



ZMIANY KONFIGURACJI PRZESTRZENNEJ OBSZARÓW MIEJSKICH, A SPOSÓB ICH UŻYTKOWANIA I RELACJE Z OTOCZENIEM

PREZENTACJA I ANALIZA PROJEKTU KŁADKI PIESZEJ I SKWERU
PRZY UL. STASZICA W SZCZECINIE

CHANGES OF SPATIAL CONFIGURATION OF URBAN AREAS - SPACE USE AND RELATIONS WITH SURROUNDINGS

PRESENTATION AND ANALYSIS OF FOOTBRIDGE PROJECT AND CITY SQUARE
AT STASZICA STREET IN SZCZECIN

Adam Zwoliński

dr inż. arch.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Budownictwa i Architektury
Zakład Urbanistyki, Planowania Regionalnego i Zarządzania

STRESZCZENIE

Jednym z istotnych zagadnień dotyczących zmian i przekształceń w urbanistycznej tkance miast jest zależność między zmianami konfiguracji przestrzennej różnych obszarów miasta a zmianami w sposobie użytkowania tych miejsc. W artykule podjęto analizę projektu zmiany układu komunikacyjnego i przestrzennego w rejonie ulicy Staszica i ronda Giedroycia w Szczecinie. Jednocześnie artykuł zawiera prezentację rozwiązania projektowego kładki i zagospodarowania przyległego skweru miejskiego u zbiegu ulic Staszica i Wyzwolenia, którego współautorem jest autor artykułu. Przedstawiono również analizy zmian w zakresie funkcjonowania przestrzeni związanej z kładką pieszą oraz problemy natury urbanistycznej towarzyszące takim realizacjom. Projekt zrealizowano i oddano do użytkowania w roku 2008¹.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, konfiguracja przestrzenna, użytkowanie.

ABSTRACT

One of the important problems related to transformation of urban space in cities relation between spatial reconfiguration and changes in usage of different areas in the city. The article includes analysis on impact of urban project on space usage of important space within city centre of Szczecin. Analyses refer to functional and usage aspects of the project prepared as a co-author by author of this article. Project was completed in 2008.

Key words: public space use, spatial configuration, urban transformation.

¹ Prezentowany projekt został opracowany przy współpracy Pracowni Projektowej Mostów Jastrzębscy S.C.(konstrukcja i koordynacja projektu) oraz zespołu autorskiego arch. Marcin Jackowiak, arch. Adam Zwoliński (część architektoniczno-urbanistyczna).

WSTĘP

Wpływ różnych działań planistycznych i projektowych dotyczących ważnych przestrzeni miejskich na transformację sposobu użytkowania tych obszarów jest jednym z najciekawszych zagadnień w dziedzinie urbanistyki. Dotyczy ono bowiem zarówno zagadnień stałej konfiguracji przestrzennej, jak i dynamicznych zmian zachodzących w sposobie użytkowania różnych obszarów. Zmiany te mogą być zainicjowane zarówno przez poszczególne „zdarzenia” przestrzenne jak i długotrwałe procesy zmiany tkanki urbanistycznej miast. Szczególnie wartym obserwacji jest proces „dopasowania i oswojania” nowych konfiguracji przestrzennych przez ich użytkowników, mieszkańców miast. Jednym z lokalnych przykładów takiego procesu zmiany konfiguracji przestrzennej ważnej przestrzeni miasta poprzez realizację inwestycji komunikacyjnej i architektonicznej jest obszar w rejonie ronda Giedroycia² w Szczecinie. Obszar ten zlokalizowany jest w odległości około 2km od centrum miasta i stanowi bardzo istotny węzeł komunikacyjny ze strefą usług będąc przestrzenią styku między obszarami Śródmieścia i Niebuszewa.

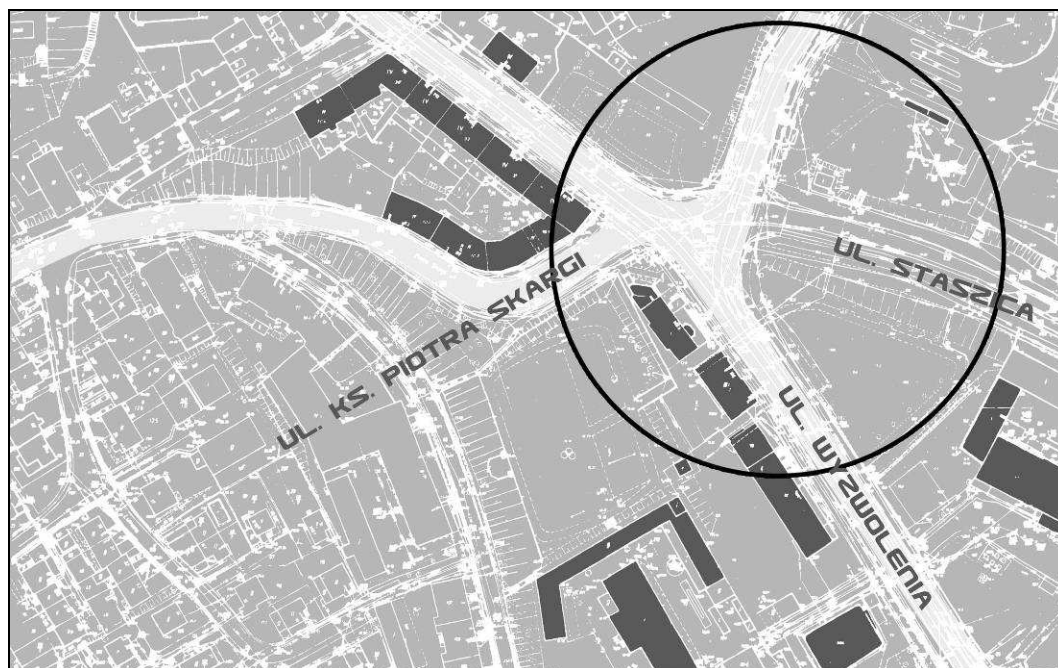


Ryc. 1. Lokalizacja obszaru realizacji projektu na planie miasta Szczecina. Źródło: autor

Fig. 1 Localization of project development area on city plan of Szczecin. Source: author

Pierwotnie obszar ten funkcjonował jako skrzyżowanie trzech głównych ulic miasta: Staszica, ks. Piotra Skargi i Wyzwolenia oraz ważnych linii komunikacji miejskiej (autobusowej i tramwajowej). Bezpośrednie otoczenie tego węzła komunikacyjnego to mieszana zabudowa mieszkalno – usługowa, zespoły usługowe oraz skwer miejski o funkcji rekreacyjnej. Na obszarze tym coraz bardziej odczuwalne i widoczne były problemy związane ze zwiększającym się natężeniem ruchu kołowego i kolizje ciągów pieszych z głównymi arteriami komunikacyjnymi miasta. Dodatkowo zapoczątkowany został proces silnej urbanizacji dzielnic na północ od Niebuszewa, tj. Warszawa i Osowa, a w konsekwencji obszar ten stał się kluczowym węzłem łączącym centrum miasta z nowymi, rozwijającymi się dzielnicami Szczecina. Wspomniane problemy i decyzja o przebudowie węzła komunikacyjnego, realizacji ronda im. Jerzego Giedroycia, zainicjowały proces transformacji tej ważnej przestrzeni miejskiej.

