

lokalizacja: Szczecin, Stare Miasto	jednostka projektowania:  M A Ć K Ó W PRACOWNIA PROJEKTOWA Sp. z o.o. ul. Podwale 61/1 50-010 Wrocław tel. + 48 71 377 00 77 fax. +48 71 377 00 88 www. m a c k o w. p l mackow@mackow.pl
inwestor: UM Szczecin Wydział Rozwoju Miasta Pl. Armii Krajowej 1 70-456 Szczecin	
temat: Analiza programowo-przestrzenna obszaru Starego Miasta w Szczecinie	
branża: opracowanie wielobranżowe (architektura, drogi)	
stadium: analizy	nr projektu: 1107
część: część analityczna i opisowa	tom: --

branża	projektant / opracowanie:	sprawdzający:
architektura	mgr inż. arch. Zbigniew Maćków, upr. nr 122/97/UW mgr inż. arch. Bartłomiej Witwicki mgr inż. arch. Eliasz Matuła mgr inż. arch. Zuzanna Wojtasiak mgr inż. arch. Agata Kowalczyk mgr inż. arch. Bartosz Zieliński	
drogi	mgr inż. Krzysztof Pogłód	

data opracowania projektu	maj 2011 roku
---------------------------	----------------------

Spis treści

1. Cel opracowania:.....	2
2. Analizy	2
2.1 Wnioski z analiz	3
2.3 Cele rewitalizacji:.....	11
3. Wytyczne rewitalizacji.....	12
4. Rewitalizacja zabudowy	12
5. Zmiany komunikacyjne.....	14
6. Referencje	18

1. Cel opracowania:

- 1.1 Określenie potencjału programowego, funkcjonalnego, urbanistycznego, historycznego obszaru wraz ze zdefiniowaniem docelowej funkcji i znaczenia w strukturze centrum miasta,
- 1.2 Wskazanie działań, etapów i uwarunkowań przemian obszaru opracowania analizy,
- 1.3 Określenie uwarunkowań dla zrównoważonego zagospodarowania i zabudowy terenu.

2. Analizy

Dla obszaru opracowania przeprowadzono następujące analizy:

ANALIZY FUNKCJONALNE W OBSZARZE MIASTA

- a. Analizę funkcjonalną obszaru w strukturze miasta- udział procentowy zabudowy, zieleni i dróg
- b. Analizę funkcjonalną obszaru w strukturze miasta 2- podział procentowy funkcji
 b' Analizę funkcji na terenie opracowania- podział procentowy funkcji
- c. Analiza wzajemnego oddziaływania terenów sąsiednich
- d. Analiza potencjału wzajemnego oddziaływania terenów sąsiednich
- e. Analiza miejsc i punktów o wartościach historycznych i kulturowych
- f. Analiza potencjału miejsc i punktów o wartościach historycznych i kulturowych

ANALIZY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

- g. Analiza funkcjonalna w obszarze opracowania
- h. Analizę potencjału funkcjonalnego w obszarze opracowania
- i. Analiza przestrzeni miejskich
- j. Potencjał przestrzeni miejskich
- k. Analiza szlaków łączących miejsca i punktów o wartościach historycznych i kulturowych
- l. Analiza stanu istniejącego i potencjału rozwiązań dotyczących komunikacji pieszej i zbiorowej

ANALIZY KOMUNIKACJI

- m. Analiza komunikacji kołowej wewnątrz obszaru opracowania
- n. Propozycje zmian obsługi komunikacyjnej wewnątrz obszaru opracowania
- o. Propozycja obsługi komunikacyjnej obszaru opracowania
- p. Przekrój przez bulwary
- q. Analiza efektów zmian obsługi komunikacyjnej obszaru opracowania na miejski układ komunikacyjny

ANALIZY URBANISTYCZNO-PRZESTRZENNE

- r. Analiza potencjału rozwoju z naciskiem na zrównoważony układ przestrzenny
- s. Analiza gęstości zabudowy
- t. Analiza potencjału rozwoju ze względu na gęstość zabudowy
- u. Określenie działań przestrzennych. Obszary wymagające przekształceń. Przestrzeń publiczna
- v. Określenie działań przestrzennych. Interwencje przestrzenne i linie regulacyjne

ANALIZY PROGRAMOWE

- w. Określenie działań programowych dla poszczególnych obszarów funkcjonalnych
- x. Określenie działań programowych dla wybranych kluczowych elementów urbanistycznych
- y. Propozycja zrównoważonego rozwoju obszaru opracowania

Przedstawiona lista analiz pokrywa się z listą plansz stanowiącą załącznik niniejszego opracowania

2.1 Wnioski z analiz

- a. Procent zabudowy (24%) analizowanego terenu jest niewielki jak na centrum miasta w porównaniu np. z gęsto zabudowanym Śródmieściem Szczecina, gdzie jest on dwukrotnie wyższy. Wysoki wskaźnik zieleni jest być może zafałszowany poprzez duży procent niezabudowanego terenu, który nie jest użytkowany, nie przeszkadza to jednak by uznać, że jest Stare Miasto jest komfortowym osiedlem mieszkalnym dodatkowo dobrze skomunikowanym i centralnie ulokowanym w strukturze miasta. Komfort podwyższa dodatkowo otoczenie obszarami zielonymi oraz bliskość Wałów Chrobrego i rzeki
- b. Analizowany teren charakteryzuje się różnorodnością funkcjonalną z dominującym udziałem procentowym funkcji mieszkaniowej (48%) oraz znaczącym udziałem funkcji edukacyjnej. Biorąc pod uwagę rozkład procentowy funkcji obszar ma bardzo śródmiejski charakter, jednak całkowicie nieśródmiejska jest gęstość i jakość zabudowy. Układ taki jest dla miasta niekorzystny gdyż następuje rozproszenie tkanki miejskiej w jego centrum czyli w miejscu ze względów ekonomicznych i

społecznych predysponowanym do bycia gęsto zabudowanym i nasyconym funkcjami obszarem zurbanizowanym.

Analiza demograficzna pokazuje że na obszarze opracowania jest wysoki procentowy udział starszych osób chociaż teren ze względu na infrastrukturę edukacyjną teren jest atrakcyjny również dla młodych małżeństw z dziećmi.

b'- plansza pokazuje w jaki sposób następuje rozkład funkcji w obrębie obszaru opracowania, które jego fragmenty wykazują aktywność i zróżnicowanie funkcjonalne. Główny nacisk został położony na wyszukanie zgrupowań lokali usługowych zwłaszcza gastronomicznych które aktywizują lokalną społeczność i stanowią atraktor nie tylko dla mieszkańców. Charakterystyczny dla obszaru jest niski udział usług przeznaczonych dla mieszkańca.

