



Szczecin

Raport z warsztatów konsultacyjnych 2021 r.

w ramach procesu aktualizacji Studium Uwarunkowań
i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Szczecina 2030



AUTORZY

Izabela Misztal - Service Designer, FUZERS

Krzysztof Ożóg - Service Designer, FUZERS

Fuzers Sp. z o.o.

WYKONANO NA ZLECENIE

Gmina Miasta Szczecin

Plac Armii Krajowej 1

70-456 Szczecin

SPIS TREŚCI

RAPORT Z WARSZTATÓW KONSULTACYJNYCH	1
CEL	1
UCZESTNICZKI, UCZESTNICZY I ICH REKRUTACJA	1
METODOLOGIA WARSZTATÓW	2
PODEJŚCIE DO WARSZTATÓW	2
FORMA PRACY	2
PROWADZĄCA I PROWADZĄCY	2
Miasto i jego mieszkanki oraz mieszkańcy	3
Stosunek mieszanek i mieszkańców Szczecina do miasta i osób w nim mieszkających	3
Pragnienia i potrzeby mieszanek i mieszkańców – skala nano	7
Obawy i frustracje mieszanek i mieszkańców – skala nano	8
Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?	8
Bariery i potencjały Szczecina w kontekście miasta i jego mieszanek oraz mieszkańców	10
Trzy najważniejsze potencjały i bariery	12
Podsumowanie uczestniczek i uczestników	13
Komunikacja	14
Stosunek mieszanek i mieszkańców Szczecina do komunikacji	14
Pragnienia i potrzeby mieszanek i mieszkańców – skala nano	16
Obawy i frustracje mieszanek i mieszkańców – skala nano	17
Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?	18
Bariery i potencjały Szczecina w kontekście mobilności	20
Trzy najważniejsze potencjały i bariery	21
Podsumowanie uczestniczek i uczestników	22
Przestrzeń	24
Stosunek mieszanek i mieszkańców Szczecina do przestrzeni	24
Pragnienia i potrzeby mieszanek i mieszkańców – skala nano	26
Obawy i frustracje mieszanek i mieszkańców – skala nano	27
Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?	27
Jak poprawić jakość i zwiększyć dostępność otaczających nas przestrzeni publicznych, rozwijając tereny rekreacyjne?	30
Bariery i potencjały Szczecina w kontekście przestrzeni	31
Trzy najważniejsze potencjały i bariery	32
Podsumowanie uczestniczek i uczestników	33
Klimat	34
Stosunek mieszanek i mieszkańców Szczecina do klimatu	34
Pragnienia i potrzeby mieszkańców – skala nano	36
Obawy i frustracje mieszanek i mieszkańców – skala nano	37
Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?	37
Jak miasto powinno chronić zieleni i czystą wodę? Jak mieszkanki i mieszkańcy powinni się do tego przyczynić?	38
Bariery i potencjały Szczecina w kontekście klimatu	39
Trzy najważniejsze potencjały i bariery	40
Podsumowanie uczestniczek i uczestników	41
ANALIZA HORYZONTALNA	42
SZCZECIN W INDYWIDUALNEJ PERSPEKTYWIE MIESZKANEK I MIESZKAŃCÓW	42
SZCZECIN W PERSPEKTYWIE LOKALNYCH SPOŁECZNOŚCI	43
SZCZECIN Z SZEROKIEJ PERSPEKTYWY – ZESTAWIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH BARIER I POTENCJAŁÓW	44
PODSUMOWANIE	45

RAPORT Z WARSZTATÓW KONSULTACYJNYCH

Perspektywa mieszkanek i mieszkańców Szczecina w obszarach: miasto i jego mieszkanki oraz mieszkańcy, komunikacja, przestrzeń, a także klimat.

CEL

Celem projektu było dostarczenie informacji do konsultacji społecznych w procesie przygotowywania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta. Działanie było elementem diagnozy oczekiwań mieszkanek i mieszkańców w procesie Konsultowania Studium 2021.

UCZESTNICZKI, UCZESTNICY I ICH REKRUTACJA

Uczestniczkami i uczestnikami warsztatów były osoby reprezentujące instytucje, różne środowiska zawodowe i społeczne oraz przedstawiciele samorządu, a dokładnie:

- przedstawicielki i przedstawiciele Urzędu Miasta Szczecina;
- przedstawicielki i przedstawiciele jednostek organizacyjnych gminy oraz spółek miejskich;
- przedstawicielki i przedstawiciele biznesu;
- przedstawicielki i przedstawiciele edukacji publicznej i prywatnej na poziomie uczelni wyższej;
- reprezentant(ka) organizacji pozarządowych – ze szczególnym uwzględnieniem organizacji działających na rzecz rozwoju miasta w różnych aspektach;
- przedstawiciel(ka) organizacji i instytucji reprezentujących interesy grup defaworyzowanych (jedna osoba związana z obywatelami RFN lub państw skandynawskich);
- reprezentant(ka) osób powyżej 65. roku życia;
- reprezentant(ka) młodzieży do 18. roku życia;
- reprezentant(ka) środowiska zawodowego związanego z planowaniem przestrzennym (Towarzystwa Urbanistów Polskich – TUP, Stowarzyszenia Architektów Polskich – SARP, inżynierów drogowych, specjalistów ochrony środowiska);
- reprezentant(ka) gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego i Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie”.

