych miejscowości, stały się one nadzwyczaj atrakcyjnym miejscem do osiedlenia dla bardziej zamożnych szczecinian. Mimo to, w porównaniu do innych podobnej wielkości miast (Düsseldorf, Lipsk, Norymberga,

Stuttgart), Szczecin był bardzo biedny i permanentnie zadłużony. Jednocześnie z jego powierzchni nieznacznie przekraczającej osiem tysięcy hektarów mniej niż połowa była przydatna na cele budowlane. Należała ona tym samym do najmniejszych wśród niemieckich miast średniej wielkości. Wszystko to spowodowało, że w drugiej połowie lat 30. działania zmierzające do utworzenia nowoczesnej aglomeracji uległy przyspieszeniu. W dniu 15 października 1939 roku weszła w życie uchwała rządu pruskiego o zmianie granic administracyjnych i utworzeniu Wielkiego Miasta Szczecina (Großstadt Stettin). W jego obrębie znalazły się dwa miasta (Dąbie, Police) oraz 36 gmin wiejskich. Powierzchnia Szczecina wzrosła tym samym ponad pięciokrotnie (z 8 217 ha do 45 884), a liczba ludności o trzecią część (z 287 419 osób do 382 984). Szczecin stał się tym samym trzecim pod względem powierzchni, po Berlinie i Hamburgu, miastem Niemiec. Dochody miasta spadły o ponad dziesiątą część (13,7 procent). Należało się tego spodziewać po niedoinwestowanych i bardzo ubogich terenach okolicznych gmin. Włączenie ich miało przynieść korzyści w dłuższej perspektywie czasowej bowiem pozyskano duże ilości terenów pod mieszkalnictwo. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w nowych granicach zostały niebawem określone w studium urbanistycznym Wielkiego Obszaru Szczecińskiego (Reichow, 1940). Odrzucone w nim zostały zarówno modne wówczas koncepcje oparte na systemie osiedli satelitarnych oraz miasta-ogrodu na rzecz radzieckich (Milutin) i rodzimych (Hilberseimer) doktryn funkcjonalistycznych. Stąd też powstała propozycja pasm zespolonych z główną osią rozciągającą się wzdłuż doliny Odry. Znalazłyby się w niej równolegle położone strefy przemysłu, rzemiosła i usług, komunikacji i zieleni. Tereny pod zabudowę mieszkaniową przewidziano przede wszystkim na południowym (Wzgórza Warszewskie) i północno-zachodnim stoku lewobrzeżnego wału morenowego (od Bezzrecza do Siadła Dolnego i Moczył oraz obszar od Podjuch do Czepina). Wyniknęło to przede wszystkim z niekorzystnego mezoklimatu występującego w pasie nadodrzańskim. Dążono również do wyeksponowania walorów krajobrazowych obszarów zurbanizowanych.