- c. Podstawowym pytaniem jakie należało sobie zadać wykonując dwie kolejne analizy była funkcja obszaru opracowania w strukturze urbanistycznej Szczecina. Stan aktualny pokazuje że Szczecin jest miastem pozbawionym centrum w powszechnym rozumieniu tego słowa, czyli miejsca w którym jednocześnie skupia się historycznie najstarsza tkanka miejska, wszystkie instytucje miejskie oraz aktywność turystyczno-rekreacyjną. Częściowo funkcję tą przejmuje w Szczecinie Śródmieście, rejon ul. Ks. Bogusława, posiadając potencjał w formie szeregu cech sprzyjających, wzajemnie ze sobą powiązanych: atrakcyjny, miejski wygląd zabudowy, dobra centralna lokalizacja, różnorodność funkcji sprzyjająca aktywności mieszkańców- handel, gastronomia, rozrywka. Poza tym na mapie dominują ośrodki związane z komunikacją oraz punkty i szlaki monofunkcyjne np.: Rekreacja – Wały Chrobrego oraz aleje śródmiejskie „Handel- Galaxy i Al. Niepodległości. Zagrożeniem dla dobrego funkcjonowania miasta są duże centra handlowe. Istnieje niebezpieczeństwo że nowo powstające Centrum Kaskada może mieć niekorzystny wpływ na vitalność ul. Niepodległości i rejon ul. Ks. Bogusława ale, ze względu na wzmożony ruch użytkowników, korzystny dla Starego Miasta. Poza tym rejon ul. Ks. Bogusława nie posiada potencjału do przejmowania kolejnych funkcji takich jak kultura, edukacja oraz nie rozwiązuje kwestii, na której miastu bardzo zależy: wykorzystania potencjału rzeki.
- d. Rozpoznano następujące kierunki działań :
- Wykorzystanie potencjału w napływie dużej ilości użytkowników w pobliżu terenu opracowania- w wyniku otwarcia Kaskady
 - podkreślenie czytelność Starego Miasta jako ośrodka a nie zespołu odrębnych funkcji.
 - Funkcję kulturalną obszaru powinny wzmocnić usługi i rekreacja.

- Należy wykreować ruch na terenie opracowania- łączący al. Niepodległości z bulwarami. A następnie bulwary połączyć z Łasztownią i Wałami Chrobrego.
 - Nie rywalizować z rejonem ul. Ks. Bogusława (nie stawiać na handel i rozrywkę)
- e. Obszar opracowania jest definiowany poprzez 3 główne atraktory identyfikujące go w strukturze miasta: katedra, zamek, Wały Chrobrego. Te obiekty najwyższej rangi (2 z nich stanowią wyróżnik Szczecina w świadomości ogólnopolskiej) mimo niewielkiej odległości od siebie, nie są ze sobą powiązane ani funkcjonalnie ani przestrzennie. Łączy je przestrzeń niskiej rangi urbanistycznej- prywatna i półprywatna oraz zdegradowana przestrzeń publiczna np. pod estakadą, stanowiąca przykład bariery przestrzennej. Poza tym teren odbierany jako osiedle mieszkaniowe i miejsce nieudanej ,w ocenie niektórych, próby wybudowania nowego Starego Miasta. Biorąc pod uwagę fakt, że Stare Miasta w innych ośrodkach również na początku są mieszkaniowe, aż do momentu kiedy lokalizacja ta staje się trudna do utrzymania ze względu na uciążliwość i kwestie ekonomiczne, należy stwierdzić , że funkcja ta nie stanowi przeszkody dla rewitalizacji tego obszaru. Natomiast na zarzut że próba zbudowania starówki w Szczecinie jest chybiona, należy odpowiedzieć że zbudowany fragment ma za małą miąższość urbanistyczną oraz zbyt małą na razie legitymację społeczną. Zupełnie zmienia perspektywę stwierdzenie , że centrum miasta nie stanowi sama osnova urbanistyczno-architektoniczna a nawet funkcjonalna ale system powiązań niematerialnych, możliwości i działalności społecznej która może się tam rozwinąć, a na którą potrzeba czasu i inicjatywy.
- f. Analizując potencjał rozwoju elementów struktury przestrzennej obszaru opracowania nie należy pomijać 3 punktów o znaczeniu kulturotwórczym powstających w bezpośrednim sąsiedztwie: CH Kaskada i Placu Solidarności oraz Centrum Sztuki Współczesnej. Działania przestrzenne powinny prowadzić do stworzenie sieci połączeń między istniejącymi i projektowanymi punktami oraz do wydzielenia i podniesienia atrakcyjności przestrzeni publicznych. Bardzo ważnym elementem kulturotwórczym który pomoże zdefiniować charakter terenu jest bulwar nadrzeczny jako przeciwieństwo galerii handlowej manifestujące się jako ruch i działalność na świeżym powietrzu, salon miejski. Wytyczne dla powiązań są następujące:
- Wyodrębnić szlaki podstawowe które będą czytelne i identyfikowalne jako takie zarówno dla mieszkańca i turysty
 - Przy tworzeniu szlaku definiować punkt docelowy(poza funkcją rekreacyjną dla której ważniejsza jest jakość przestrzeni niż cel)
 - Należy potraktować priorytetowo szlak: Kaskada, Katedra, zamek, bulwary, Wały Chrobrego, ale także jako alternatywę: Kaskada, Katedra, zamek, bulwary, MSW oraz Kaskada, Katedra, zamek, bulwary, Łasztownia