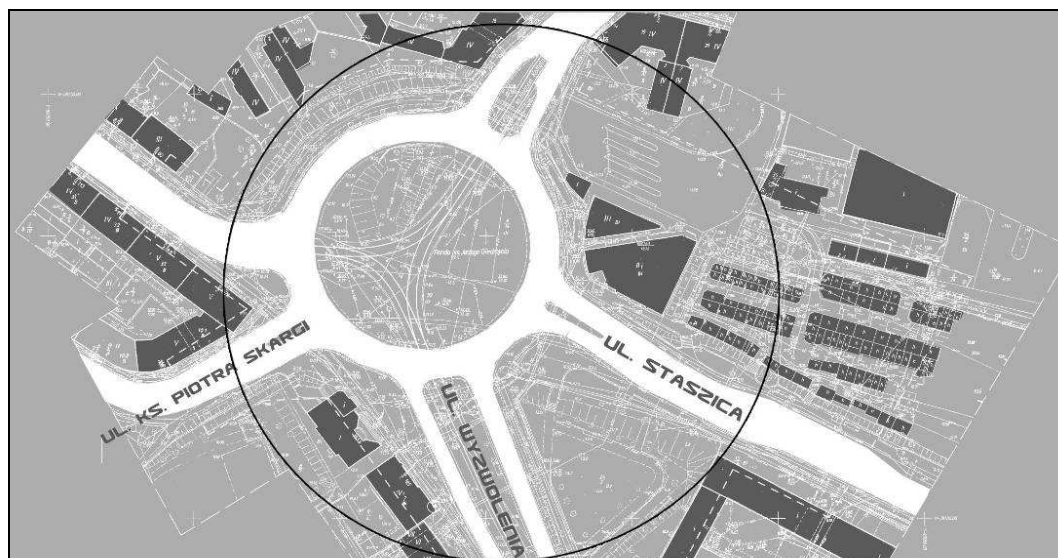
² Pełna nazwa: rondo im. Jerzego Giedroycia w Szczecinie



Ryc. 2. Układ urbanistyczny zbiegu ulic Staszica, Piotra Skargi i Wyzwolenia przez realizacją ronda Giedroycia. Źródło: autor

Fig. 2 Urban layout of area at intersection of Staszica, Piotra Skargi and Wyzwolenia streets before construction of Giedroycia roundabout. Source: author

Rondo Giedroycia zbudowano w roku 2001. Zrealizowano skrzyżowanie o ruchu okrężnym o średnicy 95 metrów łącząc 5 głównych ulic miasta i 3 główne linie kierunki komunikacji miejskiej. Wnętrze ronda pozostawiono funkcji komunikacyjnej z szerokim programem zieleni niskiej (skarpy, klomby, zieleńce itp.). Projekt zakładał zniwelowanie efektu „korkowania” się skrzyżowania oraz równomierne rozładowanie ruchu kołowego na tym obszarze. Przy wjeździe / wyjeździe z każdej z ulic zlokalizowano przejścia piesze umożliwiające ruch pieszy wokół ronda.



Ryc. 3. Transformacja układu komunikacyjnego obszaru na układ z rondem. Źródło: autor

Fig. 3. Transformation of communication system of project area into roundabout scheme. Source: author

KU TRANSFORMACJI – STAN PRZED REALIZACJĄ PROJEKTU

Obszar wokół ronda Giedroycia jest przykładem długookresowej transformacji przestrzeni miejskiej „napędzanej” realizacją zarówno ważnych miejskich inwestycji komunikacyjnych, jak i prywatnych inwestycji o charakterze komercyjnym. Zainicjowany jeszcze przed rokiem 2001 proces zmian konfiguracji przestrzennej tego fragmentu miasta postępuje etapami, a na przestrzeni ostatnich 10 lat można wyraźnie zaobserwować zmiany w zakresie użytkowania tego obszaru i proces ciągłego dialogu między zmianami w fizycznej przestrzeni a dynamicznym dopasowywaniem³ się przepływów użytkowników.



Ryc. 4. Rondo Giedroycia i obszar realizacji projektu kładki – stan z roku 2004. Źródło: Google Earth, 2004
 Fig. 4. Giedroycia roundabout and footbridge project area – as in year 2004. Source: Google Earth, 2004

Proces transformacji rozpoczął się od kluczowej zmiany układu komunikacyjnego, z typowego skrzyżowania miejskiego w układ z rondem o dużo większym zasięgu oddziaływania urbanistycznego. Niektóre obszary nie przynależące przestrzennie do wcześniejszego skrzyżowania, po realizacji ronda, stały się terenami bezpośrednio przylegającymi do ważnego skrzyżowania komunikacyjnego Szczecina. Kolejnymi etapami transformacji tego obszaru po roku 2001 była realizacja obiektu handlowego bezpośrednio przy rondzie, między ulicami Staszica i Kołłątaja oraz modernizacja zajezdni autobusowej przy ul. Kołłątaja. W kolejnych latach, po roku 2006, rozpoczęto proces modernizacji i przebudowy sąsiedniego targowiska „Manhattan”. Projekt ten zrealizowano w latach 2007- 2009. Niezależnie od realizowanych kolejnych inwestycji i ulepszenia układu komunikacyjnego, problem kolizji ruchu pieszego z głównymi ulicami, na bardzo obciążonych przejściach dla pieszych stawał się coraz wyraźniejszy, uniemożliwiając prawidłowe funkcjonowanie obszaru. Dodatkowym problemem pozostawał nieuporządkowany skwer między ulicami Staszica i Wyzwolenia, funkcjonujący w części jako przestrzeń „tranzytowa” na ciągu w kierunku zajezdni i targowiska, a w części jako aspołeczna enklawa życia „towarzystwskiego” w osłonie nieuporządkowanej zieleni. Innym zauważalnym problemem był efekt powstawanie „nieformalnych” przejść dla pieszych przez ulice Staszica i Wyzwolenia w pewnym oddaleniu od samego ronda. Wynikiem takiego procesu zachodzących zmian i nasilanie się wspomnianych zjawisk była decyzja o realizacji kolejnej inwestycji publicz-

³ Odpowiednim słowem jest tutaj również określenie z języka angielskiego: adjustment

nej mającej poprawić funkcjonowanie kluczowego węzła miasta – budowie kładki pieszej nad ulicą Staszica wraz ze zmianą układu ciągów pieszych i zagospodarowaniem miejskiego skweru jako miejskiej przestrzeni rekreacyjnej.

Teren objęty zakresem prezentowanego projektu położony jest przy rondzie Giedroycia oraz między ulicami Staszica i Wyzwolenia. Przed realizacją prezentowanego projektu na terenie między ulicami Wyzwolenia i Staszica znajdował się zielony skwer ograniczony od strony ulic i ronda chodnikami. Skwer był częściowo zaniedbany, zagospodarowany zielenią niską i wysoką w różnej kondycji. Przez skwer przebiegały ścieżki żwirowe.



Ryc. 5. Widoki w kierunku nowego ronda z przyległych ulic - stan z roku 2007. Źródło: autor

Fig. 5. Views towards new roundabout from adjacent streets – as in year 2007. Source: author



Ryc. 6. Widok z ronda na lokalizację kładki i widok na skwer – stan z roku 2007. Źródło: autor

Fig. 6. View from roundabout towards localization of footbridge and view on adjacent square. Source: author

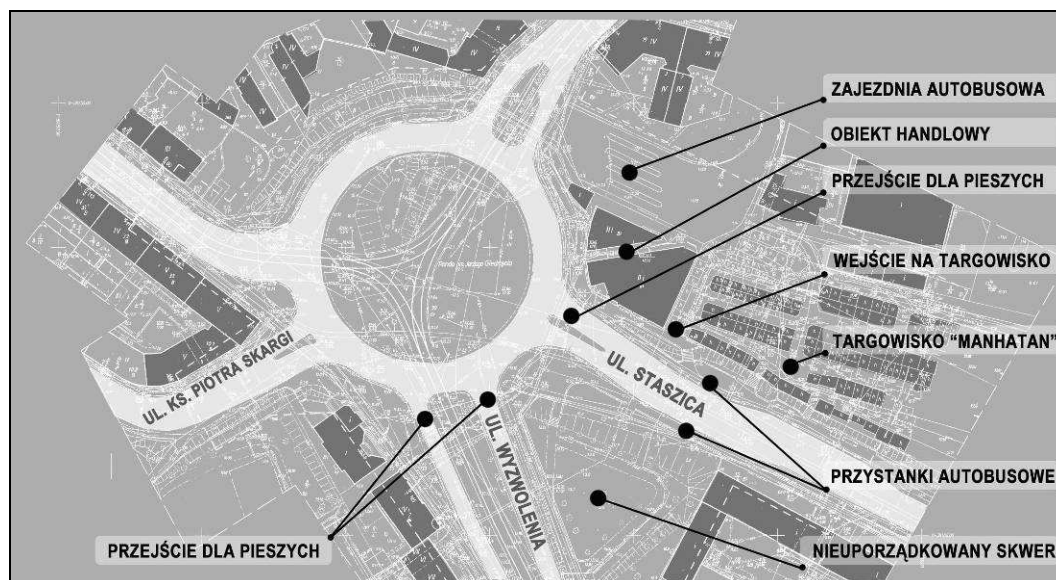


Ryc. 7. Skwer przy rondzie – stan z roku 2007. Źródło: autor

Fig. 7. Square at roundabout – as in year 2007. Source: author

W momencie przystąpienia do fazy projektowej inwestycji kładki pieszej i zagospodarowania skweru miejskiego podstawowymi elementami układu funkcjonalno - przestrzennego tego obszaru były:

