CZASOPISMO TECHNICZNE A
WYDAWNICTWO POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

z. 2-A/2008
ISSN 0011-4561
ISSN 1897-6271

EWA AUGUSTYN-LENDZION*

CZY ISTNIEJE „MIASTO BEZ SERCA”? – PRZYKŁAD STARGARDU SZCZECIŃSKIEGO

DOES IT EXIST "A CITY WITHOUT A HEARTH" – EXAMPLE OF STARGARD SZCZECIŃSKI

Streszczenie

Stargard Szczeciński to miasto średniej wielkości (ok. 70 tys. mieszkańców), odległe 36 km od Szczecina, leżące nad rzeką Iną. Stanowi ono węzeł komunikacyjny oraz ma liczne walory zabytkowe.
W artykule przedstawiono przestrzenie publiczne mogące pretendować do miana „serca miasta”, funkcjonujące od czasu powstania miasta do dnia dzisiejszego, łącznie z najnowszą wizją. Przegląd ten traktuję jako pretekst do podzielenia się spostrzeżeniami i postawienia pytań.

Słowa kluczowe: *miasto, przestrzeń publiczna, „serce miasta”*

Abstract

Stargard Szczeciński is a city of medium size (about 70 000 citizens), in a distance of 36 km from Szczecin, lying over the Ina river. It’s a communication knot and it has valuable relicts. In this article I present public spaces that can pretend to the title "hearth of city", which functions from birth of the city to the present days, together with newest vision. I treat this review as a pretext to share with my observations and to ask questions.

Keywords: *city*, *public space*, *"the heart of the city"*

* Dr inż. arch. Ewa Augustyn-Lendzion, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego, Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Szczecińska.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

1. Przeszłość

Kształt i znaczenie przestrzeni publicznej Stargardu od czasu powstania miasta ulegały licznym zmianom [7], jednak przez długi okres punktem odniesienia pozostawało miasto średniowieczne, lokowane na prawie niemieckim ok. poł. XIII w. Miasto należące do Związku Hanzeatyckiego skupiało handel lądowy i wodny, co powodowało emancypację i bogacenie się mieszczan. Struktura miasta średniowiecznego miała charakter zamknięty – życie koncentrowało się w obrębie murów miejskich. „Sercem miasta" był zespół przestrzeni z głównym czworobocznym rynkiem ratuszowym [1]. Z funkcjonalnego punktu widzenia tu właśnie skupiały się najważniejsze sprawy miejskie – pierwotnie funkcja handlowa, uzupełniana w miarę uzyskiwania przez miasto autonomii o funkcję municypalną. Rynek był też miejscem spotkań, uroczystości świeckich i religijnych.

To ważne miejsce było również zaakcentowane w sposób formalny. We wschodniej pierzei placu stał okazały ratusz. Wokół – kamienice najbogatszych mieszczan, członków Rady Miejskiej, kupców i rzemieślników. Z południowo-wschodnim narożnikiem rynku łączył się plac kościelny z monumentalnym kościołem farnym pw. NMP. Zespół placów z bryłami ratusza i kościoła miał walory kompozycyjne. Reprezentacyjne budowle widoczne były w panoramie – symbolu miasta [1]. Dominanta, wieża kościelna, zamyka do dziś perspektywę ul. Szczecińskiej – przedłużenia drogi samochodowej ze Szczecina.