- g. Na terenie opracowania występuje rozproszenie funkcji w niedomkniętych kwartałach. Większość wewnątrz kwartałów zdominowana jest przez funkcję mieszkaniową. Proporcje otwartych kwartałów mieszkaniowych są zbliżone, a nawet przewyższają swoją powierzchnią otwartą przestrzeń publiczną, która w dużej mierze zdominowana jest przez działanie prywatne i półprywatne mieszkańców. Przywłaszczanie przez mieszkańców przestrzeni publicznych jest ze względów socjologicznych niewłaściwe i nie powinno być sankcjonowane. Z drugiej strony brak wyraźnych granic zarówno przestrzennych i funkcjonalnych sprzyja takim praktykom. Otwarte w sensie przestrzennym są również kwartały związane z edukacją. Korzystniejsze ze względów przestrzennych ale również bezpieczeństwa i funkcjonowania byłoby zamknięcie szkolnych dziedzińców od strony ulic kubaturami.
- h. Domykanie przestrzenne kwartałów które sprzyja ustanowieniu ram działalności społecznej w obrębie terenu opracowania wpływa również bezpośrednio na krystalizowanie się pasmowego układu funkcji w obszarze. Wyodrębniają się 4 pasma w stanie istniejącym: 1. usługowy, 2. mieszkaniowy 3. kulturalny 4. wielofunkcyjny. Przy założeniu, że polityką miasta nie są działania prowadzące do drastycznych zmian funkcjonalnych, stosunkowo duży udział procentowy zabudowy mieszkaniowej przy odpowiednich zabiegach podnoszących jakość przestrzeni publicznych i formalnych interwencjach zamykających kwartały na obrzeżach obszarów funkcjonalnych, można zniwelować bez szkody dla jakości przestrzeni mieszkalnych. Działanie polegające na zdefiniowaniu granic pomiędzy obszarami o danej funkcji oraz nadanie statusu przestrzeniom miejskim jest podstawowym zadaniem które ma na celu podnoszenie atrakcyjności obszaru z punktu widzenia osoby z zewnątrz ale paradoksalnie również mieszkańca . Celowe wydaje się również zwiększanie gęstości zabudowy zgodne z charakterystyką danego pasma. Najwięcej interwencji kubaturowych dotyczy obszaru 4, którego elastyczność wydaje się najwłaściwszą odpowiedzią na potrzeby kształtowania nowego- Starego Miasta. W obszarze występuje także potencjał wykreowania nowego pasma (5) obejmującego bulwary nadrzeczne, których powstanie jest najlepszą odpowiedzią na postulat lepszego powiązania miasta i rzeki. Zdefiniowanie charakteru obszaru 5 jest przedmiotem niniejszego opracowania
- i. Analiza pokazuje, że w części zachodniej obszaru mamy czytelny układ urbanistyczny w części środkowej układu dominuje przestrzeń prywatna która zawłaszcza przestrzeń publiczną. To zawłaszczenie dotyczy wielu form aktywności. Np. parkowania, wprowadzania zieleni tworzącej z placów publicznych osiedlowe półpubliczne skwery. W części wschodniej, na Podzamczu powstała zabudowa o charakterze zbliżonym do zwartej zabudowy śródmiejskiej, która wg dzisiejszych standardów jest mało sprzyjająca dla zabudowy mieszkaniowej. Dlatego w tej części spory udział stanowi mix funkcjonalny. Który generuje mały udział przestrzeni prywatnej sensu stricto raczej przestrzeń

półprywatna i półpubliczną. Część niezabudowana Podzamcza aktualnie nie jest wykorzystywana

- j. Na Podzamczu proponuje się kontynuację zabudowy o charakterze zbliżonym do zwartej zabudowy śródmiejskiej w której spory udział będzie miał mix funkcjonalny. Przewiduje się mały udział przestrzeni prywatnej. Przestrzeń półprywatna, półpubliczną i prywatną środkowej części układu proponuje się zamykać wewnątrz kwartałów i aktywizować działaniami nie przestrzennymi do aktywności społecznej. Efektem takich działań powinna stać się wysokiej jakości przestrzeń mieszkalna i autorewitalizacja kwartałów. W części zachodniej proponuje się niewielkie interwencje kubaturowe wydzielające przestrzeń o różnym przeznaczeniu.
- k. Istniejący szlak turystyczny przecina nasz teren w poprzek tranzytem, a jego trasa nie prowadzi przez miejsca atrakcyjne. Sugerowany potencjał terenu znajduje się w połączeniu pieszym Al. Niepodległości- rzeka oraz w bulwarach nadrzecznych. Potencjał ten jest związany z kilkoma czynnikami: stanowi alternatywę dla centrum w rejonie ks. Bogusława, na jego trasie brak barier przestrzennych w postaci ruchliwych ulic i estakad, łączy obszar opracowania z innymi zdefiniowanymi funkcjonalnie obszarami miasta. Za priorytet rewitalizacji należy uznać zapewnienie należytej obudowy architektoniczno-urbanistycznej dla wybranego szlaku.
- l. Metodą uatrakcyjnienia obszaru o wysokim potencjalnie jest utworzenie ciągu pieszego. Na naszym obszarze w stanie istniejącym: nie posiadamy przestrzeni dedykowanej pieszym. Potencjalny przebieg ciągów pieszych został zaproponowany: ul. Staromłyńską (wydzielony szeroki chodnik) i fragmentem ul. Grodzkiej. Także obszar Podzamcza, na którym proponowany układ komunikacyjny umożliwiłby jednostronną obsługę kwartałów, mógłby funkcjonować jako przestrzeń pieszca. Ruch pieszcy na Podzamczu stanowiłby przedłużenie bulwarów. Na obszar opracowania wjeżdżają 2 linie autobusowe. Utrzymanie tych linii pozostaje w konflikcie z proponowanym ciągiem pieszym Katedra-Zamek, który ma pierwszorzędne znaczenie dla rewitalizacji tego obszaru. W powiązaniu z propozycjami zmian dotyczącymi obsługi komunikacji kołowej dla obszaru proponuje się wprowadzenie autobusu na ulicach Wielkiej i Małej Odrzańskiej oraz tramwaju na bulwarze. W strefie wolnego przejazdu powinny znaleźć się 3 przystanki tramwajowe. Ul. Wielka/ Mała Odrzańska jako droga o ruchu uspokojonym powinna zapewniać wiele możliwości przejść dla pieszych. Teren opracowania jest w strefie dostępności 10min od 3 istniejących węzłów komunikacyjnych: przy Moście Długim, Placu Żołnierza Polskiego oraz Placu Brama Portowa. Dodatkowo proponuje się multi przystanek pod estakadą przeznaczony dla tramwaju wodnego, tramwaju szynowego i autobusu
- m. Teren jest bardzo obciążony komunikacją kołową. Jego dostępność powoduje nadmierne korzystanie z prywatnej komunikacji samochodowej w obrębie terenu opracowania przez osoby nie będące

mieszkańcami oraz stałymi użytkownikami. Wszystkie place wykorzystywane są jako parkingi. Sytuację zatłoczenia wzmacnia brak płatnej strefy parkingowej na Podzamczu. Na terenie opracowania brak przyjaznej przestrzeni pieszej.

Teren ze względu na ruch, nawierzchnię i ukształtowanie jest trudnodostępny dla osób niepełnosprawnych.