2. SZCZECIN PO 1945 ROKU. PERSPEKTYWY ROZWOJU PORTOWEJ AGLOMERACJI

Okazało się, że zamierzenia poczynione w latach 1911-1945 wywarły niemały wpływ na rozwój funkcjonalno-przestrzenny miasta po drugiej wojnie światowej, mimo iż ówczesna sytuacja geopolityczna zupełnie nie sprzyjała kontynuacji działań podjętych przez poprzedników. Paradoksalnie właśnie nadzwyczaj trudne warunki okresu pionierskiego wynikające z konieczności koegzystencji grup ludności napływowej i autochtonów, ogromnych zniszczeń infrastruktury budowlanej i technicznej sprawiły, że w Szczecinie powstała możliwość realizacji zamierzeń uważanych za utopijne. *Szereg [...] pomysłów Reichowa zostało zrealizowanych [...] nie przez ludzi, do których plany te były skierowane, lecz przez osiedlonych tu po wojnie Polaków [...] Nielatwo polemizować z sugestiami, że młodemu inżynierowi Zarembie wpadła w ręce książka Reichowa, podsuwając mu szereg rozwiązań, które w zrujnowanym mieście wydawały się gotowym projektem [2].* Twierdzenie to wydaje się zasadne, bowiem samo rozpoznanie topografii obcego i zniszczonego Szczecina, określenie jego potencjału i lokalnych powiązań daleko przekraczało możliwości nie tylko jednego człowieka, ale nawet licznego zespołu planistów. A przecież niespełna rok po zakończeniu drugiej wojny światowej miasto posiadało projekt koncepcyjny zagospodarowania przestrzennego, który następnie został uzupełniony pełnym zakresem badań i studiów (1948). Stąd też podjęto wówczas kilka brzemiennych w skutkach decyzji. Jakkolwiek w fazie opracowań studialnych wydawały się one interesujące i nader nowoczesne o tyle w rzeczywistości przyczyniły się do bezpowrotnej utraty przedwojennego charakteru Szczecina. Wyniknęły one między innymi z przekonania, że doktryna funkcjonalistyczna, szczególnie w odniesieniu do mieszkalnictwa, może znaleźć zastosowanie również na terenach śródmiejskich. Z kolei o wartości kulturowej tych ostatnich miało stanowić wyeksponowanie pojedynczych

obiektów zabytkowych nawet bez kontekstu historycznego i funkcjonalnego (Basztą Siedmiu Płaszczy, Katedra św. Jakuba, Zamek Książąt Pomorskich).

Lata 1949-1953 przyniosły rosnącą dynamikę działań w zakresie odbudowy i przebudowy, którym podporządkowano wstępne studia nad Planem zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina. Niedługo później uchwałą rządową zatwierdzono perspektywiczny program rozwoju aglomeracji (1956). Oznaczało to, że w zakresie budownictwa mieszkaniowego przyznano priorytet inwestycyjny terenom identyfikowanym jako śródmiejskie. Na podstawie koncepcji urbanistycznych z lat 1952-1953 i projektu koordynacyjnego z 1957 roku wyznaczono dwa podstawowe obszary koncentracji działalności budowlanej – Osiedle Stare Miasto (8 500 mieszkańców) oraz Śródmiejska Dzielnica Mieszkaniowa (20 000 mieszkańców). Jednocześnie przewidywano wówczas, że w latach 1965-1970 szczecińskie budownictwo mieszkaniowe będzie rozwijało się jeszcze na terenach wyposażonych w infrastrukturę techniczną, to jest na obrzeżach śródmieścia [3]. Stąd też do końca lat 60. terytorialny rozwój mieszkalnictwa w Szczecinie miał charakter koncentryczny. Następnie pojawiła się konieczność objęcia działaniami inwestycyjnymi obszarów peryferyjnych. Wówczas to wysunięto koncepcję pasm zespolonych, odmienną od propozycji przedstawionych na początku lat 40. ubiegłego stulecia. Została ona oparta w głównej mierze na zespołach mieszkaniowych zlokalizowanych wokół istniejących i projektowanych satelitarnych centrów dyspozycyjnych. Odzwierciedlała ona aspiracje portowej aglomeracji, ale przede wszystkim miała przynieść wyrównanie tempa urbanizacji lewo- i prawobrzeżnej jej części. Stąd też w Planie ogólnym z 1977 roku ostatecznie wytyczono obszary pasm oraz kierunki działań o charakterze drugoplanowym. W pierwszej grupie znalazły się tereny na kierunkach północnym (policki) oraz północno- i południowo-zachodnim (Lewobrzeże – trzy pasma), a także południowo-wschodnim (Prawobrzeże – jedno pasmo). Natomiast w drugiej grupie przewidziano ograniczone działania na obszarach znajdujących w bezpośredniej orbicie wpływów wspomnianych wyżej centrów dyspozycyjnych: Lewobrzeże – Gumieńce, Pomorzany oraz Prawobrzeże – Dąbie-Cieszyce. Kierunkowi południowo-wschodniemu (Klęskowo-Kijewo) nadano w tych zamierzeniach szczególne znaczenie, wręcz o ideologicznych konotacjach. Uzasadniono go „naturalnym” ciężeniem miasta do centrum administracyjnego i politycznego państwa oraz rozwojem konurbacji Szczecin-Stargard Szczeciński.