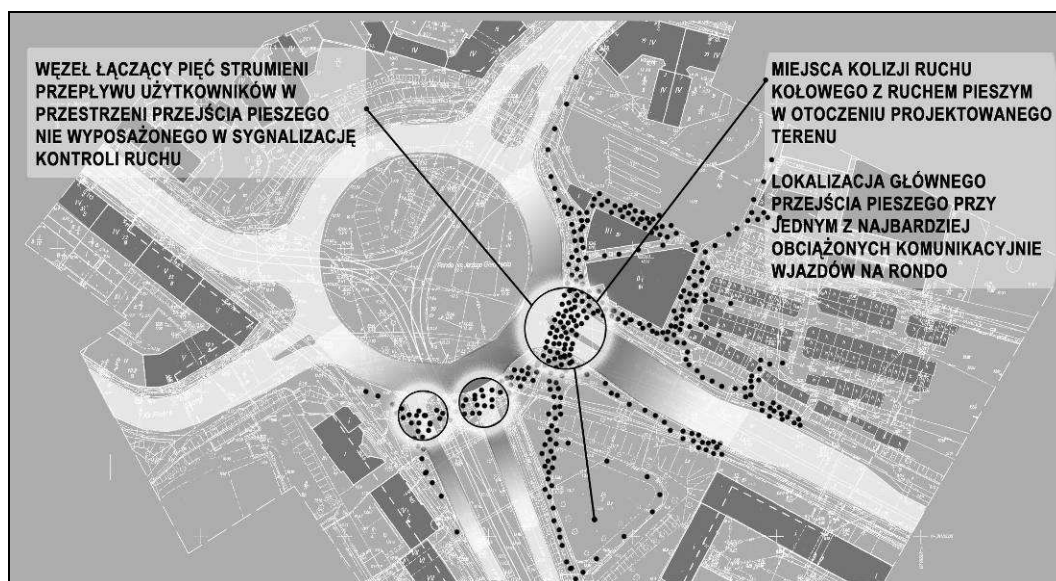
- zajezdnia autobusowa przy ulicy Kołłątaja stanowiąca główną cel i zakończenie ciągów pieszych w otoczeniu ronda Giedroycia oraz będąca głównym węzłem przesiadkowym komunikacji miejskiej;
- nowy obiekt handlowy przy ulicy Staszica z wewnętrznym pasażem, szeregiem różnych usług i lokali handlowych oraz tarasem na dachu obiektu;
- targowisko „Manhattan” (w trakcie przebudowy) stanowiące silny atraktor o funkcji handlowo – usługowej wraz z sąsiednimi sklepami;
- istniejące przystanki komunikacji miejskiej na ulicach Staszica i Wyzwolenia;
- nieuporządkowany skwer miejski pomiędzy ulicami Staszica i Wyzwolenia, przez który przebiegał najsilniej użytkowany ciąg pieszy do przejścia pieszego przez ulicę Staszica.



Ryc. 8. Schemat funkcjonalny otoczenia ronda ze skwerem – stan z roku 2007. Źródło: autor

Fig. 8. Functional layout of area at Giedroycia roundabout – as in year 2007. Source: author

W zakresie użytkowania tego obszaru miasta, dla konfiguracji przestrzennej przed realizacją kładki pieszej i skweru miejskiego, widoczny był szereg problemów urbanistycznych obserwując strumienie przepływu użytkowników na tym obszarze. W przeprowadzonej analizie widoczny jest układ i kierunki głównych strumieni przepływu użytkowników oraz najbardziej problematyczne obszary przy wlotach na rondo ulic Staszica i Wyzwolenia. Analiza uwidacznia też jedynie marginalne i bardzo nierównomierne wykorzystanie przestrzeni skweru miejskiego. W analizowanym obszarze opracowania projektu widoczne jest, że w przestrzeni przejście dla pieszych przez ulicę Staszica, bezpośrednio przy rondzie, zbiega się co najmniej 5 różnych strumieni przepływu użytkowników tworząc kolizję ruchu pieszego z jednym z najbardziej obciążonych komunikacyjnie wjazdów na rondo. Podstawowe strumienie ruchu pieszego widoczne z kierunku alei Wyzwolenia, poprzez narożnik skweru, przejście dla pieszych, w kierunku obiektów handlowych i zajezdni autobusowej. Dodatkowo widoczne jest, że taka konfiguracja przestrzenna powoduje utrudniony dostęp do przystanków komunikacji miejskiej głównie przy ulicy Staszica.



Ryc. 9. Schemat przepływu użytkowników dla otoczenia ronda przed transformacją - 2007. Źródło: autor
 Fig. 9. Scheme of pedestrian flows on area at the roundabout before transformation - 2007. Source: author

PROJEKT KŁADKI - TRANSFORMACJA OBSZARU PRZY RONDZIE

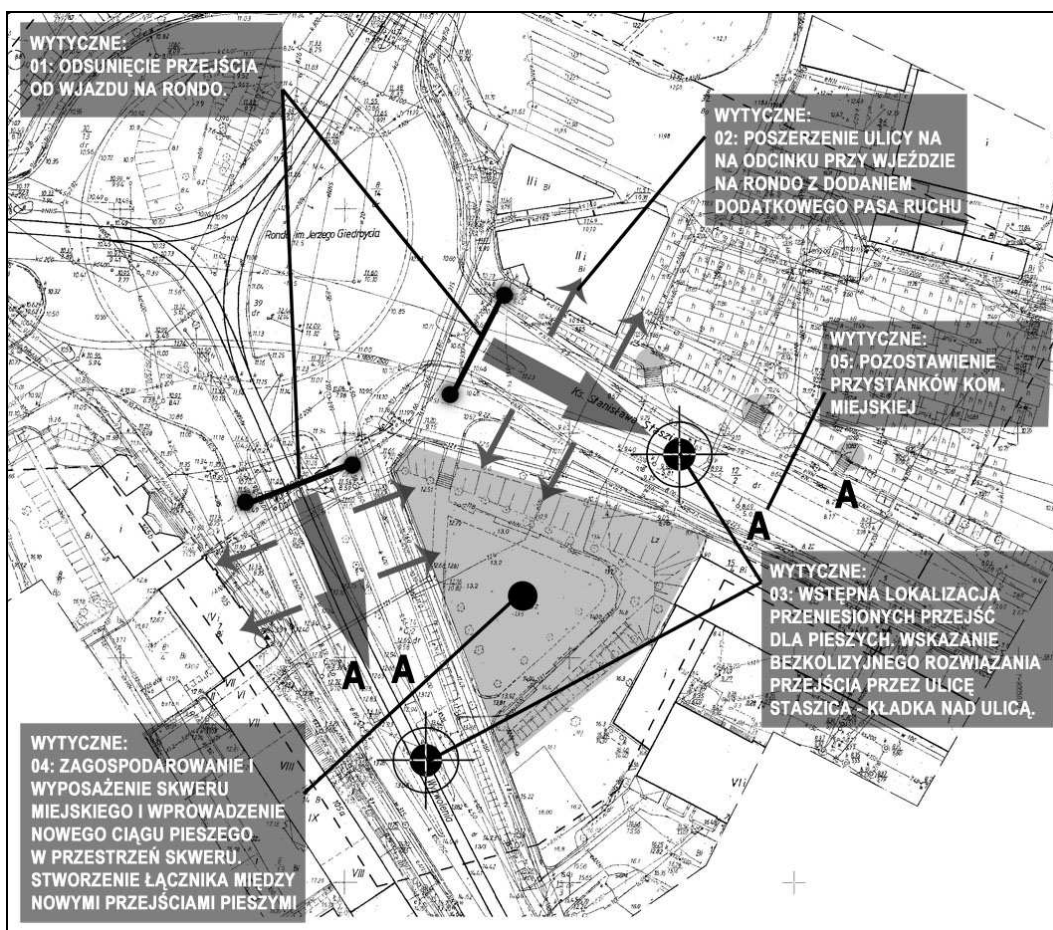
Projekt architektoniczno – urbanistyczny kładki dla pieszych nad ulicą Staszica z zagospodarowaniem terenu skweru miejskiego powstał w latach 2005 – 2006. Projekt opracowany został przy współpracy dwóch jednostek projektowych: Pracowni Projektowej Mostów Jastrzębscy S.C. (koordynatora, konstruktora i Zlecającego opracowanie branży architektoniczno – urbanistycznej) oraz Zespołu Autorskiego, w skład którego wchodziłi architekci Marcin Jackowiak i Adam Zwoliński (autor niniejszego artykułu) - odpowiedzialnych za koncepcję urbanistyczną obszaru, zagospodarowanie terenu z detalami małej architektury oraz formę architektoniczną i kolorystykę kładki pieszej.