Początek zmian to likwidacja w XVIII i I poł. XIX w. średniowiecznych umocnień ziemnych i części murów obronnych oraz rozbudowa przedmieść. Następstwem był rozwój miasta, a wykup przez miasto ogrodów znajdujących się na miejscu dawnej fosy wykreował nową przestrzeń publiczną – parki i miejsca spacerów. Nie można ich jednak traktować w kategorii „serca miasta", główne funkcje ogólnopubliczne nadal koncentrował rynek. Ważnym momentem była budowa linii kolejowej (od 1846 r.). Lokalizacja dworca i zakładów przemysłowych poza obrębem starego miasta, po zachodniej stronie, wyznaczyła kierunek rozwoju urbanistycznego. Projekt rozbudowy Stargardu (1858–1861, realizowany od końca XIX w.), spowodowany ożywieniem gospodarczym i wzrostem liczby ludności, przewidywał nową zabudowę, m.in. mieszkaniową, pomiędzy starym miastem a torami kolejowymi. Głównym elementem kompozycyjnym był duży plac na planie koła (obecnie pl. Wolności), przy którym zaprojektowano gmachy użyteczności publicznej, jak np. sąd, hotel, szpital z założeniem parkowym. Nieopodal zlokalizowano Urząd Ziemski, Bank Państwowy, szkoły, świątynie. Tak więc miasto uzyskało nowe centrum o funkcji dostosowanej do nowych warunków, z osią kompozycji (ul. kard. S. Wyszyńskiego) zamkniętą placem. W mieście istniały równocześnie dwa obszary ogniskujące ważne funkcje ogólnomiejskie.

Podczas II wojny światowej zniszczeniu uległy zarówno obszar starego miasta, jak i okolice nowego centrum. Po wojnie należało stworzyć miejsca pracy i uruchomić zakłady przemysłowe związane m.in. z obsługą kolei. Rozbudowę miasta (od 1957 r.) rozpoczęto od terenów leżących przy linii kolejowej, w obrębie XIX-wiecznego centrum. Zachowano, nieco modernizując, dawny układ przestrzenny. Wzdłuż ul. kard. S. Wyszyńskiego stanęły pawilony handlowe i domy towarowe, zaś na ich zapleczu osiedle mieszkaniowe. Stworzono przestrzeń grupującą funkcje: komunikacyjną, mieszkaniową, handlowo-usługową, a w pobliżu administracyjną. W latach 70. przy placu zbudowano amfiteatr.

Odbudowa starego miasta (od 1960 r.) przeprowadzona była, mimo zachowanej tkanki zabytkowej, w sposób likwidujący walory tego obszaru. Odbudowano pierzeję ratuszową i kościół, jednak w kwartale przylegającym bezpośrednio do północnej pierzei wzniesiono zamknięty zespół prostopadłościennych pawilonów handlowych, w pierzejach rynkowych pojawiły się domy o wysokości i formie nieprzystających do historycznej zabudowy i charakteru miejsca. W obrębie starego miasta stanęły wieżowce, burząc skalę zabytkowej przestrzeni, o funkcji głównie mieszkalnej, z handlem i usługami na poziomie dzielnicowym.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

2. Teraźniejszość

Najważniejszą przestrzenią publiczną jest zdecydowanie oficjalne centrum miasta wyznaczone osią: dworzec kolejowy–ul. kard. S. Wyszyńskiego–pl. Wolności, stanowiącą przedłużenie drogi ze Szczecina. Funkcja jest dość uboga: komunikacyjno-handlowo-konsumpcyjna. Przy placu Wolności mieści się Stargardzkie Centrum Kultury, w którym znajduje się kino.

W ostatnich latach rozwija się zabudowa usługowo-handlowa w powiązaniu z zabudową mieszkaniową po południowej stronie ul. kard. S. Wyszyńskiego oraz przy ulicach odchodzących od pl. Wolności, biegnących równolegle do linii kolejowej – ul. hetm. S. Czarnieckiego, ul. marsz. J. Piłsudskiego i ul. Wojska Polskiego. Przy tych ulicach mieszczą się również m.in. Urząd Miejski, Sąd Rejonowy, Szpital Miejski, oddziały banków.

Przestrzeń rynku staromiejskiego – poza wschodnią pierzeją mającą pod względem formy charakter historyczny (ratusz, odwach, dwie szczytowo usytuowane kamienice, na przedłużeniu pierzei kościół farny) – ma współczesną zabudowę mieszkalno-usługowo-handlową. Jedynie zabytkowa pierzeja pełni funkcje ogólnomiejskie: administracyjne (Urząd Gminy, Urząd Stanu Cywilnego) i muzealne. Wewnętrzna przestrzeń placu jest przestrzenią komunikacyjną (drogi kołowe wzdłuż północnej i zachodniej pierzei, poza tym komunikacja piesza). Rynek pełni okresowo funkcję ,,sceny" podczas imprez i festynów miejskich.