Łącznie we wszystkich warsztatach wzięło udział niemal 30 osób.

Rekrutacja na warsztaty odbyła się w okresie 4.05–17.06.2021 r. Informacje o poszukiwaniu uczestniczek i uczestników zostały opublikowane m.in. na stronie www.konsultuj.szczecin.pl oraz na stronie Biura Planowania Przestrzennego Miasta - <https://bppm.szczecin.pl/>, a także na fanpage'u Prezydenta na Facebooku.

METODOLOGIA WARSZTATÓW

Aby zebrać informacje na temat potrzeb, oczekiwań oraz inspiracji mieszkanek i mieszkańców Szczecina, warsztaty konsultacyjne podzielono na 4 obszary tematyczne:

- miasto i jego mieszkanki oraz mieszkańcy – 22.05.2021 r.
- komunikacja – 29.05.2021 r.
- przestrzeń – 12.06.2021 r.
- klimat – 19.06.2021 r.

Warsztaty zostały przeprowadzone z wykorzystaniem narzędzia design thinking, tj. mapy empatii, a także metody world café oraz burzy mózgów. Uczestniczki i uczestnicy pracowali również w grupach i brali udział w dyskusjach moderowanych. Narzędzie macierz Eisenhowera posłużyło z kolei do selekcji barier i potencjałów w Szczecinie.

PODEJŚCIE DO WARSZTATÓW

Podczas spotkań poświęconych pracy nad zagadnieniami z obszarów miasta i jego mieszkanek oraz mieszkańców, komunikacji, przestrzeni, a także klimatu analizowano tematy w skali nano, mikro i makro. Na potrzebę warsztatów przyjęto, że skala nano dotyczy wszelkich potrzeb, działań i problemów, jakie dotyczą każdej mieszkanki i każdego mieszkańca indywidualnie. Skala mikro oznaczała perspektywę lokalnych społeczności – jak miasto funkcjonuje z punktu widzenia organizacji, miejsc pracy, kół zainteresowań itp. Skala makro została wykorzystana przy ćwiczeniu z barierami i potencjałami miasta, podczas którego każda uczestniczka i każdy uczestnik odnosili się do całej tkanki miasta.

FORMA PRACY

Warsztaty konsultacyjne odbyły się online. Uczestniczki i uczestnicy połączyli się z prowadzącą i prowadzącym za pomocą platformy Zoom, a praca warsztatowa odbywała się z wykorzystaniem wirtualnej tablicy MURAL. Dzięki zastosowanym rozwiązaniom spotkania były efektywne i panowała podczas nich komfortowa atmosfera.

PROWADZĄCA I PROWADZĄCY

Moderatorami warsztatów konsultacyjnych byli Krzysztof Ożóg oraz Izabela Misztal – service designerzy (z ang. projektanci usług) z Fuzers, agencji service design.

Miasto i jego mieszkanki oraz mieszkańcy

1 Stosunek mieszanek i mieszkańców Szczecina do miasta i osób w nim mieszkających

Na rozpoczęcie dyskusji uczestniczki i uczestnicy określali swój stosunek do miasta, jego mieszanek i mieszkańców za pomocą kart Dixit. Obrazki, które się na nich znajdują, ze względu na wysoki poziom abstrakcyjności, pozwalają na swobodną interpretację i nawiązanie do czasem głęboko skrywanych emocji czy przemyśleń.



Szczecin (nie)nadmorski

Mieszkanek i mieszkańcy odnosili się do lokalizacji miasta. Brak bezpośredniego dostępu do morza i bardzo widoczne morskie akcenty w różnych aspektach życia w Szczecinie to ciekawa mieszanka dodająca miastu unikalności.

// Obrazek wybrałam troszkę przewrotnie – mówi się, że Szczecin leży nad morzem, nawet jeśli nam do niego nieco brakuje. Ale ta tematyka morska się trochę przejawia w mieście, stąd moje skojarzenie.

W skojarzeniach top of mind (czyli pierwszych, które przychodzą do głowy) pojawiały się cykliczne wydarzenia z wieloletnią tradycją. Stanowią one bez wątpienia ważny aspekt, ponieważ poprzez powtarzalność działań kształtują charakter miasta.

// Ze Szczecinem kojarzy mi się również tratwa na morzu, ponieważ w Szczecinie od 66 lat organizowane są Dni Morza. Mimo że nad samym morzem nie leżymy, to ten morski charakter miasta jest widoczny. A w tym roku po raz czwarty mamy być portem finałowym regat The Tall Ships Race.

Obok mocnych skojarzeń z morzem pojawiały się także odwołania do innych aspektów. Uczestniczki i uczestnicy zwracali uwagę na zabudowę Śródmieścia i jej wyjątkowe walory architektoniczne związane z czasami rozbudowy tej części miasta.