W zakresie wytycznych projektowych dla opracowywanego obszaru przyjęto następujące przesłanki zmian w zagospodarowaniu terenu:

- odsunięcie przejść dla pieszych od wlotów / wylotów ulic Staszica i Wyzwolenia i wykonanie bezkolizyjnego przejścia przez ulicę Staszica – kładką pieszą nad ulicą;
- poszerzenie jezdni ulicy Wyzwolenia do dwóch pasów ruchu na odcinku od ronda do projektowanego przejścia dla pieszych wraz z przebudową odcinka sieci trakcyjnej tramwajowej;
- nowe przejście dla pieszych przez ulicę Wyzwolenia wraz z sygnalizacją świetlną zastępujące obecne przejście w bezpośrednim sąsiedztwie ronda;
- budowę dodatkowych wygrodzeń dla pieszych dostosowanych do zaprojektowanych zmian organizacji ruchu;
- poszerzenie istniejących i przeprowadzenie nowych ścieżek dla pieszych o nawierzchni utwardzonej z płyt chodnikowych (częściowo pozyskanych z części rozbieranego chodnika przy rondzie), tak aby zapewnić wygodną komunikację pomiędzy nowo projektowanym przejściem, a kładką pieszą oraz przystankiem autobusowym przy ulicy Staszica;
- nowe siedziska oraz ławki na skwerze zielonym z ewentualną przestrzenią na lokalizację pawilonu usługowego;
- rozebranie schodów terenowych w obrębie opracowania, z tym że schody po stronie zachodniej kładki przy targowisku Manhattan miały być rozebrane w ramach inwestycji budowy kolektora ogólnospławnego i kanalizacji deszczowej, schody przy tar-

gowisku Manhattan położone po wschodniej stronie kładki do rozbiórki i zastąpienia nowo projektowanymi schodami monolitycznymi, żelbetowymi;

- rozebranie części murków na terenie i wybudowanie nowych w tej samej technologii jako murki kamienne;
- zmianę lokalizacji istniejących latarni parkowych oraz budowę nowych;
- nowe nasadzenia zieleni niskiej i wysokiej, oraz przesadzenia i częściowe wycinki zieleni niskiej istniejącej;
- zmiana geometrii skarpy na skwerze zielonym;
- zmiana geometrii skarpy przy targowisku „Manhattan”.



Ryc. 10. Wytyczne urbanistyczne dla projektu kładki i transformacji obszaru przy rondzie. Źródło: autor

Fig. 10. Urban design guidelines for footbridge project with transformation of adjacent area. Source: author

Lokalizacja nowego przejścia dla pieszych przez al. Wyzwolenia została odsunięta od ronda tak, aby wspólnie z usytuowaniem kładki pieszej stworzyło przełamaną oś komunikacji pieszej. Zabieg ten miał na celu uaktywnienie i rewitalizację „zapomnianego” fragmentu skweru miejskiego, pogrążonego w cieniu przypadkowej gęstwiny zieleni. Dodatkowo główna część skweru miejskiego została oddana użytkownikom w formie terenu rekreacji i tarasu na zwieńczeniu trójkątnego skweru z możliwym pawilonem handlowym. Rekreacji łatwo dostępnej z otaczających naturalnych żwirowych ścieżek stanowiących jednocześnie drogę dla osób niepełnosprawnych do przystanku komunikacji przy ulicy Staszica (dolny taras). Lokalizacja kładki pieszej wynikała w zasadzie z odległości wynikających z przepisów komunikacyjnych i drogowych.



Ryc. 11. Miejsce lokalizacji nowego przejścia dla pieszych i ciągu pieszego. Źródło: autor
 Fig. 11. Localization of the new pedestrian crossing and new pedestrian walk. Source: author

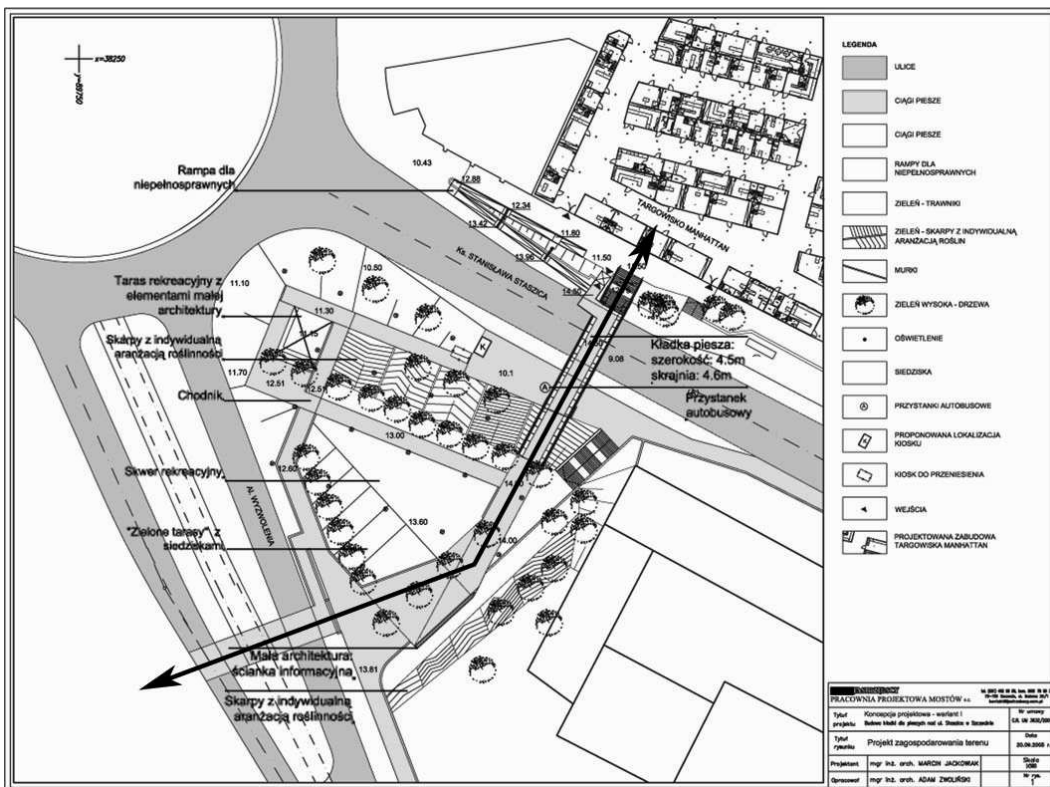


Ryc. 12. Widok na miejsce lokalizacji kładki i nowego przejścia pieszego. Źródło: autor
 Fig. 12. View towards localization of new footbridge and pedestrian crossing. Source: autor