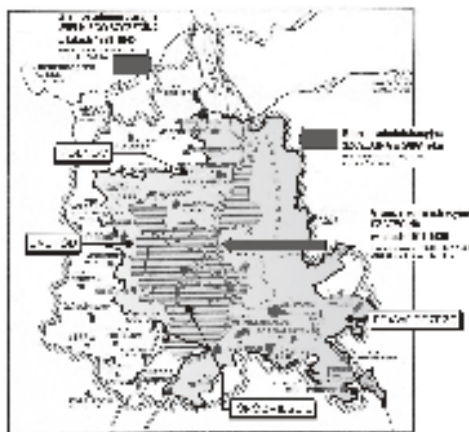
W latach 1983-1985 w wyniku stopniowej stabilizacji sytuacji w państwie wznowiono prace nad koncepcjami rozwoju aglomeracji szczecińskiej. Na mocy uchwały Miejskiej Rady Narodowej zatwierdzono zmiany do Planu ogólnego z 1977 roku na najbliższe pięcioletnie (1986-1991). Biorąc pod uwagę szkodliwe emisje ograniczono w nich wówczas kierunek północny na rzecz północno-zachodniego i południowo-wschodniego. Na obszarach tych do 1990 roku realizowano przede wszystkim program mieszkaniowy.

Lata 90. przyniosły burzliwe przemiany polityczno-społeczne, które zainicjowały proces stopniowej demokratyzacji struktur państwowych. W warunkach swobody inwestycji i przepływu kapitału dało się zauważyć w Szczecinie zmianę kierunków rozwoju mieszkalnictwa. Ograniczeniu działalności budowlanej na obszarach położonych na południowym wschodzie towarzyszyła jej koncentracja na zachodzie (osiedla: Kadet, Kapitanów, Za wiatrakiem i inne), południowym zachodzie (osiedla: Bursztynowe, Kresy, Przeclaw i inne) oraz północnym zachodzie (osiedla: Wzgórze Arkońskie I i II, zespoły mieszkaniowe: Osów, Pilchowo, Warszewo). Pierwszy i drugi z wymienionych, pomimo stosunkowo niewielkich rezerw terenów pod inwestycje mieszkaniowe był dobrze skomunikowany z centrum Szczecina oraz umożliwiał bezpośrednie połączenie z aglomeracją berlińską (autostrada Szczecin-Berlin). Natomiast trzeci obszar posiadał wybitne walory ekofizjograficzne. Działalność budowlana na tych kierunkach wydaje się mieć trwały charakter.

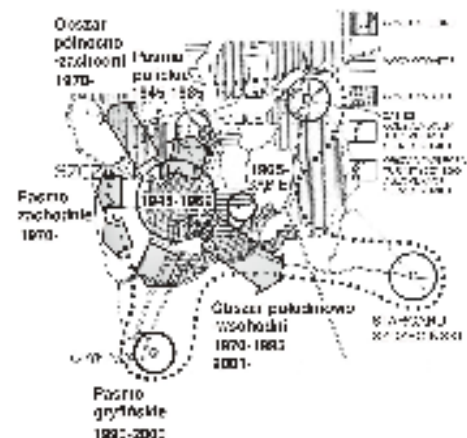
Patrząc z perspektywy ostatniego stulecia trudno uznać przebieg rozwoju urbanistycznego Szczecina *per saldo* za zjawisko prawidłowe. Wydaje się, że podstawową przyczyną jego zakłóceń były zbyt optymistyczne prognozy. Nie odzwierciedlały one rzeczywistych możliwości zewnętrznego oddziaływania aglomeracji. Koncepcja Wielkiego Szczecina z przełomu lat 30. i 40. wiązała się z koniecznością podjęcia działań inwestycyjnych całkowicie nieproporcjonalnych do zdolności ekonomicznych ówczesnego miasta. Należałoby je prowadzić w ośrodkach osadniczych rozproszonych na dużym obszarze przez co najmniej kilka dziesięcioleci. Ponadto zaproponowany wówczas układ wstęgowy przyniósłby nadmierne wydłużenie połączeń komunikacyjnych i utrudniłby w dużej mierze funkcjonalno-przestrzenną krystalizację centrów przyszłych dzielnic. Koncentracja mieszkalnictwa na dwóch głównych obszarach (Wał Stobniański oraz północno-zachodni stok Wzgórz Bukowych) doprowadziłaby nie tylko do utrwalenia stanu nierównowagi w rozwoju prawej i lewobrzeżnej części Szczecina, ale również szybkiego wyczerpania rezerw terenów pod zabudowę mieszkaniową.