// Mam sentyment do wody, podwodnych prac i eksploracji. A to kojarzy mi się ze Szczecinem, bo ma nutkę mistycyzmu i tajemnicy, co może wynikać z rozbudowy miasta na przełomie XIX i XX wieku (mowa o Śródmieściu). To są dwa światy: jesteśmy miastem silnie związanym z morzem – poprzez przemysł, port i Akademię Morską – a jesteśmy mocno osadzeni na lądzie, nie mamy bezpośredniego dostępu do morza.

Mój obrazek kojarzy mi się z secesją. A nie ukrywam, że zawsze zwracałam uwagę na tę XIX-wieczną zabudowę Szczecina – kamienice, wille – no i trochę tej secesji można jeszcze znaleźć.

Szczecin wielowymiarowy

Powyższe rozważania prowadzą do wątku różnorodności w mieście. Uczestniczki i uczestnicy zwrócili uwagę na to, że każda osoba mieszkająca w Szczecinie jest inna. I choć to sformułowanie zostało użyte w potocznym związku frazeologicznym, to wsparte kontekstem wypowiedzi nabiera mocniejszego i głębszego znaczenia

// *W Szczecinie każdy jest inny – to nic nie zmienia, po prostu jesteśmy różni.*

Owa różnorodność rozlewa się m.in. na tak oczywisty obszar jak pokolenia. Interesujące było zaznaczenie w wypowiedzi, że pokolenia mają w sobie „klucze do siebie nawzajem”. Uczestniczka zwróciła również uwagę na skomplikowaną sytuację emocjonalną seniorów.

// *Seniorzy często zakładają maski bycia niemiłymi, trochę oschłymi, ale to się bierze z czegoś. Z choroby, z samotności pojawia się nawet agresja. A chcemy zmieniać stereotypy na temat starości i dlatego tutaj jesteśmy.*

Człowiek człowiekowi może zrobić wszystko. Jeśli chce, może mieć ogromny wpływ (tu mieliśmy na myśli kontekst międzypokoleniowości). [...] To ważne, żeby były i osoby młode, i seniorzy – te dwa pokolenia mogą dać sobie nawzajem wiele. A ta kłódka na obrazku to jest taka symboliczna bariera, symboliczny stereotyp, który jest nie do przełamania z jednej strony. Ale z drugiej – jest nadzieja, że w końcu znajdzie się odpowiedni klucz do tego, żeby otworzyć wrota do starości i do młodości.

Różnorodność pojawiła się w również w wypowiedziach dotyczących zabudowy, a dokładniej – inspiracji do formy filharmonii. Uczestniczka zwróciła uwagę na hiszpańskie akcenty tej perły architektury. To pokazuje, że mieszkanki i mieszkańcy postrzegają miasto wielowymiarowo.

// *Na obrazku, który również bardzo mi się kojarzy z naszym miastem, są schody i wchodząca po nich dziewczynka. [...] Te schody wypisz wymaluj odzwierciedlają naszą filharmonię, a te z kolei na wzór bazyliki Sagrada Família w Barcelonie. Ale myślę też, że te dwa budynki mają ze sobą dużo wspólnego, bo filharmonia była zaprojektowana przez biuro włosko-hiszpańskie. Więc tych odniesień do Hiszpanii na pewno nie brakuje. [...] A filharmonia to też ikona i perła architektoniczna Szczecina.*

W oczach mieszkank i mieszkańców

Pojawiły się komentarze, opisujące Szczecin jako przyjazną przestrzeń, do której inni się garną, chcą być jej częścią i chcą uczestniczyć w wydarzeniach oferowanych przez miasto.

// *Te ptaki są niezmiernie chętne, żeby do tej klatki wlecieć. Jak ludzie do naszego miasta, wiedząc, że są tutaj fajne warunki do życia, do mieszkania. Po prostu fajnie się dzieje i dużo się dzieje – jest tu przyjemnie i fajnie żyć. [...] Te ptaki chcą do tej klatki wlecieć i być może zostać na stałe.*

Nie zabrakło jednak głosów krytyki. Dotyczyły one powszechnych problemów, o których można usłyszeć w dyskusji z mieszkankami i mieszkańcami każdego miasta. Krytykowano faworyzowanie kierowców samochodów w Szczecinie oraz podejmowanie przez władze miasta działań fasadowych.

// *Wybrałem obrazek z metalową puszką, która skojarzyła mi się z dominującymi samochodami u nas, w Szczecinie, a osobiście tych samochodów nie lubię. A one są często wszędzie – i na chodniku, i na drogach.*

Jedna z tych postaci to Miasto, druga to Mieszkańcy – i one się nawzajem nie widzą i się ze sobą nie komunikują. Byłem zaangażowany w kilkanaście, może kilkadziesiąt inicjatyw [...] i uważam, że wpływ na miasto superzaangażowanego mieszkańca jest bliski zeru. Osiągnięcie czegokolwiek jest szalenie trudne. Bycie wysłuchanym, bez względu na ilość włożonej pracy, jest szalenie, szalenie trudne.

Uwagę zwraca zwłaszcza druga wypowiedź, w której dało się wyczuć pewną rezygnację, zmęczenie i zniechęcenie do podejmowania kolejnych bezowocnych prób zmieniaania oddolnie rzeczywistości, która otacza uczestniczki i uczestników.