Następny etap transformacji i ,,wyciągnięcia" przestrzeni publicznej w kierunku zachodnim nastąpił na początku XXI w. – wraz z lokalizacją supermarketu Tesco przy drodze łączącej Stargard ze Szczecinem (ul. Szczecińska), poza obrębem zwartej zabudowy, przy granicy administracyjnej miasta. Centrum handlowe łączące różne branże stało się również miejscem spędzania wolnego czasu [4], co ciekawe, przyciągając także mieszkańców Szczecina. Kierunek rozwoju został usankcjonowany rewitalizacją terenów leżących wokół pobliskiego jeziora Miedwie. Atrakcyjne zagospodarowanie mające służyć rekreacji i budowa amfiteatru sprawiły, że wiele festynów odbywających się dotychczas na rynku starego miasta lub na terenie miejskiego parku i amfiteatru (obecnie park B. Chrobrego) zmieniło lokalizację.

3. Przyszłość?

Najnowszą wizją dotyczącą przestrzeni publicznej jest projekt z 2007 r. Centrum Komunikacyjne w Stargardzie Szczecińskim pn. ,,Centrum Hetman" [5]. Obszar opracowania obejmuje tereny śródmiejskie, przede wszystkim rejon dworca kolejowego i ul. kard. S. Wyszyńskiego z pl. Wolności. Główną ideą jest stworzenie węzła komunikacyjnego, obejmującego komunikację miejską, lokalną i dalekobieżną, należącego do systemu ,,przyszłego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego" [5, s. 7, 27]. Centrum komunikacyjne, łącząc teren dworca kolejowego, dworca autobusowego (znajdującego się przy ul. Szczecińskiej) i ciągu ul. kard. S. Wyszyńskiego ma być rozwiązaniem wielopoziomowym, z nowym dworcem PKP jako centrum zespołu. W obiekcie dworca oprócz przestrzeni związanych z funkcją komunikacyjną proponuje się m.in. przestrzenie handlowe, gastronomiczne i rozrywkowe – rozlokowane przy wewnętrznym patio, multikino, hotel, biura – połączone pasażami na różnych poziomach [5, s. 27]. W pobliżu mają znaleźć się m.in. wypożyczalnie samochodów i rowerów oraz rozległe tereny parkingowe. Pod względem formalnym dominantą zespołu ma być wysoki wieżowy biurowiec, zamykający osie widokowe [5, s. 28; 6].

Proponowana forma architektoniczna zespołu, w wielkim uproszczeniu, jest formą działającą bryłami (w większości prostopadłościany i graniastosłupy), eksponującą podziały poziome i pionowe, wykorzystującą duże, przeszklone powierzchnie [6].

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

4. Komentarz

Pierwotne znaczenie słowa „serce" – narząd, którego prawidłowe działanie jest warunkiem krążenia krwi – odniesione w sposób bezpośredni do miasta wskazuje, że przestrzeń publiczna określana jako „serce" powinna nie tylko okazjonalnie skupiać (zatrzymywać) działania ludzi, ale także – mając określone cechy [2, 3, 9] – pełnić rolę miastotwórczą (stymulującą).

W średniowiecznym mieście, gdzie handel był podstawą bytu mieszkańców, „serce" – rynek – to miejsce centralne, niezbędne. Tak samo ważne było znaczenie rynku jako miejsca siedziby Rady Miejskiej i Sądu, świadczących o samodzielności mieszczan. Place nie tylko skupiały aktywność, łącząc różnorakie funkcje, ale stanowiły wizytówkę miasta, będąc wizualnym przekazem ambicji i dumy mieszczaństwa, co przypisuje terminowi „serce miasta" warstwę uczuciową. Również obecnie wskazuje się na duże znaczenie tego typu miejsc, sprzyjających m.in. integracji [9].