Zasady kształtowania kompozycji urbanistycznej

Podstawowym założeniem koncepcji kładki pieszej nad ul. Staszica w Szczecinie było bezkolizyjne połączenie północnej strony ul. Staszica (Targowisko „Manhattan”) z południową częścią (skwer przy al. Wyzwolenia), z uwzględnieniem projektowanej reorganizacji komunikacji w rejonie ronda im. Jerzego Giedroycia. Główną ideą kompozycji urbanistycznej projektowanego zagospodarowania było przekształcenie istniejącego terenu u zbiegu ul. Staszica i al. Wyzwolenia w skwer miejski o charakterze parkowym. Założono główną oś komunikacji w formie szerokiego, wygodnego ciągu pieszego łączącego projektowaną kładkę z projektowanym przejściem pieszym przez al. Wyzwolenia. Projektowany skwer wpasowano w trójkątny kształt terenu z wykorzystaniem naturalnych różnic poziomów. Na przeciwległym wierzchołku trójkąta (przy rondzie) w stosunku do ciągu pieszego zaplanowano taras z siedziskami o funkcji rekreacyjnej, stanowiący miejsce spotkań i naturalny przystanek dla użytkowników parku. Na tarasie wykształcono kilka poziomów stanowiących jednocześnie naturalne siedziska. Poziom przystanku przy ul. Staszica (+10.04 m n.p.m.) połączono z poziomem parku (+13.80m n.p.m.) chodnikiem, prowadzącym dalej bezpośrednio do projektowanego przejścia pieszego przez al. Wyzwolenia. Taras przy rondzie odsunięto i naturalnie podniesiono teren, aby izolować go od bezpośredniego sąsiedztwa komunikacji kołowej. Przestrzeń pomiędzy projektowaną kładką, a tarasem przy rondzie zaprojektowano jako naturalne skarpy terenowe o różnym kącie nachylenia. Skarpy te przewidziano jako „ogrody” o indywidualnym układzie roślinności, stanowiące jednocześnie ekspozycję terenu dla widoku od kompleksu handlowego po północnej stronie ul. Staszica. Analogiczne rozwiązanie zaproponowano dla skarpy pomiędzy projektowaną kładką a al. Wyzwolenia, stanowiącej zamknięcie

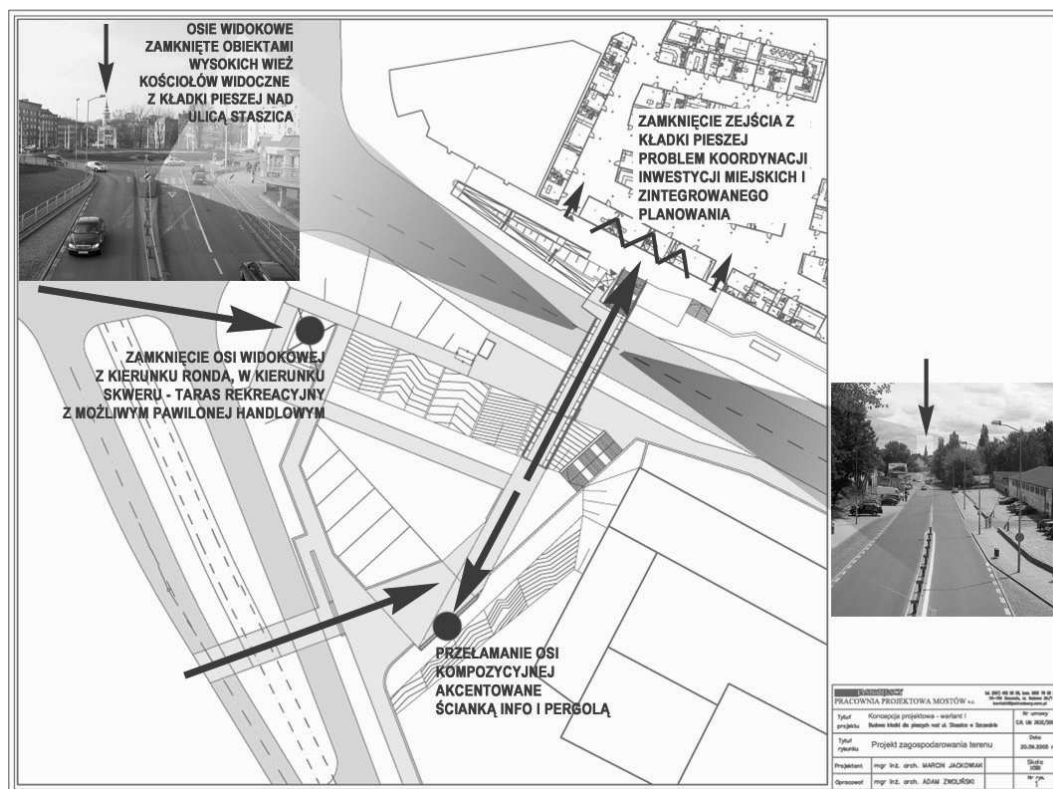
parku od strony południowo – wschodniej. Zaprojektowane na skarpie „ogrody” stanowią wizualne tło i płaszczyznę prowadzącą do projektowanej kładki. Wnętrze trójkątnej kompozycji parku podzielono na dwie strefy. Część południową jako strefę bardziej intymną z elementami siedzisk „zatopionymi” w zieleni ukształtowanej analogicznie do opisanych wcześniej skarp. Część północną, stanowiącą punkt centralny założenia ukształtowaną jako zielony skwer – teren zabaw dla dzieci lub odpoczynku. Wzdłuż ciągów komunikacji pieszej zaprojektowano siedziska stanowiące architektonicznie integralny element niskich murków oraz ławki parkowe. Przy wejściu na kładkę od strony parku zaprojektowano schody terenowe w konstrukcji monolitycznej żelbetowej prowadzące na poziom przystanku autobusowego przy ul. Staszica. W miejscu załamania geometrii głównego ciągu pieszego zaprojektowano element małej architektury w postaci ażurowej ścianki z pergolą, podkreślającej swoją formą zmianę geometrii ciągu. Dla całego założenia zaprojektowano oświetlenie w postaci latarni parkowych zapewniających doświetlenie ciągów pieszych i terenów rekreacji oraz oświetlenie projektowanej kładki z projektorów montowanych do istniejących latarni ulicznych.



Ryc. 13. Koncepcja urbanistyczna zagospodarowania terenu skweru z kładką pieszą. Źródło: fot. Autora
Fig. 13. Urban concept of spatial arrangement of square area with new footbridge. Source: autor

Projekt zagospodarowania terenu przy północnym zejściu z kładki dostosowano do istniejących poziomów terenu oraz projektu przebudowy targowiska „Manhattan”. Zaprojektowano terenową platformę łączącą projektowane wejścia na targowisko, zejście z kładki oraz poziom pawilonu handlowego przy rondzie. Zaplanowano rozebranie istniejących schodów po wschodniej stronie kładki i budowę nowych w konstrukcji monolitycznej żelbetowej tak, aby umożliwić obsługę obu wejść na targowisko bezpośrednio z poziomu zejścia z kładki i zapewnić jednocześnie dostęp do przystanku autobusowego. Uwzględniono również likwidację istniejących schodów po zachodniej stronie kładki w ramach inwestycji budowy kolektora ogólnospławnego i kanalizacji deszczowej. Zapro-

jektowano rampę dla niepełnosprawnych po zachodniej stronie projektowanej kładki. Jako rozwiązanie uzupełniające możliwe do zrealizowania w terminie późniejszym zaprojektowano dźwig dla niepełnosprawnych. Jako zejście podstawowe dla pieszych zaprojektowano zejście schodami dwubiegowymi o prostym biegu na przedłużeniu osi kładki.



Ryc. 14. Analiza kompozycji urbanistycznej obszaru poddanego transformacji. Źródło: fot. Autora

Fig. 14. Analysis of urban composition of the transformed area. Source: author

Zagospodarowanie terenu – detale

W projekcie zagospodarowania terenu przewidziano dodatkowe elementy małej architektury w postaci: pergoli stalowej, siedzisk drewnianych na murkach kamiennych, ławek parkowych oraz placu rekreacyjnego przy rondzie Giedroycia. Elementy te zaprojektowano na skwerze parkowym pomiędzy ul. Staszica oraz al. Wyzwolenia oraz wzdłuż ciągu pieszego łączącego kładkę z al. Wyzwolenia.