W ramach dyskusji nad trzema stwierdzeniami, które szczegółowo omówiono poniżej, uczestniczki i uczestnicy warsztatów wypowiedzieli się na temat:

- angażowania mieszkańców w zagadnienia miejskie;
- porównywania Szczecina do zachodnich metropolii;
- możliwości miasta w zakresie wpływania na szczęście mieszkańców.

Stwierdzenie 1:

Mieszkańcy chcą być prawdziwie zaangażowani



Uczestniczki i uczestnicy postrzegają działania, które ich angażują, jako fasadowe, czyli dające złudne poczucie wpływu. W dyskusji wybrzmiało również, że przez takie działania władze miasta nie tylko demotywują czy irytują mieszkanki i mieszkańców, ale również prowadzą do stosowania rozwiązań, które w ogóle nie uwzględniają potrzeb tych osób, dla których są przewidziane

// [...] *głos mieszkańców jest bardzo ważny. Nie można rozmawiać o kimś bez udziału tego kogoś. Każdy mieszkaniec zna swoje potrzeby najlepiej. Powinno się słuchać tego, co ma do powiedzenia. Dialog i kompromis mogą pomóc w rozwoju.*

Pomimo tego, że konsultacje społeczne są przeprowadzane, to według mieszanek i mieszkańców wyciągane są z nich z góry znane i zaplanowane wnioski. To stwierdzenie odnosiło się do tych spotkań konsultacyjnych, w których dotychczas dane osoby brały udział. Uczestniczki i uczestnicy warsztatów krytykowali sposób przeprowadzania konsultacji. Mówili, że nie ma podczas nich przestrzeni na realne wysłuchanie mieszanek i mieszkańców i zrozumienie ich perspektywy – w efekcie realizowane są projekty bazujące na widzimisię projektantów lub bezdusznej ocenie ekspertów.

Podczas dyskusji pojawił się wątek budżetu obywatelskiego, który zakłada oddanie decyzyjności w ręce mieszanek i mieszkańców miasta. Jednak został bardzo mocno skrytykowany jako mało istotny z perspektywy budżetu całego miasta.

// *Budżet obywatelski to tylko promil budżetu – to pokazuje nasz poziom wpływu na miasto.*

Pojawił się też wątek kokreacji, czyli współtworzenia rozwiązań z interesariuszkami i interesariuszami (w tym wypadku mieszkankami i mieszkańcami), ponieważ to właśnie oni najlepiej znają swoje potrzeby, wiedzą, z czym się mierzą każdego dnia, i co mogłoby im ułatwić codzienne funkcjonowanie.

Uczestniczki i uczestnicy zwrócili również uwagę na to, że perspektywa ekspertów bywa pozbawiona empatii i ich rozwiązania często pozostają нефunkcjonalne, jak np. w Brasilii czy Canberze¹.

¹ Uczestnik przywołuje m.in. sytuacje, w których zaprojektowane przez ekspertów place zabaw i parki nie uwzględniały potrzeb mieszkańców i mieszanek - np. ścieżki i kładki były budowane w miejscach nieuczęszczanych przez użytkowników i użytkowniczki. W skutek tego, wydeptywali oni własne ścieżki i nie korzystali z zaprojektowanych chodników i kładek.

Stwierdzenie 2:

Szczecin jest na dobrej drodze, ale jeszcze daleka podróż przed nami...

Uczestniczki i uczestnicy warsztatów zauważyli, jak wiele zmian zaszło w Szczecinie na przestrzeni ostatnich 20 lat. Nie jest to oczywiście sformułowanie, które pozwala uznać, że wszystko zmieniło się na dobre.

// *Trudno powiedzieć, jest duży wpływ Berlina – zwłaszcza wśród mieszkańców, ale jest jeszcze bardzo długa droga przed Szczecinem, np. w kwestii mobilności, estetyki, do zachodnich metropolii.*

Ogólnym wnioskiem z dyskusji było to, że przed Szczecinem i jego mieszkankami oraz mieszkańcami jeszcze daleka droga. W rozmowie pojawił się temat Berlina, który jest dobrym źródłem inspiracji w aspekcie chociażby mobilności – na razie Szczecin nie dorównuje w tym aspekcie stolicy Niemiec (chociażby przez niepołączone ze sobą ścieżki rowerowe i niedziałający w sezonie Szczeciński Rower Miejski).

Ciekawym wątkiem w dyskusji była możliwość odwołania się do unikalnego charakteru miasta (np. wynikającego z historii) i korzystania z położenia na styku kultur: polskiej, skandynawskiej i niemieckiej.

// *[Szczecin] powinien zachować własny charakter, nikogo i niczego nie naśladować. Odwołać się do swojej historii, specyfiki i znaleźć swój model rozwoju i stworzyć agendę na rozwój. Powinien korzystać ze swojego położenia na styku kultur (skandynawskiej, polskiej, niemiecko-pruskiej).*

Stwierdzenie 3:

Szczęście to dla każdego coś innego

Uczestniczki i uczestnicy podkreślili, że miasto wpływa na praktycznie każdy aspekt życia człowieka. To, jak miasto jest zaprojektowane, przekłada się na sposób (pozytywny lub negatywny) jego oddziaływania na poczucie szczęścia mieszkanek i mieszkańców.