Z kolei istotą przyjętej na początku lat 70. koncepcji układów pasmowych były „ośrodki dyspozycyjne” połączone zespołami zabudowy wielorodzinnej z centrum aglomeracji. Niestety jej realizacja doprowadziła do rozproszenia i pozbawienia infrastruktury obsługującej wiele obszarów mieszkaniowych (Warszewo, Prawobrzeże-Klęskowo-Kijewo i inne). Przyniosło to codzienne migracje ludności na ogromną skalę, a co za tym idzie trudne do oszacowania koszty i skutki społeczne. Nie ustrzeżono się również błędów lokalizacyjnych wynikających z nieuwzględnienia warunków klimatycznych. Skutkiem tego od drugiej połowy lat 60. intensywna zabudowa wielorodzinna znalazła się między innymi w strefie oddziaływania zimnych mas powietrza wpływających rynną niebuszewską (Warszewo-Stoki, Osiedle Książąt Pomorskich i Łucznicza, Drzetowo) i zalegających u północnego podnóża Wzgórz Bukowych (Osiedla Bukowe, Kijewo Majowe, Nad Rudzianką i Słoneczne). W wielu wypadkach zespoły mieszkaniowe zostały dodatkowo poddane destrukcyjnemu wpływowi promieniowania geopatycznego (Osiedle Bandurskiego, Nad Rudzianką). Jednocześnie, podobnie jak w okresie międzywojennym, nie podjęto kwestii rozwinięcia działań inwestycyjnych u podnóża południowego stoku Wzgórz Bukowych (Binowo, Chlebowo, Kołowo) oraz w rejonie Zdunowa. Mimo znacznego oddalenia tych obszarów od centrum miasta wydawały się nadzwyczaj korzystne pod względem klimatycznym.

Wszystko wskazuje na to, że niepodjęcie działań systemowych w zakresie organizacji szczecińskiego mieszkalnictwa, zarówno na terenach poddanych intensywnej działalności budowlanej jak i na słabo zurbanizowanych, stanie się najpoważniejszą barierą w rozwoju aglomeracji.



II. 1. Rozwój przestrzenny Szczecina (1911-2009).
Źródło: opracowanie własne



II. 2. Rozwój mieszkalnictwa na obszarze aglomeracji szczecińskiej (1945-2009). Źródło: opr. własne

BIBLIOGRAFIA:

- [1] Białecki T., Siłski Z., *Dzieje Szczecina*, tom IV, Wydawnictwo „13 Muz”, Szczecin 1998
- [2] Kosińska B., *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Stowarzyszenie Historyków Sztuki Oddział w Szczecinie, Szczecin 2002, s. 282.
- [3] Łopuch W., *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina 1808-1945*, Książnica Pomorska, Szczecin 1999.
- [4] Sekula B., *Odbudowa i rozbudowa miast i osiedli Pomorza Zachodniego w latach 1945-1965* [w:] Przegląd Zachodniopomorski Nr 3, Wydawnictwo Instytutu Zachodniopomorskiego, Szczecin 1965.