- n. Propozycje zmian bazują na priorytecie ruchu pieszego oraz ograniczenia ruchu pojazdów na obszarze. Takie rozwiązanie znajduje zwolenników wśród mieszkańców oraz turystów, przeciwników natomiast wśród właścicieli usług i mieszkańców pozostałych dzielnic przybywających na teren opracowania okazjonalnie. Jednak wydaje się, że gdy obszar zyska łatwo dostępne bulwary, pieszy/ spacerowy charakter tego miejsca stanie się bardziej czytelny. Należy położyć nacisk na obsługę kwartałów mieszkalnych i usługowych, która może się odbywać za pomocą ulic o ruchu uspokojonym i dróg wewnętrznych oraz zapewnić miejsca parkingowe dla istniejącej zabudowy najlepiej wewnątrz wydzielonych pasm funkcjonalnych. Nowa zabudowa powinna być wznoszona z parkingami podziemnymi częściowo upublicznionymi tak, by ograniczyć parkowanie wzdłuż ulic. Konieczne jest zbudowanie przynajmniej jednego parkingu podziemnego publicznego na 300 samochodów. Należy zwrócić uwagę na konieczność wprowadzenia polityki miasta w sprawie parkowania (czemu sprzyja planowana zmiana ustawy w kwestii regulowania przez miasto opłat postojowych): wprowadzenia abonamentów, stawek dla okazjonalnych parkujących. W kwestii negocjacji jest także możliwość objęcia abonamentem części miejsc parkingowych w nowo powstającej Kaskadzie.

Nową ulicą w granicy opracowania jest Wielka/ Mała Odrzańska która przejmie częściowo funkcje likwidowanej ul. Nabrzeże Wieleckie. Jest to ulica o 3 pasach ruchu: w układzie zmiennokierunkowym. Wyraźnie rysuje się pasmowy układ obsługi obszaru: bazujący na 2 ulicach dwukierunkowych: Wielka/Mała Odrzańska oraz Farna/Sołtysia(w 1 etapie, w 2 etapie gdy ciąg pieszy na ul. Grodzkiej zadziała proponuje się zamknięcie przejazdu ul. Farną i obsługę terenu sięgaczami) oraz 4 jednokierunkowych: Staromłyńska, Panieńska, Farna, Tkacka. Na wszystkich ulicach powinny zostać wprowadzone środki uspokojenia. Skrzyżowanie ul. Grodzkiej i Farnej w 1 etapie należy wykonać jako bezpieczne- wyniesione.

- o. Główne proponowane zmiany organizacji ruchu na styku z obszarami sąsiednimi dotyczą obszaru Podzamcza. Zmiany te dotyczą połączenia z Łasztownią oraz zmiany układu bulwarów. W kwestii połączenia z Łasztownią i prawobrzeżem proponuje się kładkę pieszą w połowie długości bulwarów znajdujących się w granicy opracowania. Ruch kołowy proponuje w 1 etapie przeprowadzić Trasą Zamkową z zachowaniem zjazdu jedynie relacji wsch-pn oraz kierunku wsch-zach i zach-wsch. Następnie, po wykonaniu przeprawy przez Odrę powyżej

Wałów Chrobrego i po likwidacji Trasy Zamkowej, powinien powstać w tym miejscu most zwodzony o małej przepustowości.

W kwestii bulwarów zmianie ulega układ ulic (zlikwidowana zostaje ul. Nabrzeże Wieleckie, ul. Wielka/Mała Odrzańska staje się ulicą o 3 pasowym, zmiennokierunkowym układzie ruchu, bulwary składają się z 2 poziomów z ruchem tramwajowym i pieszo-rowerowym na wyższym poziomie). Nowa ranga ul. Wielka/Mała Odrzańska, która częściowo przejmie funkcje ul. Nabrzeże Wieleckie, nie powinna powodować przeniesienia całego ruchu likwidowanej ulicy w niezmienionej formie na nowo projektowaną. W związku z tym należy dążyć do ustalenia tak tras ruchu w mieście, aby osłabić ruch na tym odcinku nabrzeża.

- p. Przekrój przez Podzamcze pokazuje układ przestrzenny bulwarów i nowoprojektowanej ul. Mała/ Wielka Odrzańska.
- q. Najważniejszym elementem działań w celu rewitalizacji obszaru jest jego powiązanie z rzeką. W tym celu niezbędne są następujące 2 interwencje w układ komunikacyjny Szczecina: uspokojenie ruchu samochodowego wzdłuż nabrzeża na odcinku ul. Wyszyńskiego- Trasa Zamkowa oraz likwidacja zjazdów z estakady (oprócz zjazdu wsch –pn w 1 etapie)

Niezbędne będzie także przeorganizowanie skrzyżowania ul. Wyszyńskiego i ul. Wielka/Mała Odrzańska.

Na rys zostały pokazane propozycje tras prowadzących przez miasto:

- **Wsch-zach** - ruch odbywa się Trasą Zamkowa, ponadto proponuje się likwidację zjazdów z estakady na wysokości nabrzeża Starego Miasta, zwraca się uwagę na konieczność braku działań prowadzących do wzmocnienia znaczenia Trasy Zamkowej w układzie komunikacyjnym miasta
 - **Wsch-pn** - ruch odbywa się Trasą Zamkowa, aż do momentu wykonania nowej przeprawy przez Odrę powyżej Wałów Chrobrego, wtedy można usunąć także ten zjazd z estakady
 - **Pn-wsch** - ruch odbywa się Stanisława Dubois – Parkową – Malczewskiego – Matejki do trasy Zamkowej
 - **Pn-zach** brak generowanych zmian
 - **Pd-wsch** - ruch odbywa się Mostem Długim
 - **Pd-pn** - ul. Powstańców Wlkp, Al. Piastów, ul. Piłsudskiego, Matejki, ruch ul. Wielka/Mała Odrzańska dotyczy pojazdów powinien zostać celowo utrudniony.
- r. Ze względów kompozycyjnych teren opracowanie dzieli się na 3 strefy: pomiędzy Al. Niepodległości i ul. Tkacką mamy obszar o średniej wysokości i dużej intensywności, w pasie między zamkiem a katedrą średniej wysokości zabudowę o średniej intensywności natomiast na Podzamczu i wzdłuż bulwarów niskiej zabudowy o dużej intensywności. Układy pasmowe zabudowy należy kontynuować.
 - s. Po wygaszeniu ulic gołym okiem widoczna staje się dysproporcja między zabudową kwartałową w której czytelna jest urbanistyczna dyspozycja przestrzenna z podziałem na przestrzeń urbanistyczną wewnętrzną i obrzeżną ,a zabudową punktową która taki podział

rozbija. Kolejnym wyznacznikiem terenu jest zabudowa Podzamcza która domaga się kontynuacji