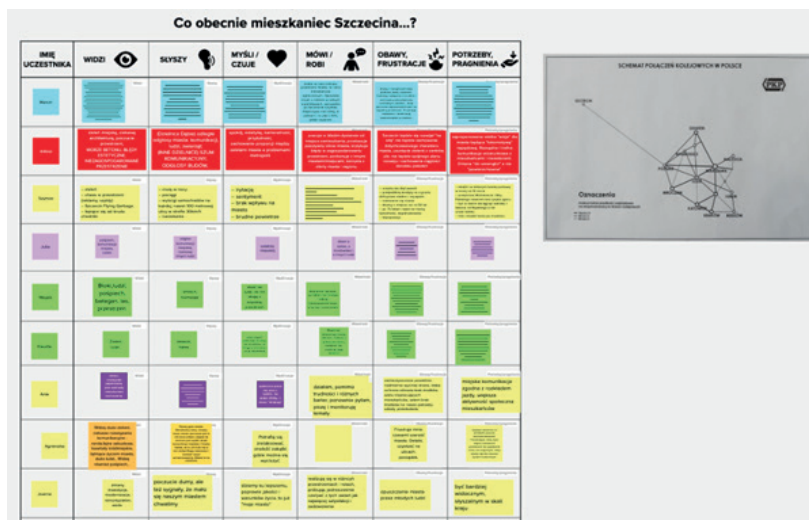
// *Miasto ma bardzo duży wpływ na samopoczucie mieszkańców, uważam, że ich szczęście powinno być głównym wskaźnikiem, którym będziemy się kierować. Rozwój gospodarczy, PKB nie są dobrymi odnośnikami – zwłaszcza ze względów ekologicznych.*

Na poczucie szczęścia ma wpływ nawet przestrzeń i to, jak miasto wygląda, jakie inicjatywy są podejmowane, czy jest spokojnie, czy głośno, zielono czy betonowo, czysto czy brudno, czy mamy blisko do przedszkola/ szkoły/ pracy/ sklepu, czy jest czyste powietrze itp., itd. Wszystko to ma wpływ na szczęście mieszkańców.

Ciekawe było zauważenie przez uczestniczki i uczestników różnorodności potrzeb, oczekiwań mieszkanek i mieszkańców Szczecina, ich sposobów spędzania wolnego czasu itp. To oczywiście przekłada się na potrzebę stworzenia różnorodnych przestrzeni, które umożliwiałyby podejmowanie różnych działań, i konieczność odpowiedniego ich przygotowania i zagospodarowania.

2 Pragnienia i potrzeby mieszkanek i mieszkańców – skala nano

Uczestniczki i uczestnicy spotkania poznali mapę empatii, a następnie wykorzystali ją do określenia swoich potrzeb i pragnień. Dzięki temu narzędziu zanurzyli się głębiej w temat miasta, ponieważ mogli się zastanowić, co tak naprawdę widzą, co słyszą, myślą, czują, mówią i robią w odniesieniu do miasta oraz jego mieszkanek i mieszkańców.



Wypisane potrzeby i pragnienia można podzielić na cztery kategorie.

Mobilność:

- spójna infrastruktura rowerowa, więcej zieleni, szczególnie drzew, mniej samochodów i związanego z nimi hałasu i zanieczyszczeń, strategia neutralności klimatycznej – zgodnej ze stanowiskiem nauki, sprawna komunikacja miejska – bez stania w korku, więcej młodzieży – lepsza edukacja (wyższa, uniwersytety), przyjazne dla mieszkanek i mieszkańców centrum miasta;
- obejść na zielonym świetle Bramę Portową w mniej niż 10 minut;
- przejechać ul. Mickiewicza i al. Wojska Polskiego rowerem bez ryzyka zgonu;
- być w stanie dociągnąć walizkę z dworca na ul. Rayskiego (i nie urwać kółek);
- móc chodzić boso po chodniku;
- więcej spokoju, więcej czystości, poczucia bezpieczeństwa oraz autobusy i tramwaje na czas;
- miejska komunikacja zgodna z rozkładem jazdy, większa aktywność społeczna mieszkańców.

Marka miasta:

- zaproponowana wielka wizja dla miasta będąca lokomotywą napędową, rozsądna i trafna komunikacja wizerunkowa z mieszkańcami i inwestorami, zmiana „do wewnątrz”, a nie powierzchowna;
- być bardziej widocznym, słyszalnym w skali kraju.

Wspólnota mieszkanek i mieszkańców oraz czas wspólny:

- *Większe otwarcie na wielokulturowość, wielonarodowość. Chciałabym, żeby było więcej ciekawych przestrzeni do spędzania czasu ze znajomymi, żeby miasto tętniło również życiem kulturalnym.*
- *Marzę, żeby szczecinianie się zjednoczyli i byli dla siebie bardziej mili i uśmiechnięci, żeby Szczecin był miastem bardziej rozrywkowym, żeby powstał klub dostosowany także do potrzeb osób starszych oraz z niepełnosprawnościami.*
- *Marzę o dialogu międzypokoleniowym i o czystym centrum.*

Rozwój kompetencji:

- rozwój, szkolenia, więcej możliwości edukacyjnych (podyplomówek) z dziedzin społecznych.