Zapożyczenie terminu „serce miasta" z socjologii upoważnia do wskazania, że wywiady przeprowadzone z mieszkańcami dają obraz złego funkcjonowania i wyglądu wymienionych przestrzeni oraz braku identyfikacji i związku uczuciowego z nimi. Powtarzającymi się określeniami są: „brzydota" miasta, brak miejsca spotkań. Żadna z omówionych przestrzeni nie posiada spójnego charakteru pod względem architektonicznym, jest to raczej chaos wynikający z wielości stylów, wielkości, form, materiałów, kolorów, o niskim standardzie.

Mimo to kwestią dyskusyjną pozostaje projekt pn. „Centrum Hetman" „na miarę miasta europejskiego" [5, s. 33]. Parafrazując Stanisława Wyspiańskiego – MIASTO ME WIDZĘ OGROMNE – czego wyrazem ma być architektura uważana potocznie za nowoczesną, nieposiadająca związku z miejscem i mająca atrakcyjną bryłę, czyli w popularnym obecnie „nowym stylu międzynarodowym". Równocześnie ma ona być znakiem rozpoznawczym miasta i podkreślać jego odrębność [5, s. 13, 28]. Wydaje się, że cele te wzajemnie się wykluczają. Czy rzeczywiście średniej wielkości miasto poprzez stworzenie „idealnej wersji struktury miejskiej" [8, s. 117 nn.] nabierze cech wielkomiejskich? Czy jest to potrzebne i czy w ten sposób nie gubi się skali miasta i istniejących walorów? Czy i kiedy nowa „narzucona" przestrzeń może zyskać akceptację mieszkańców? Czy zespół o wymienionych funkcjach może pełnić rolę katalizatora życia nie tylko przyjezdnych, ale i mieszkańców? Czy spowoduje zmiany w hierarchii istniejących przestrzeni publicznych? Czy odrębnie trzeba będzie stworzyć centrum dla „osób–nielubiących –dużych–centrów–handlowych"?

Pozytywnie postrzegają natomiast mieszkańcy zabytkowe obiekty staromiejskie, co ciekawe, uważane już za „nasze". Te same budowle są znakiem rozpoznawczym Stargardu, nazywanego Klejnotem Pomorza, leżącego na europejskim szlaku gotyku ceglanego. Czy wizytówki te może zastąpić bryła współczesnego wieżowca, niemająca cech szczególnych? Pytań natury ogólnej (powyższe nie dotyczą – wbrew pozorom – tylko Stargardu) jest znacznie więcej.

Pytania wskazują na konieczność interdyscyplinarnie przeprowadzanych badań (m.in. socjologicznych) poprzedzających decyzje projektowe, nie poprzestając na akcjach promocyjnych gotowych opracowań. Okazuje się również, że historia miasta nie jest sprawą zamkniętą i powinna być brana pod uwagę w procesie projektowym.

Ważnym obecnie zadaniem jest związanie starego miasta z pozostałymi obszarami „centralnymi", nie tylko w sensie komunikacyjnym, co może nadać rozproszonej obecnie przestrzeni publicznej zintegrowany (nie znaczy – zunifikowany) charakter.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

1. Past

Public space of Stargard has been changing since the beginning of the city [7], however for a long period of time an example was a medieval city, located on a german law about middle of XII century. City, which belonged to the Hanza Union, was concentrating land and water trade, what caused citizens to get rich. Medieval city had a closed character – life was concentrated within city walls. "Heart of the city" was a space with main town hall's square market [1]. There the most important events of the city took place. Primary trade function has been completing during gaining by the city autonomy of municipal function. Market was also place of meetings and ceremonies. This important place was accented. In the east frontage of the place the spectacular town hall stood. All around were houses of most rich citizens – members of the City Council, merchants and craftsman. With the south – west corner of the market church ground with a great church were joined. Representative buildings were visible in panorama – symbol of the city [1]. Dominant, church tower, closes up for nowadays perspective of Szczecińska road – extension a road from Szczecin.