- t. Proponowane są 2 rodzaje działań: zamykanie pierzeją kwartałów z zabudowa punktową. Zwłaszcza gdy przenikanie przestrzeni prywatnej narusza odbiór przestrzeni publicznej, czyli na granicy pasm funkcjonalnych, a także wzdłuż proponowanych ciągów pieszych. Drugim koniecznym działaniem jest kontynuacja zabudowy Podzamcza.
- u. Plansza wskazuje miejsca koncentracji ludności na obszarze opracowania. Wskazane ulice i place należy wykonać ze szczególną dbałością o jakość posadzki, małą architekturę: drogowskazy, ławki, stojaki rowerowe, oświetlenie.
- v. Plansza przedstawia które pierzeje domagają się zamknąć tak aby wykreować przestrzeń o śródmiejskim charakterze i stworzyć ramy dla rewitalizacji dzielnicy. Zostały oznaczone nowe i istniejące elementy przestrzenne wartościowe kulturowo.
- w. Analiza pokazuje jakie działania są niezbędne dla wyodrębnionych jednostek funkcjonalnych tak aby lepiej działały między sobą i we własnym obrębie. Badane zostały: zabudowa, potencjał, rodzaj aktywności, oraz niezbędne działania.
- x. Analiza ma za zadanie wskazać możliwy program dla poszczególnych elementów struktury urbanistycznej istniejącej i projektowanej. Program bazuje na różnorodności wykorzystania przestrzeni miejskiej i założenia że ruch odbywa się pomiędzy punktami atrakcyjnymi zlokalizowanymi w niewielkich odległościach od siebie. Proponuje się zorganizowanie konkursów architektonicznych na następujące obiekty: nowy budynek na Placu Orła Białego, topografie pl. Nowego, obiekty kubaturowe na Odrze oraz kładkę pieszą.

2.2 Główne wnioski

1. Teren nie jest identyfikowany jako atrakcyjny pod względem nasycenia funkcji natomiast jako znaczący pod względem lokalizacji ważnych obiektów architektury i kultury.
2. Istniejące wartościowe obiekty architektury nie są należycie eksponowane
3. Występują duże dysproporcje pod względem jakości architektury jej charakteru oraz problem mieszanego się przestrzeni publicznej z prywatną.
4. Teren nie posiada połączenia z bulwarami, brakuje przejść dla pieszych w stronę rzeki, a połączenie piesze z Wałami Chrobrego jest utrudnione.
5. Działanie inwestycyjne na opracowywanym terenie a także na styku z pozostałymi obszarami doprowadziły do lokalnej aktywizacji funkcji usługowej wpływającej pozytywnie na odbiór obszaru przez turystę i mieszkańca
6. Obszar nie jest jednolity funkcjonalnie, dzieli się w układzie pasmowym i każde z pasm posiada inną charakterystykę i potencjał
7. Nowa zabudowa Podzamcza zweryfikowana przez potrzeby rynku nieruchomości mieści proporcjonalnie równomiernie 3 funkcje: usługową, mieszkalną, i biurową. Elastyczne kształtowanie wnętrza budynków

umożliwia łatwą zmianę funkcji co stanowi dobra wytyczną do modelowania zabudowy uzupełniającej dla obszaru.

8. Zabudowa mieszkalna z lat sześćdziesiątych generuje następujące problemy: brak możliwości lokalizowania usług w parterach, trudności adaptacji do funkcji innej niż mieszkaniowa, monotonia i brak zwartości zabudowy będąca przeciwieństwem charakterystycznej zabudowy śródmiejskiej,
9. Możliwość parkowania na placach negatywnie wpływa na odbiór przestrzeni publicznej
10. Obserwuje się brak identyfikacji społecznej z obszarem (poza mieszkańcami obszaru)

2.3 Cele rewitalizacji:

1. Ograniczenie wpływu funkcji mieszkaniowej na odbiór przestrzeni urbanistycznej
Poprzez zamknięcie kwartałów mieszkaniowych na granicy obszarów funkcjonalnych
2. Ograniczenie funkcji mieszkalnej w nowo projektowanej zabudowie.
Poprzez wprowadzenie zabudowy wielofunkcyjnej usługowo-biurowo-mieszkaniowej na Podzamczu oraz aktywizację parterów zabudowy mieszkalnej i wprowadzanie zabudowy plombowej o funkcji innej niż mieszkalna
3. Połączenie kwartału z rzeką poprzez osłabienie ruchu kołowego wzdłuż bulwaru. Szczegóły wg rozdziału komunikacja
4. Ograniczenie parkowania na placach miejskich
5. Powiązanie funkcjonalne z sąsiednimi obszarami zabudowy poprzez ucytelnienie układu funkcjonalnych ciągów pieszych
6. Przywrócenie charakteru zabudowy pierzeiowej
7. Zagęszczenie zabudowy Podzamcza oraz nasycenie funkcją kulturową i usługową
8. Zdefiniowanie punktów docelowych- atraktorów w obrębie obszaru opracowania
9. Konieczność pracy nad wizerunkiem obszaru nie tylko w formie działań przestrzennych ale także promocyjnych i programowych
10. Stworzenie większej ilości punktów unikatowych w skali miasta w obszarze opracowania- niekonkurowanie pod względem funkcji z innymi kwartałami miasta ale szukanie odrębności
11. Aktywizacja bulwarów- dodatkowe funkcje w formie basenu na Odrze, pływającego kina, elementów do zabaw edukacyjnych, zwrócenie uwagi na należyty dobór materiałów (asfalt dla rolkarzy, krawężniki dla deskarzy) oraz możliwość cumowania
12. Określenie programów funkcjonalnych dla placów miejskich
13. Stworzenie waterfrontu - wizytówki nowoczesnego Szczecina, o wielkomiejskim charakterze

3. Wytyczne rewitalizacji

Rewitalizację należy przeprowadzić metodą małych kroków:

1. utworzenie bulwarów oraz Wielkiej/Małej Odrzańskiej, rewitalizacja ul. Grodzkiej, usunięcie ślimaków estakady, budowa waterfrontu
2. utworzenie strefy pieszej na ul. Staromłyńskiej, zabudowa Placu Orła Białego i budowa parkingu podziemnego, budowa kładki na Łasztownię
3. wyłączenie z ruchu z ulic Starego Miasta, dalsza zabudowa Podzamcza usunięcie Trasy Zamkowej, rozbudowa sieci bulwarów w stronę dworca PKP oraz Wałów Chrobrego wraz z przedłużeniem tramwaju na bulwarze i ulicy w układzie zmiennopasmowym.