3 Obawy i frustracje mieszkanki i mieszkańców – skala nano

W ramach pracy nad mapą empatii uczestniczki i uczestnicy wypisali także swoje obawy i frustracje, jakie wiążą z miastem oraz jego mieszkankami i mieszkańcami w Szczecinie. Poniżej szerzej opisano to, co przysparza najwięcej zmartwień.

Szarość, apatia i brud

Uczestniczki i uczestnicy mocno podkreślili, że ludzie nie dbają o przestrzeń dookoła siebie i relacje między sobą. W wypowiedziach czuć było smutek i zmęczenie obecną sytuacją.

Nie można określić jednego obszaru, w którym najmocniej widać te zaniedbania. Uczestniczki i uczestnicy wskazywali:

- zanieczyszczenie ulic i elementów historycznych na budynkach;
- zanieczyszczenie powietrza;
- niedofinansowane szkoły i przedszkola;
- brak otwartości ludzi na siebie nawzajem;
- znieczulica społeczna.

Poruszanie się po mieście

Mieszkancki i mieszkańcy zwrócili szczególną uwagę na frustracje spowodowane aktualną organizacją mobilności w mieście. Dopytani wskazywali dominację samochodów, opóźnienia komunikacji miejskiej i brak poczucia bezpieczeństwa podczas poruszania się rowerem.

Pojawił się również temat niedostosowania taboru komunikacji miejskiej do potrzeb osób starszych czy osób z niepełnosprawnościami (np. rodziców z dzieckiem poruszającym się na wózku).

4 Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?

W kolejnym ćwiczeniu uczestniczki i uczestnicy indywidualnie zapisywali swoje sugestie i przemyślenia dotyczące tego, czym Szczecin może się pochwalić, czego powinien się wstydzić, a także czego jest w mieście za dużo, a czego za mało w kontekście miasta i jego mieszkanki oraz mieszkańców.

Najczęściej wymienianym przez uczestniczki i uczestników warsztatów powodem do dumy była zieleń w mieście. Liczne parki, drzewa i tereny rekreacyjne sprzyjają aktywnemu wypoczynkowi na świeżym powietrzu.

Imię uczestnika	Chwalimy się	Wstydzimy się	Za dużo	Za mało
Milosz	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Szymon	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Julia	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Asia	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Agnieszka	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Anna	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Marcin	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi
Magda kładia	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi	zanieczyszczenie powietrza	zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie ulic, zanieczyszczenie budynków, zanieczyszczenie ziemi

Podejmowane w Szczecinie działania rozszerzające ofertę wydarzeń również spotkały się z pozytywnym odbiorem. Uczestniczki i uczestnicy podkreślali również bliskość Berlina - jest ona atrakcyjna ze względu na interesującą ofertę kulturową oferowaną przez stolicę Niemiec. Ten aspekt okazał się ważny w świadomości mieszkanki i mieszkańców.

Czym Szczecin może się pochwalić?

Zielenią i wydarzeniami:

- zielenią ogrodów i parków;
(mimo że odwiedzenie innych miast w Polsce pokazuje, że zieloność Szczecina jest nieco mityczna);
- dostępnością wody (rzek i jezior);
- zielonym otoczeniem, miejscami do przeróżnych aktywności, różnymi ośrodkami kultury;
- bogatą ofertą kulturalną, różnymi możliwościami rekreacji na wyciągnięcie ręki – 15 minut, dużym parkiem w centrum;
- atmosferą miasta, wspólnymi akcjami i wydarzeniami w mieście.

Innymi aspektami:

- wielkością (duże miasto), dużą ilością przestrzeni do rekreacji, możliwościami wypoczynku, umożliwianiem realizacji wielu zadań, pomysłów;
- (perspektywa rady osiedla) aktywizacją mieszkańców, umożliwianiem uprawiania różnych form sportu, spotkaniami na dzielnicy, Gumienieckim Jarmarkiem;
- bliskością Berlina;
- bogatą ofertą dla osób starszych, współpracą z UM, organizacjami pozarządowymi, ciekawymi projektami;
- porządkiem, spokojem, dobrymi warunkami mieszkaniowymi, usługowymi, komunikacyjnymi.

Jeśli chodzi o to, czego Szczecin mógłby się wstydzić, to wypowiedzi uczestniczek i uczestników sprowadzały się do dwóch głównych wątków: brudu i zaniedbań. Oba wzbudzały bardzo negatywne odczucia.

Brud związany jest z powszechną obecnością śmieci na ulicach i w przestrzeniach publicznych. Jako jeden z powodów takiej sytuacji uczestniczki i uczestnicy podali niskie poczucie odpowiedzialności za wspólne przestrzenie.

Zaniedbania, o których dyskutowaliśmy podczas warsztatów, dotyczą bałaganu wizualnego, braku remontów ulic od ponad 20 lat czy niedostatecznego niwelowania skutków szkodliwych działań mieszkanek i mieszkańców (np. zaśmiecania).

Czego Szczecin może się wstydzić?