Beginning of changes is marked by removal in XVIII century and in the first part of XIX century medieval fortifications and extension of suburbs. The city has been developing, and through buying by the city gardens being in the place of long gone moat has created a new public space – parks and places to walk. They cannot be treated as "a heart of the city", because main public functions were still concentrated by the market. An important moment was building a railway line (since 1846). Location of the railway station on the west side of the old town has set direction of city planning development. Project of Stargard's extension (1858–1861, realized from the end of XIX century) predicted a new buildings between the old town and railway tracks. Main element of the composition was a circle-shape field (nowadays Wolności Square), near which buildings of public utility were projected. This way the city gained new centre fit for new conditions, with composition axis (kard. S. Wyszyńskiego street) closed by the field. There were together two important public areas in the city.

During the Second World War the old town and areas of the new centre were destroyed. Extension of the city (since 1957) was begun from areas lying near the railway line, within XIX-century centre. Old space order, though a bit modernizated, was preserved. Along kard. S. Wyszyńskiego street stood market annexes and stores, and on their background – housing estate. Spaces grouping such functions as: communicational, professional, living commercial-service and nearby administrative were created. In 1970s an amphitheatre was build by the ground. Rebuilding of the old town (since 1960) was conducted in a way which was removing benefits of this area. Church's and town hall's frontages were rebuild, but in the quartet joined directly to the north frontage part of cuboidal trade annexes were build, in the market's frontages houses aroused which don't fit to the historical buildings. Within the old town living tower blocks were build, destroying scale of historical space.

2. Present

Most important public space is centre marked by axis: railway station–kard. S. Wyszyńskiego street––Wolności Square. Function: communicational-commercially-consumptial. In the last years service-commercial and living buildings arises at the south side of kard. S. Wyszyńskiego street and by streets coming out of Wolności Square: hetm. S. Czarnieckiego street, marsz. J. Piłsudzkiego street and Wojska Polskiego street. By this streets are also for example: City Office, Regional Court, City Hospital, bank sections.

Space of old towns market beyond east frontage, which has historical character (town hall, guardhouse, two tenement-houses, church) has modern buildings living-service-commercially). Only the relict frontage performs city-wide functions: administrative and museal. Inner space of the square is a communication space. Market acts sometimes as a "scene" during parties and city festivals.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Next part of transformation and "dragging out" the public space in the east direction followed at the beginning of XXI century – with location of Tesco supermarket near the road linking Stargard with Szczecin (Szczecińska road) beyond limits of compacted buildings, near administrative border of the city. Shopping centre became also place of spending free time [4], what's interesting also for citizens from Szczecin. Direction of expansion was sanctioned by revival areas lying around nearby Miedwie lake. Attractive management serving recreation and building an amphitheatre caused, that many festivals that took previously place on the old town's market or at the areas of city park and amphitheatre (actually B. Chrobrego park) has changed their location.

3. Future?

Newest vision concerning public space is project from 2007 year Communication Centre in Stargard Szczeciński named "Centrum Hetmana" [5]. Area of compilation includes central areas, mostly regions of railway station and kard. S. Wyszyńskiego street with Wolności Square. The main idea is creating communication knot [5, p. 7, 17]. Communication centre linking areas of railway station, bus station (lying near Szczecińska road) and Wyszyńskiego street is supposed to be multi-store solution, with a new railway station as a heart of the set. Except spaces connected with communicational function proposed are for example: commercial, gastronomical and entertainment spaces – by the inner patio, multiplex, hotel, offices – connected with passages on differ levels [5, p. 27]. Nearby are supposed to be for example car and bicycle rents, and car parks. In way of form dominating part is supposed to be tall office block, closing axis of view [5, p. 28; 6]. Suggested architectonical form of the set is in great simplification form operating with lumps (mostly cuboidal, prismidal), exposing horizontal and vertical splits, using big, glassed surfaces [6].