4. Rewitalizacja zabudowy

4.1 Etap 1-działania konieczne

- Al. Niepodległości jako główna aleja handlowa miasta na odcinku od Galaxi do Placu Brama Portowa. Na odcinku od Placu Żołnierza Polskiego do Placu Brama Portowa nasadzenia uzupełniające alei drzew oraz zachowanie 3 przejść przez jezdnie. Uzupełnienie luki zabudowy al. Niepodległości od strony Starego Miasta. Preferowany układ z wycofaniem budynku lub z ogólnodostępnym pasażem.
- Aktywizacja parterów ul. Tkackiej, uzupełnienie zabudowy, zamknięcie kwartałów, zakaz parkowania wzdłuż ulicy. Ruch uspokojony. Aktywizacja wewnętrznych dziedzińców usługowych
- Likwidacja budynku przychodni na ul. Staromłyńskiej. Uzupełnienie zwartej zabudowy ulicy. Budynek średniowysoki z możliwością dowiązania się do budynku Muzeum Narodowego. Funkcja usługowa+ służba zdrowia
- Możliwa lokalizacja parkingu podziemnego publicznego w kwartale z likwidowaną przychodnią
- Zmniejszenie boiska Liceum Ogólnokształcącego na ul. Mariackiej uzupełnienie pierzei budynkiem średniowysokim
- Likwidacja budynku szkoły podstawowej na skrzyżowaniu ul. Grodzkiej i Farnej. Najpilniejsza interwencja. Nowa zabudowa trzymająca linię pierzei o wysokości 3 kondygnacje + poddasze. Funkcje szkoły powinna pełnić część budynku od ul. Farnej. Wzdłuż ul. Grodzkiej projektowanej na tym odcinku jako ciąg pieszy należy wprowadzić zabudowę z usługami w parterze.
- Likwidacja 1-kondygnacyjnego budynku handlowo-magazynowego na ul. Grodzkiej. Zastąpienie go budynkiem odpowiadającym w proporcjach budynkowi Akademii Sztuki. Dowiązanie się do zabudowy istniejącej.
- Wybudowanie pieszego pasażu łączącego ul. Grodzką i Plac Sienny. Funkcja usługowa.
- Wyeksponowanie budynku Liceum Plastycznego poprzez odcięcie go kubaturą od podwórek mieszkalnych- zabudowa usługowa
- Zamknięcie zielonego skweru po przeciwnej stronie ul. Kurkowej (patrz punkt powyżej)- miejsce dla galerii liceum w formie zielonego dziedzińca otoczonego murem lub 1-kondygnacyjną zabudową w formie galerii. Zachowanie schodów i przejścia z ul. Kurkowej na ul. Grodzką

- Zachowanie i wyeksponowanie zielonego skweru przed Liceum Plastycznym od strony ul. Grodzkiej
- Likwidacja budynków na ul. Grodzkiej na odcinku ul. Sołtysia Liceum Plastyczne uzupełnienie zabudową średniowysoką w historycznej linii pierzei z usługami w parterze. Obsługa komunikacyjna od wnętrza kwartału.
- Dalsza zabudowa Podzamcza w istniejącym podziale funkcjonalnym. Uspokojenie form architektonicznych sztywniejsze ustalenie dot. wysokości oraz form dachów a także kolorów na elewacji. Utrzymanie siatki historycznej. Zapewnienie miejsc parkingowych dla budynków w obrębie działek i kubatur.
- Możliwa budowa parkingu publicznego pod placem Nowym. Maksymalna liczba miejsc postojowych ok. 300.
- Zabudowa wzdłuż bulwarów. Usługi min w parterach, Układ dachów kalenicowy lub płaski-sztywne ustalenia dot. wysokości i gzymsu w MPZP dla każdego budynku.
- Uporządkowanie zieleni na skarpie przy zamku, możliwa budowa parkingu podziemnego w skarpie zamku
- Zamknięcie perspektywy od strony zamku w kierunku stajni książęcych murem i/lub budynkiem

4.2 Etap 2

- Rewitalizacja fasady budynku mieszkalnego w narożniku Placu Żołnierza Polskiego+ uzupełnienie zabudowy w parterze
- Usunięcie 1 kondygnacyjnego pawilonu handlowego w parterze w narożniku ul. Grodzkiej i Tkackiej
- zabudowa Placu Orła Białego. Preferowany budynek o charakterze monumentalnym z dziedzińcem półpublicznym i parkingiem podziemnym z miejscami upublicznionymi. Zbliżenie się zabudową do północnej pierzei placu w celu zamknięcia perspektywy od strony ul. Staromłyńskiej
- Likwidacja lub uzupełnienie zabudowy punktowej na rzecz kwartałowej z usługami w parterze w pierwszej kolejności kwartał przy ul. Sołtysiej
- Likwidacja lub uzupełnienie zachodniej pierzei Placu Siennego. W plombach usługi w parterze
- Rewitalizacja ul. Mariackiej utworzenie ciągu pieszego, uzupełnienie pierzei aktywizacja parterów
- Zmiana funkcji budynku wzdłuż ul. Korsarzy z budynku mieszkalnego na usługowy lub usługowo mieszkalny. Rewitalizacja budynku. Likwidacja lub zmiana sposobu użytkowania tarasów i balkonów zmiana fasady od podwórka
- Likwidacja budynku przedszkola przy ul. Farnej uzupełnienie pierzei z zachowaniem wysokości sąsiedniej zabudowy
- Likwidacja zabudowy 1-kondygnacyjnej na ul. Koński Kierat na tyłach budynku Polmozbytu. Uzupełnienie pierzei budynkiem średniowysokim usługowo-mieszkalnym. Z zapewnieniem miejsc parkingowych na działce.

- Uzupełnienie pierzei ul. Kuśnierskiej: likwidacja boiska i uzupełnienie zabudowy z usługami w parterze, usunięcie garaży i uzupełnienie zabudowy, podwyższenie 1 kondygnacyjnego pawilonu

5. Zmiany komunikacyjne

5.1 Uwagi ogólne

Analiza miast położonych nad rzekami, między innymi nad Renem, doprowadziła do stwierdzenia pewnej prawidłowości: układ komunikacyjny na odcinku rzeka - zabytkowa część miasta – odbywa się: bądź wzdłuż nabrzeża, ale nie bezpośrednio przy rzece, lub kładzie się nacisk na połączenia prostopadłe dzielące nabrzeże na odcinki.

W Szczecinie, chociaż preferowane są połączenia prostopadłe, nadal mocno akcentowana jest ulica przebiegająca wzdłuż nabrzeża.