- zaściankowości, braku remontu 15 metrów ulicy od 20 lat, zniszczonych kamienic, pustych parceli;
- brudu;
- hałasu;
- bałaganu wizualnego;
- chodników;
- bezdomni alkoholicy w centrum (tym aspektem mieszkanki i mieszkańcy tłumaczą też swoją bierność: „Ja to bym..., ale syf i bezdomni alkoholicy”);
- zaśmieconej okolicy, nieustającego hałasu, małej wrażliwości ludzkiej;
- przesiadek, bałaganu w centrum, tym, że jest tylko jedno centrum aktywności lokalnej w Szczecinie;
- małego zaangażowania otoczenia;
- niemocy zaangażowania, zmobilizowania innych;
- za małej aktywności społecznej, niedostrzegania potrzeb w najbliższym otoczeniu;
- biedy – w porównaniu z bogatszymi polskimi miastami, zdegradowanego centrum;
- roszczeniowości;
- braku wiedzy (nowoczesnych technologii).

Jeśli chodzi o to, czego jest za dużo i za mało w mieście, mieszkanki i mieszkańcy zgodnie odpowiadali, że przede wszystkim jest:

Za dużo narzekania na to, co się dzieje dookoła, a za mało reagowania i bycia częścią zmiany. Chodzi tu również o to, że mieszkanki i mieszkańcy nie biorą odpowiedzialności za siebie i swoje działania. Zamiast tego wskazują palcem na problem, mówiąc: „Miasto powinno się tym zająć” lub „Gdzie były służby?”.

Za dużo samochodów – to powszechna bolączka mieszanek i mieszkańców wielu miast. Osoby, które poruszają się w inny sposób niż autem (pieszo, rowerem, urządzeniami transportu osobistego – UTO, komunikacją miejską), czują się przeciążone liczbą samochodów i uważają, że są traktowane jako gorsze. Stoją w korkach w klimatyzowanych taborach lub boją się o swoje bezpieczeństwo na rowerze. Przyznają, że z tego powodu sami wybierają często samochód. To pewnego rodzaju błędne koło.

Za mało centrów aktywności lokalnej – aktualnie w Szczecinie jest tylko jedno. Uczestniczki i uczestnicy warsztatów zwrócili uwagę, że tego typu miejsca są ciekawym rozwiązaniem.

Za mało współpracy i działań, dzięki którym mieszkanki i mieszkańcy mogliby podejmować inicjatywy na rzecz lokalnych społeczności i całego miasta. Zamiast tego można zaobserwować zamykanie się na siebie nawzajem i przrzucanie się odpowiedzialnością.

Za mało korzystania „z tego, co mamy”, ponieważ Szczecin oferuje wiele, a nadal słychać, że „nic się nie dzieje, jak miasto nie zrobi imprezy na wałach”.

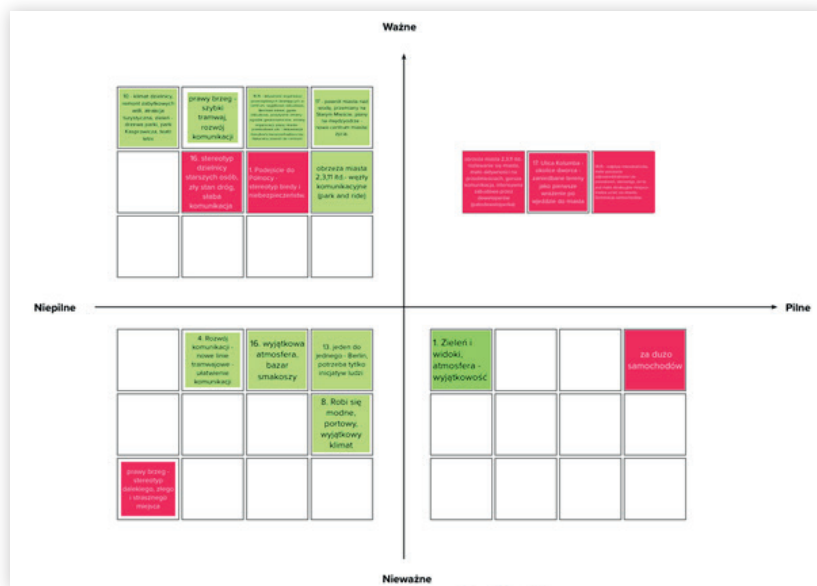
5 Bariery i potencjały Szczecina w kontekście miasta i jego mieszanek oraz mieszkańców

W ramach części warsztatów dotyczącej barier i potencjałów Szczecina uczestniczki i uczestnicy zostali podzieleni na trzy grupy, w których dyskutowali i zapisywali najważniejsze wnioski. Następnie nadali zapisanym kwestiom odpowiedni priorytet za pomocą macierzy Eisenhowera.