4. Commentary

Original meaning the word "heart" – organ, which proper functioning is condition of blood circulation – with reference to the city it shows, that public space described as "a heart" should not only occasionally concentrate (stop) people actions, but also possessing determinated features [2, 3, 9] – perform city-creating (stimulating) role. In medieval city, "heart" – market – is a central, essential place. Squares haven't only been concentrating activity linking differ functions, but also were representing city, being visual medium of bourgeoisie's pride, what links term "heart of city" with feelings. Also nowadays it's indicated on great meaning of such type of places, being in favour of for example integration [9].

Interviews with citizens are giving view of wrong functioning and appearance compared spaces and lack of emotional bond with them. "Ugliness" of the city is being repeated, there's no place for meetings. Under architectonical point of view, it's rather chaos coming from size of styles, forms, materials, colours, of low standard. Nevertheless debatable issue is project "Hetman Centre" "on the measure of european city" [5, p. 33]. Paraphrasing Stanisław Wyspiański – I SEE MY CITY HUGE – expression of which is supposed to be architecture colloquially considered for modern, it doesn't have connections with place and has attractive shape. Simultaneously it's supposed to be symbol of the city [5, p. 13, 28]. It seems that both aims are excluding each other. Does really city of middle size through creation "ideal version of city structure" [8, p. 117 and other] will gain features of a big city? Is it necessary and if scale of the city and existing values aren't lost? If and when new "imposed" space will be accepted by citizens? Can set with mentioned functions act as a catalyst not only for visitors but also for citizens? Will it cause changes in hierarchy of existing public spaces? Will it be build another centre for "persons–not–liking–big–shopping–centres"?

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ

Whereas old town's relict objects are being positively marked by citizens. The same buildings are recognizable sign of Stargard, named Jewel of Pomerania, lying on the european trail of brick gothic. Can those relicts be replaced with lump of modern tower block, which doesn't have any special features? There is much more questions general nature (above concerns not only Stargard).

Questions shows necessity of interdisciplinary conducted researches (f. ex. sociological) preceding projecting decisions. It turns out that history of city is not an closed issue and should be taken under attention in projecting process.

Actually important task is connecting the old town with other "centres", not only in matter of communication, what may give actually disrupted public space integrated (not means – unificated) character.

Bibliografia – Bibliography

[1] Augustyn-Lendzion E., *Budowle ratuszowe w miastach Pomorza Zachodniego oraz ich rola w dobie współczesnej*, praca doktorska, Politechnika Wrocławska, Wrocław 2000.

[2] Augustyn-Lendzion E., *Przestrzeń publiczna? Kilka refleksji na temat*, Czasopismo Techniczne, z. 9-A/2005, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2005.

[3] Barrett N., *Projektowanie w ludzkiej skali, albo jak sprawić by siedzący, spacerujący, rowerzyści i kierowcy mogli się poczuć razem wygodnie*, Czasopismo Techniczne, z. 9-A/2005, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2005.

[4] Bauman Z., *Globalizacja*, PIW, Warszawa 2000.

[5] Centrum Komunikacyjne w Stargardzie Szczecińskim pn. „Centrum Hetman". Dane wyjściowe do wytycznych urbanistyczno-architektonicznych do projektu zagospodarowania terenu dworca PKP Stargard Szczeciński oraz terenów przyległych będących własnością Miasta Stargard Szczeciński, oprac. wyk. INGENO Consult BPK, sp. z o.o., 2007, http://www.stargard.pl/files/news/2007/centrump-opis.pdf.

[6] http://www.stargard.pl/index.php?idg=news&idnw=1171.

[7] Kalita-Skwirzyńska K., *Stargard Szczeciński*, Ossolineum, Wrocław 1983.

[8] Lorens P., *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*, [w:] B. Jałowiecki, A. Majer, M.S. Szczepański (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, WN Scholar, Warszawa 2005.

[9] Olsson S., Ohlander M., Sonden G.C., *Lokala torg*, Göteborg 2004.

BIBLIOTEKA CYFROWA POLITECHNIKI KRAKOWSKIEJ