W związku z trwającymi pracami nad budową obwodnicy, która w naturalny sposób ograniczy ruch tranzytowy przez miasto, proponowane przez nas rozwiązania mają charakter 2-etapowy

5.2 Etap 1

Cel:

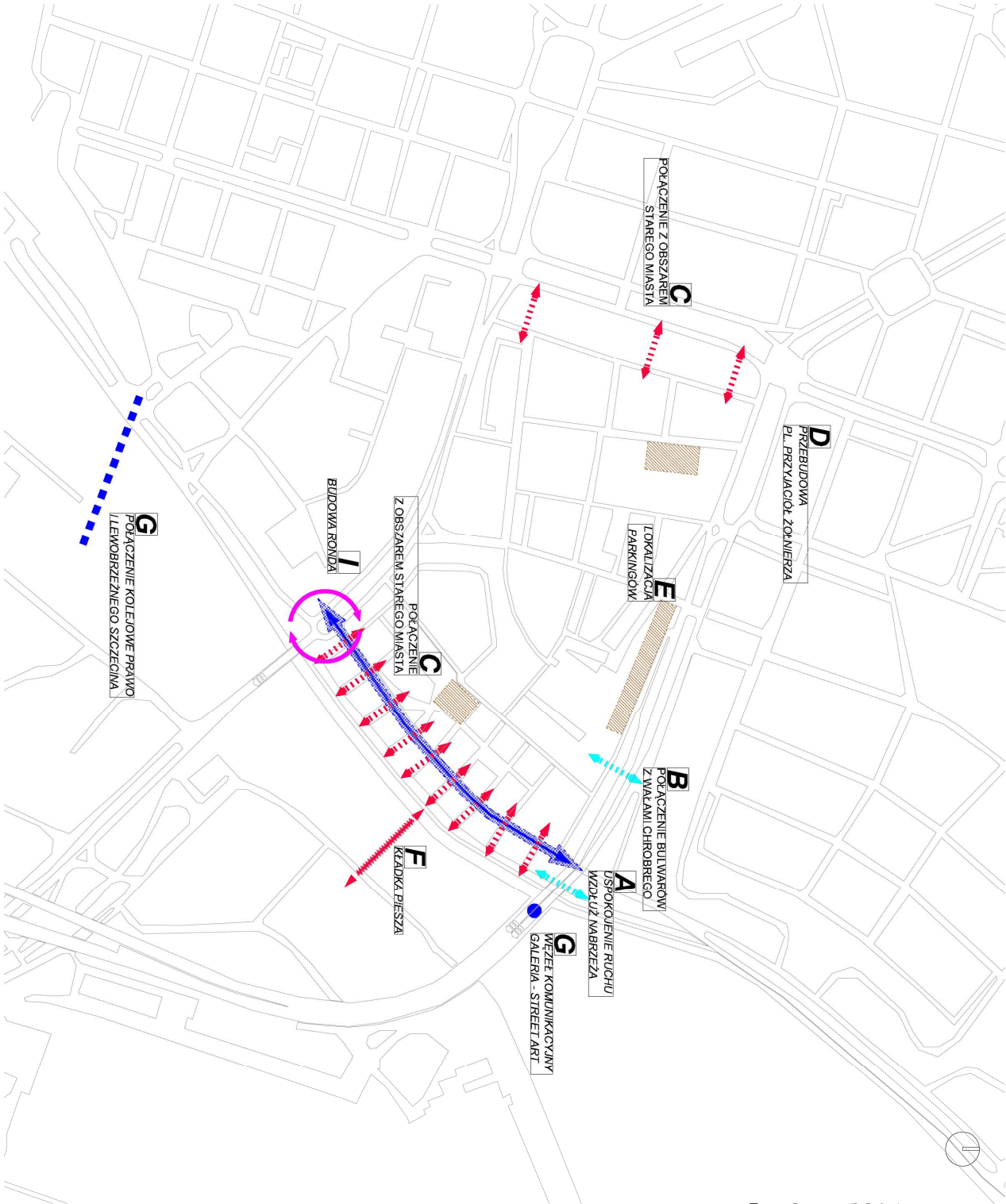
- Osłabienie ruchu kołowego wzdłuż nabrzeża – likwidacja ul. Nabrzeże Wieleckie na rzecz ul. Wielka/Mała Odrzańska i bulwarów (A)
- Lepsze połączenie piesze Starego Miasta z Wałami Chrobrego (B)
- Stworzenie bulwarów pieszych dobrze zintegrowanych z obszarem Starego Miasta(C)
- Odblokowanie skrzyżowania na Placu Żołnierza Polskiego (D)
- Plan parkowania i obsługi komunikacyjnej obszaru starego miasta (E)
- Połączenie z Łasztownią (F)
- Aktywizacja innych środków lokomocji w obrębie miasta: szybki tramwaj , tramwaj szynowy (SKM), tramwaj wodny (G)
- Stopniowe wycofanie aut z obszaru Starego Miasta (H)
- Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego i Małej/Wielkiej Odrzańskiej (I)

ANALIZA PROGRAMOWO -
PRZESTRZENNĄ
OBSZARU STAREGO MIASTA
W SZCZECINIE

określenie uwarunkowań

etapownie

- A uspokojenie ruchu wzdłuż nabrzeża
- B połączenie bulwarów z Wałami Chrobrego
- C połączeni z obszarem Starego Miasta
- D odtworzenie ronda na pl. Przyjaciół Ziemierza
- E lokalizacja parkingów
- F połączenie z kładką pieszą
- G budowa zintegrowanego przystanku oraz połączenie kolejowe prawo i lewobrzeżnego szczećina
- I budowa ronda



Pomysłem który ułatwiłby osiągnięcie celów A i B jest rezygnacja ze zjazdów z Trasy Zamkowe - ślimaków estakady (możliwe , że do pozostawienia byłby zjazd w kierunku wschód – północ). Trasą Zamkową odbywałby się ruch jedynie z prawobrzeża na lewobrzeżne. Dzięki takiemu rozwiązaniu dla pieszego przejście pod Trasą Zamkową nie byłoby przeprawa pod estakadami tylko przejściem pod mostem. Takie rozwiązanie jednak generuje konieczność usprawnienia skrzyżowania na Placu Żołnierza Polskiego jako głównego punktu rozdziału ruchu, które już teraz jest na granicy przepustowości (D). Projekt przebudowy skrzyżowania już jest przygotowany. Ul. Wielka/ Mała Odrzańska jest istniejącą ulicą, którą należałoby poszerzyć nadając jej układ 3–pasowy zmiennokierunkowy. Lokalizacja tej ulicy w odpowiedniej odległości od nabrzeża pozwala na utworzenie szerokiego bulwaru o śródmiejskim charakterze.