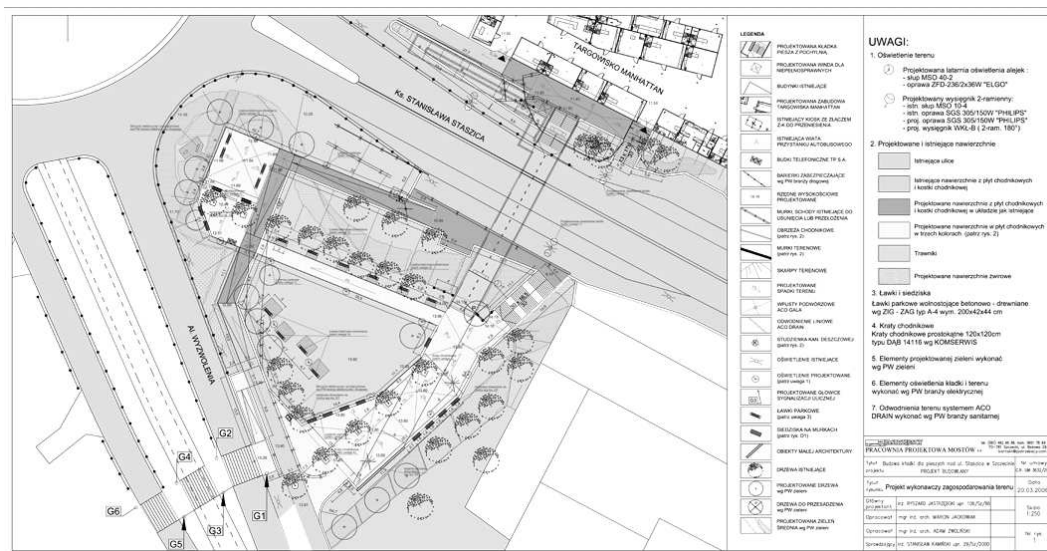
Plac rekreacyjny

„Plac zlokalizowano w narożniku skweru parkowego pomiędzy ul. Staszica i al. Wyzwolenia. Plac zaplanowano jako dwupoziomowy taras wykonany w terenie połączony schodami terenowymi betonowymi. Na schodach zaprojektowano dwa drewniane siedziska wykonane analogicznie do w/w siedzisk na murkach, które wykonano za pomocą belek drewnianych montowanych bezpośrednio do betonowych schodów. Nawierzchnię placu zaprojektowano z płyt chodnikowych. Na placu przewidziano lokalizację kabin telefonicznych TP S.A. istniejących w tej lokalizacji. Na górnym poziomie zaprojektowano dodat-

kowo siedziska na murkach kamiennych, a na dolnym poziomie przewidziano ławki parkowe.⁴

Koncepcja kształtowania zieleni

W koncepcji zagospodarowania terenu położono szczególny nacisk na zieleni istniejącą. Zachowano w zasadzie cały wartościowy układ zieleni wysokiej na terenie objętym opracowaniem. Zaprojektowano „zielone ogrody” na skarpach w formie zieleni niskiej i średniej oraz wprowadzono średnią zieleni izolacyjną między tarasem rekreacyjnym a rondem. Zaplanowano dodatkowy ciąg drzew wzdłuż południowej strony ul. Staszica. Dodatkowo przewidziano roślinność pnącą na elementach małej architektury. Dla drzew usytuowanych w nawierzchni z płyt chodnikowych zapewniono ochronne kraty stalowe wokół pni ułożone w poziomie nawierzchni chodnika.



Ryc. 16. Projekt wykonawczy – plansza podstawowa zagospodarowania terenu. Źródło: autor

Fig. 16. Executive project - land arrangement project. Source: author

Komunikacja piesza

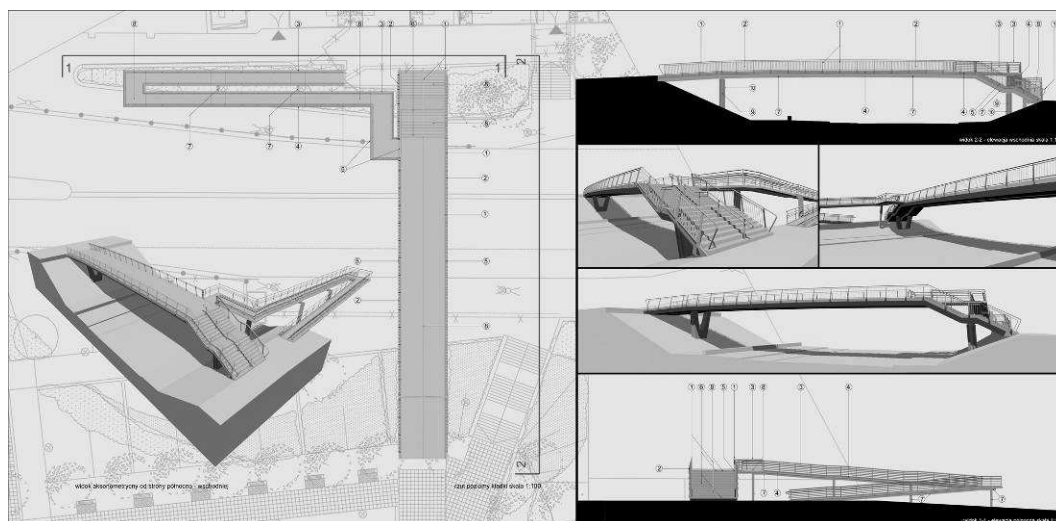
„Jako główne założenie komunikacyjne przyjęto szeroki ciąg pieszy łączący kładkę z projektowanym przejściem dla pieszych przez al. Wyzwolenia o nieco załamanej geometrii i lokalnych poszerzeniach. Dodatkowo zaprojektowano chodnik okalający założenie parkowe i prowadzący do tarasu rekreacyjnego u zbiegu ulic przy rondzie. Chodnik ten łączy poziom przystanku autobusowego przy ul. Staszica z poziomem parku oraz przejścia przy Al. Wyzwolenia, stanowi komunikację dla pieszych oraz osób. Po północnej stronie kładki z uwagi na dużą różnicę wysokości pomiędzy poziomem kładki, a terenem oraz ograniczenia przestrzenne zaprojektowano jako podstawowe, zejście schodami na poziom projektowanej posadzki targowiska. Poziom ten połączony jest chodnikiem w kierunku ronda oraz schodami terenowymi z przystankiem autobusowym. Dla osób niepełnosprawnych przewidziano pochylnię. Dodatkowo przewidziano możliwość wykonania dźwigu osobowego w celu podniesienia walorów użytkowych projektowanej kładki.⁵

⁴ Zwoliński A., Jackowiak M. Opis do koncepcji urbanistycznej kładki pieszej i zagospodarowania skweru przy ul. Staszica, s. 1, Szczecin, 2006

⁵ Ibid. s. 2.

Kolorystyka

W koncepcji architektonicznej kładki pieszej przyjęto stonowaną kolorystykę, nie mającą stanowić dominanty w nieuporządkowanym kolorystycznie otoczeniu ronda. Przyjęto naturalną szarą i beżową kolorystykę korpusu kładki mającą zanikać w zróżnicowanym otoczeniu. Dodatkowo dobrano kolorystykę naturalnej zieleni dla wybranych elementów kładki, nawiązującą do funkcji łącznika między zielonym skwerem miejskim i zielonym naczółkiem skarpy z istniejącymi drzewami przy targowisku.



Ryc. 15. Koncepcja kolorystyczna kładki pieszej. Źródło: fot. Autora

Fig. 15. Concept of colors for the new footbridge. Source: author

Etap budowy kładki i realizacji zagospodarowania skweru był trudny komunikacyjnie dla tego obszaru, jednak przebiegał bez innych problemów natury wykonawczej. W efekcie udało się zrealizować w zasadzie prawie wszystkie elementy projektu wykonawczego.