Cel C można osiągnąć minimalizując na tym odcinku ruch, tworząc ulicę o ruchu uspokojonym z dużą liczbą przejść dla pieszych. Warunkiem jest reorganizacja skrzyżowania ul. Wyszyńskiego (zamiana na rondo) i nowej Wielkiej/Małej Odrzańskiej. Trasę do Polic i północnych dzielnic Szczecina należy prowadzić drogą 115 czyli aleją Wyzwolenia (jednak osoby jadące nabrzeżem od strony dworca PKP jadą prosto).

W obrębie Starego Miasta proponujemy przynajmniej 1 parking podziemny publiczny (E), na maksymalną liczbę 300 aut. Możliwe są 3 lokalizacje :

- a. w miejscu likwidowanego budynku przychodni oraz w dziedzińcu kwartału przy ul. Staromłyńskiej
- b. na placu Nowym pod płytą placu
- c. wzdłuż Trasy Zamkowej podziemny wbudowany w skarpe Zamku.

Ruch uspokoiony oparty na nitkach równoległych do bulwaru: Farna, Mariacka, Panieńska. Dopuszcza się parkowanie naziemne jednostronne wzdłuż wybranych ulic. Ul. Grodzką proponuje się przeprowadzić ciąg pieszy na odcinku zamek - katedra. Ważne jest także zminimalizowanie parkingów pod estakadą w celu większej humanizacji tej przestrzeni.

W celu aktywizacji Łasztowni (F) proponuje się szeroką kładkę pieszo - rowerową w połowie bulwaru na odcinku most Długi - Trasa Zamkowa

Cel G - budowa zintegrowanego przystanku pod estakadą, tramwaj szynowy i tramwaj wodny wzdłuż bulwarów.

Cel H - może zostać osiągnięty poprzez wypchnięcie obszarów parkowania poza obszar Starego Miasta (można tego dokonać odpowiednią polityką opłat za parkowanie, należy dążyć do likwidacji parkingów naziemnych wzdłuż ulic. Miasto powinno dążyć do stopniowego wyłączania ruchu kołowego z ulic Starego Miasta, ale powinno się to odbywać stopniowo, wraz z postępem rewitalizacji tego obszaru.

Warunkiem rozpoczęcia etapu 2 jest zakończenie budowy obwodnicy

5.3 Etap 2

Cel:

- Likwidacja ruchu tranzytowego przez miasto (A1)
- Likwidacja trasy zamkowej(B1)

- Stworzenie sieci bulwarów łatwo dostępnych na różnym odcinku nabrzeża(C1)

A1 – budowa obwodnicy, budowa przeprawy przez Odrę powyżej Wałów Chrobrego

B1 – zastąpienie Trasy Zamkowej drogą naziemną. Zastąpienie istniejącej estakady nowym mostem po jednym pasie w każdym kierunku + ścieżka rowerowa i szeroki chodnik. Budowa obwodnicy w obrębie miasta pozwala na zjazd w dowolnym dogodnym rejonie i stanowi alternatywę dla dojeżdżających z prawobrzeża dla drogi powstałej na miejscu Trasy Zamkowej,

C1- przedłużenie bulwarów w stronę Wałów Chrobrego będzie możliwe po usunięciu zjazdu wsch-pn Trasy Zamkowej, działanie to powinno być zbieżne w czasie z przedłużeniem ul. Wielka/Mała Odrzańska w układzie zmiennopasmowym.

6. Referencje

6.1 Wygląd bulwarów miejskich



Genewa



Lubeka



Zurich

6.2 Wykorzystanie bulwarów miejskich



Berlin



Berlin- basen na Szprewie zimą



Budapeszt- basen na Dunaju



Kopenhaga

6.3 Rewitalizacja Starego Miasta uzupełnienia zabudowy

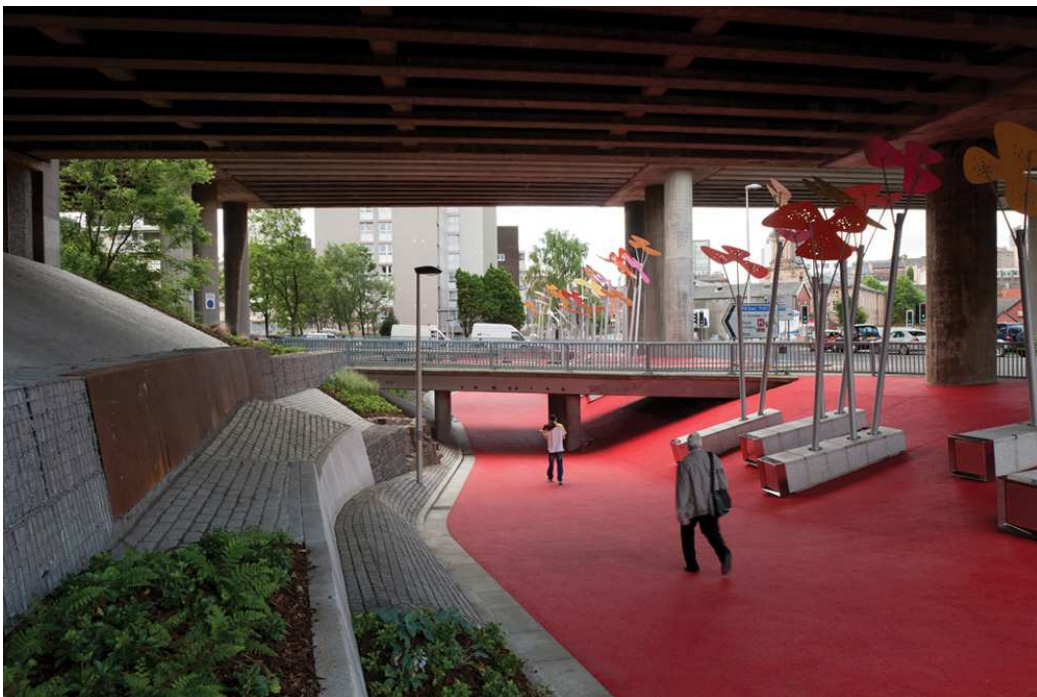


Lubeka



Lubeka

5.4. Rewitalizacja przestrzeni pod estakada



Glasgow Garscube Road - Rankin Fraser Landscape Architecture and 7N Architects



Glasgow Garscube Road - Rankin Fraser Landscape Architecture and 7N Architects

MAĆKÓW PRACOWNIA PROJEKTOWA SP. Z O.O.

tel:
fax:
wcb:
email:
adres:

+48.71.377.00.77
+48.71.377.00.88
grupa3@mackow.pl
www.mackow.pl
ul. Podwale 61/1, 50-010 Wrocław

**MA
CK
OW**