Ryc. 17. Etap realizacyjny – budowa kładki pieszej. Źródło: autor

Fig. 17. Construction stage of the new footbridge. Source: author

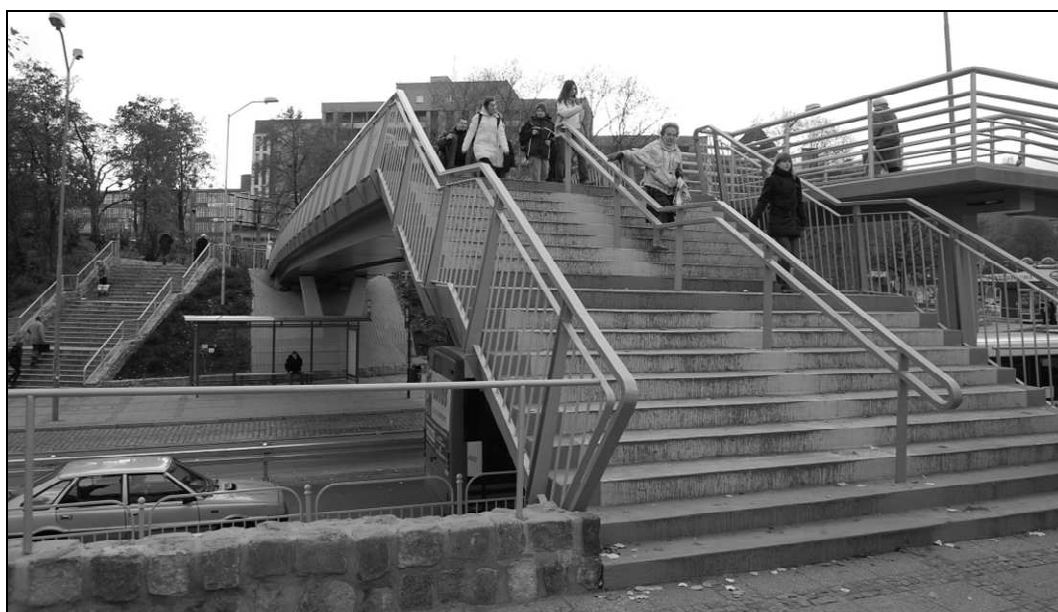
REALIZACJA KŁADKI – NOWA KONFIGURACJA PRZESTRZENNA OBSZARU

Udana realizacja projektu kładki z zagospodarowaniem skweru miejskiego spowodowała silną zmianę w sposobie funkcjonowania tego obszaru w aspekcie użytkowania pieszego. Projekt wprowadził w obszar otoczenia ronda Giedroycia silny element „spinacza” dla obszarów Śródmieścia i Niebuszewa. Przestrzenią łączącą te „światy” został zielony

miejski skwer oddany użytkownikom dla odpoczynku, przerwy w codziennych obowiązkach, wreszcie chwili zamyślenia. W zakresie użytkowania powstało czytelne strefowanie obciążonej ruchem przechodnim osi przejście dla pieszych przy al. Wyzwolenia – kładka nad ul. Staszica. Skwer wyposażono w miejskie meble do siedzenia, zaprojektowano taras w cieniu drzew z siedziskami, w otoczeniu zieleni i z widokiem na zielone rondo. Ten etap transformacji wyeliminował problemy kolizji strumieni użytkowników i ruchu kołowego na ul. Staszica, usprawniono również obsługę al. Wyzwolenia.



Ryc. 18. Rondo Giedroycia i obszar po realizacji projektu kładki – stan z roku 2008. Źródło: Google Earth, 2010
 Fig. 18. Giedroycia roundabout and footbridge project area – as in year 2008. Source: Google Earth, 2010



Ryc. 19. Zejście z nowej kładki pieszej w kierunku Niebuszewa. Źródło: Google Earth, user: MarcinJot
 Fig. 19. View on the new footbridge from side of Niebuszewo district. Source: Google Earth, user: MarcinJot



Ryc. 20. Kładka piesza – widok od strony ronda Giedroycia. Źródło: Google Earth, user: MarcinJot
 Fig. 20. Footbridge – view from Giedroycia roundabout. Source: Google Earth, user: MarcinJot

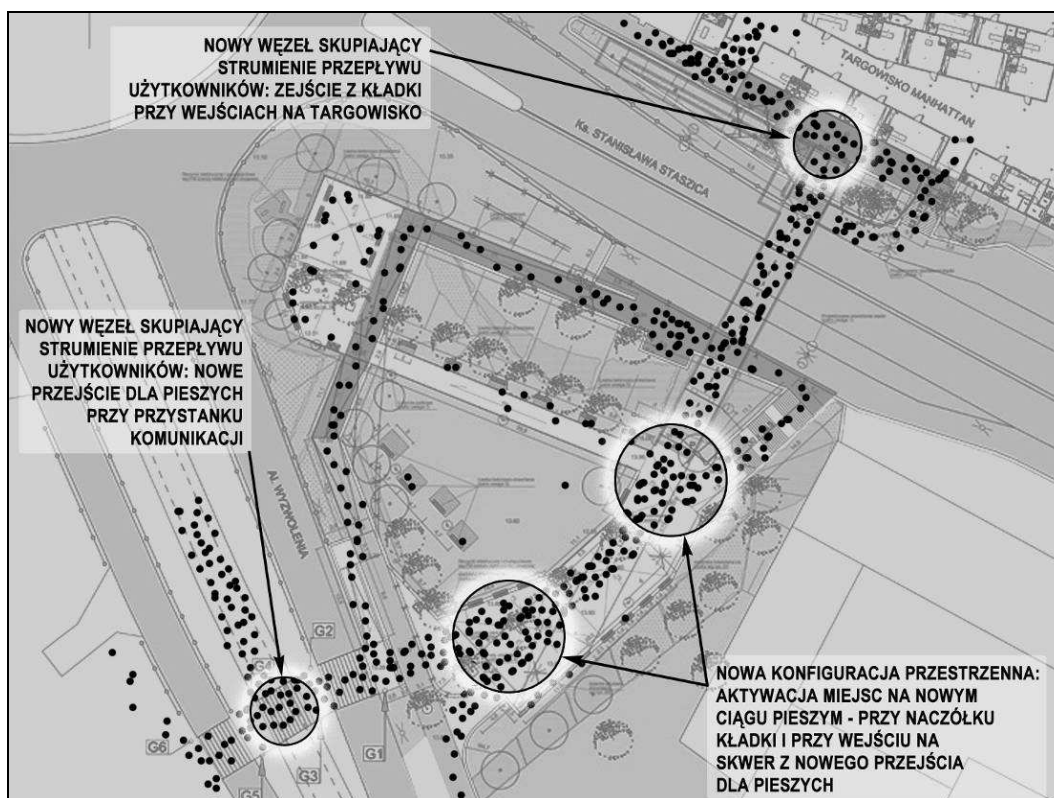
W wyrazie architektonicznym kładka działa nieco jak cienka zielona linia zawieszona łagodnie ponad ulicą Staszica. Przyjęto formę prostej nowoczesnej linii stylistycznej kładki z ciekawą geometrią przekroju kładki. W widoku uzyskano linię łuku łagodnie i delikatnie wygiętego ku górze w celu uzyskania łagodniejszej i bardziej naturalnej – nie geometrycznie przecinającej przestrzeń – formy. Przyjęta kolorystyka kładki wpisuje się w koncepcję stylistyczną marki miasta Szczecina – Szczecin Floating Garden 2050, a jej nowoczesna forma ma podkreślać potrzebę posiadania nowoczesnych i dobrej jakości systemów przestrzeni publicznych w Szczecinie.



Ryc. 21. Kładka piesza – widok od strony ulicy Staszica. Źródło: Google Earth, user: MarcinJot
 Fig. 21. Footbridge – view from Staszica street. Source: Google Earth, user: MarcinJot

Analiza przepływu użytkowników w obecnej konfiguracji przestrzennej obszaru wykazuje transformację w układ z nowym równomiernie użytkowanym miejskim ciągiem pieszym znacząco redukującym kolizje ruchu pieszego z ruchem kołowym. Zauważono równo-

mierny rozkład natężenia komunikacji pieszej w poszczególnych węzłach „miejskiego spinacza”. Podczas obserwacji użytkowania terenu zauważalna jest ułatwiona dostępność do głównych przystanków komunikacji miejskiej w obrębie obszaru opracowania. „Zapomniana”, aspołeczna przestrzeń skweru miejskiego stała tętniącym miejskim ciągiem pieszym oferującym użytkownikowi bezpośredni dostęp do przestrzeni rekreacji i odpoczynku. Wpływ zmian konfiguracji przestrzennej w związku z realizacją kładki dotyczy również targowiska miejskiego, które zyskało na intensywności użytkowania będąc na zakończeniu nowego ciągu pieszego. Skwer jest doskonale nasłoneczniony i stanowi kameralną enklawę zieleni w zurbanizowanym otoczeniu ronda.



Ryc. 22. Schemat przepływu użytkowników dla otoczenia ronda po transformacji - 2010. Źródło: autor

Fig. 22. Scheme of pedestrian flows on area at the roundabout after transformation - 2010. Source: author

Na podstawie analizy układu urbanistycznego i użytkowania obszaru, widać również pewne negatywne zjawisko dotyczące zintegrowanego i skoordynowanego planowania obszarów miast z zachowaniem ciągłości systemu przestrzeni publicznych. Niedługo przed rozpoczęciem prac projektowych dotyczących zmian konfiguracji obszaru przy rondzie Giedroycia powstała koncepcja przebudowy targowiska „Manhattan”. Dwie ważne w tym obszarze inwestycje powstawały w zasadzie jedna po drugiej i w zakresie koordynacji i planowania nie rozwiązano problemu relacji między usytuowaniem kładki pieszej i wejść na targowisko. Przy głównym zejściu z kładki w kierunku targowiska powstał przestrzenny efekt schodzenia „na ścianę” tylną pawilonów handlowych targowiska. Powoduje to nienaturalną zmianę kierunku poruszania się i powstaje niewygodna ciasna przestrzeń przy ścianie południowej targowiska.

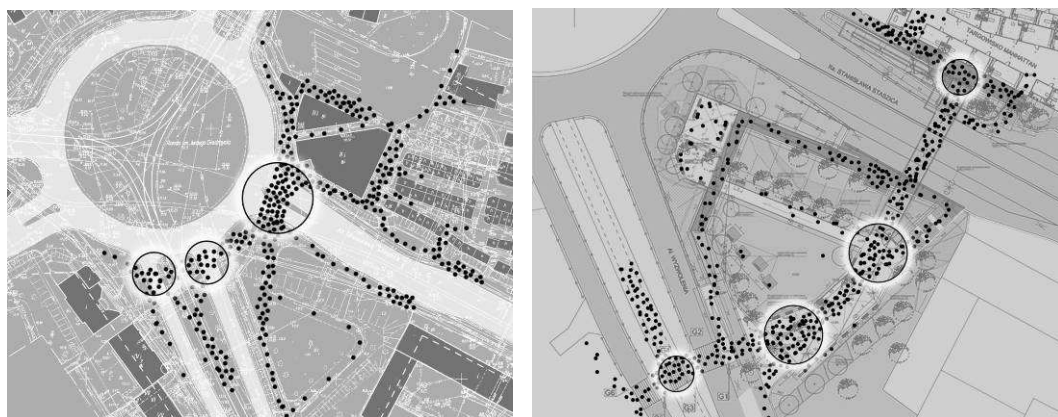


Ryc. 23. Problemy urbanistyczne projektu widoczne w trakcie realizacji kładki. Źródło: autor

Fig. 23. Urban planning problems visible during construction stage of the footbridge project. Source: author

PODSUMOWANIE

Prezentowany projekt kładki pieszej z zagospodarowaniem skweru miejskiego jest jak dotychczas ostatnim etapem ponad dziesięcioletniego okresu transformacji ważnej przestrzeni miejskiej na styku Śródmieścia i dzielnicy Niebuszewo w Szczecinie. Jest to historia dialogu między zmianami przestrzennymi, podyktowanymi różnymi czynnikami, a dynamicznie reagującym układem przepływu strumieni użytkowników. Zmiana jakościowa funkcjonowania prezentowanego obszaru uzyskana jest między innymi przez transformację nieuporządkowanego, przechodniego skweru w wydzieloną, łatwo dostępną miejską strefą rekreacji i odpoczynku. Powstała przestrzeń jest dobrze i równomiernie wyposażona w elementy małej architektury i mebli miejskich. Dodatkowo projekt zieleni przewidujący strefowanie zieleni, atrakcyjne zieleńce i dobór gatunków zieleni wzmacnia rekreacyjny charakter obszaru.



Ryc. 24. Porównanie przepływu użytkowników dla otoczenia ronda przed i po transformacji. Źródło: autor

Fig. 24. Comparison of pedestrian flows on area at roundabout before and after transformation. Source: author

CHANGES OF SPATIAL CONFIGURATION OF URBAN AREAS – SPACE USE AND RELATIONS WITH SURROUNDINGS

PRESENTATION AND ANALYSIS OF FOOTBRIDGE PROJECT AND CITY SQUARE AT STASZICA STREET IN SZCZECIN

The influence of various planning and design activities within key city areas on transformation of the way they are used is one of the most important problems within field of ur-

ban design. It refers to both, constant spatial configuration and dynamic changes of space use. The changes can be stimulated by occasional "events" or long-term processes. One of the examples is area of Giedroycia roundabout in Szczecin – 2 km far from city centre communication junction and mixed-use area. The main spatial transformation of the area took place in 2001, when the roundabout was constructed. Next phases of transformation resulted in final project of new footbridge and revitalization of city square nearby. The project was realized in 2008. The main problem solved by the new footbridge was reduction and elimination of pedestrian and vehicular traffic jams around the roundabout. It was planned to move pedestrian traffic out of the roundabout and to activate important adjacent city square. There was a visible problem of unbalanced space use and collisions of different types of traffic. The transformation was to change the main flows of users from problematic congestion at the roundabout pedestrian passage towards new spatial configuration forcing the flows to move towards the new footbridge. It also resulted in changes in localization of communication stops and rearrangement of city square. What has been the disorganized and unused lawn, that turned into the lively pedestrian area with places to sit and relax within very crowded and intensively used area. The new arrangement offers easy way for pedestrian flows towards key functions on the area and the revitalized square gives an opportunity for occurrence of many optional and long-lasting activities. The project shows significant change in quality of urban space according to urban planning for optimization of space use.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Chmielewski J. M. Teoria urbanistyki, Oficyna Wydawnicza PW, Warszawa, 1996
- [2] Gehl J. Life between buildings, Danish Architectural Press, Copenhagen, 2001
- [3] Jackson J. A sense of place, a sense of time. Yale University, 1994
- [4] Schelhorn T., O'Sullivan D., Haklay M., Thurstain-Goodwin M. Streets: An agent – based pedestrian model, CASA Paper 9 [online], UCL, London, 1999
- [5] Zwoliński A., Wyznaczniki urbanistycznej transformacji zespołów mieszkaniowych w oparciu o parametry użytkowania przestrzeni publicznych. Na przykładzie wielopłytowych osiedli mieszkaniowych miasta Szczecina, Printshop, Wrocław, 2008
- [6] Zwoliński A., Jackowiak M. Opis do koncepcji urbanistycznej kładki pieszej i zagospodarowania skweru przy ul. Staszica, Szczecin, 2006
- [7] Space Syntax; www.spacesyntax.com
- [8] Project for Public Spaces; www.pps.org

O AUTORZE

dr inż. arch. Adam Zwoliński, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego (IAiPP), azwolinski@ps.pl., ZUT, architekt, adiunkt Zakładu Urbanistyki, Planowania Regionalnego i Zarządzania IAiPP w Szczecinie (2008). Dziedzina: urbanistyka. Podyplomowe studia na kierunku Urban Housing Management w Rotterdamie/Lund (2003). Członek Komisji PAN, ZPOiA, TUP oraz Zarządu szczecińskiego oddziału SARP.

AUTHOR'S NOTE

dr inż. arch. Adam Zwoliński, Institute of Architecture and Spatial Planning (IAiPP), azwolinski@ps.pl., ZUT, architect, lecturer in ZUPRiZ at IAiPP in Szczecin (since 2008). Field: Urban Design. Post-graduate studies on Urban Housing Management in Rotterdam and Lund (2003). Member of PAN, ZPOiA, TUP and the Board of SARP in Szczecin.