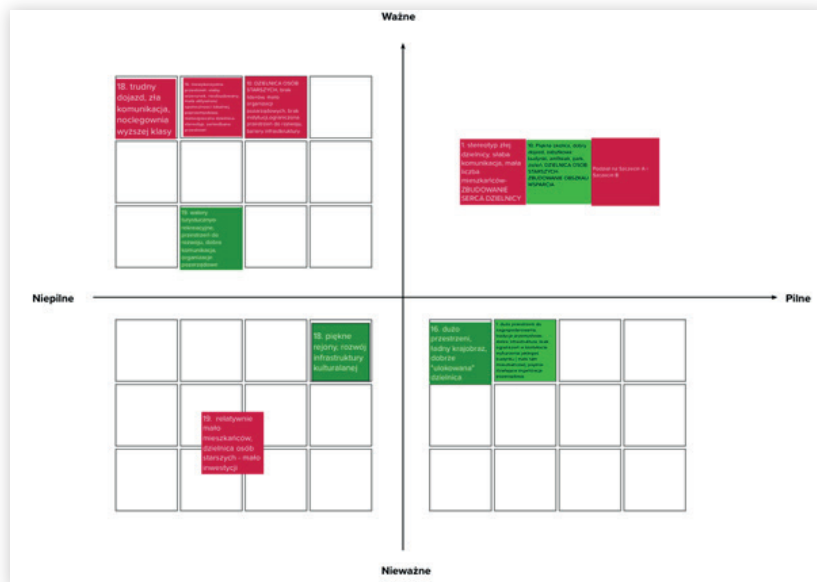
W pierwszej ćwiartce – na górze, po lewej stronie – mamy bariery i potencjały, które są ważne, ale zajęcie się nimi lub ich wykorzystanie nie jest pilne. W drugiej ćwiartce – na górze, po prawej stronie – są trzy najpilniejsze i najważniejsze potencjały do wykorzystania lub/i bariery, które mogą przeszkodzić w realizacji celów. W trzeciej ćwiartce – na dole, po lewej stronie – znajdują się aspekty z najmniejszym priorytetem, a w czwartej ćwiartce – na dole, po prawej stronie – są te kwestie, które są pilne, ale mało ważne.



Bariery i potencjały według grupy 1



Barieri i potencjały według grupy 2



Barieri i potencjały według grupy 3

Potencjały, które powtarzały się we wszystkich grupach, to głównie:

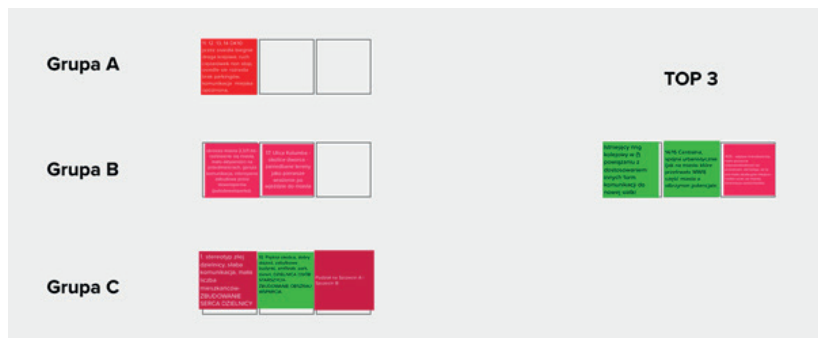
- wykorzystanie walorów przyrodniczych – zieleni, wody – do rozwoju przestrzeni służących aktywności mieszkańek i mieszkańców;
- centrum, Śródmieście – spójna urbanistycznie (jak na miasto, które przetrwało II wojnę światową) część miasta;
- istniejący ring kolejowy w powiązaniu (!) z dostosowaniem innych form komunikacji do nowej siatki.

Do najczęściej powtarzających się **barier** możemy zaliczyć:

- podział na Szczecin A i B i idące za tym stereotypy oraz przekonanie, że w niektórych dzielnicach żyje się gorzej lub żyją gorsi ludzie;
- zagęszczenie zabudowy – zamiast wzbogacać przestrzeń o place zabaw czy tereny zielone, sprzyjające aktywności na zewnątrz, buduje się kolejne bloki i ulice, na których jest multum samochodów

6 Trzy najważniejsze potencjały i bariery

Po pracy grupowej każdy zespół zaprezentował efekty swojej analizy. O odbyło się głosowanie, w wyniku którego zostały wyodrębnione dwa najważniejsze potencjały i jedna najbardziej kluczowa bariera dotyczące Szczecina oraz mieszkank i mieszkańców.



W top 3 znalazły się:

Potencjał: istniejący ring kolejowy w powiązaniu (!) z dostosowaniem innych form komunikacji do nowej siatki.

Dlaczego to jest ważne?

Ponieważ diametralnie polepsza możliwości komunikacyjne osób mieszkających w Szczecinie i przyjezdnych.

Potencjał: centralna, spójna urbanistycznie (jak na miasto, które przetrwało II wojnę światową) część miasta.

Dlaczego to jest ważne?

Nie ma nic cenniejszego niż ta budowana przez lata wartość urbanistyczna Szczecina. Jest ciekawa, elektryzująca i jest miejscem wielu spotkań mieszkank i mieszkańców. Niestety jest zaniedbana (o czym pisaliśmy wcześniej). Uczestniczki i uczestnicy zdecydowali się umieścić ten potencjał w top 3 ze względu na wpływ urbanistyki na budowanie unikalnej wartości miasta.

Bariera: odpływ mieszkańców z centrum, małe poczucie odpowiedzialności za tę przestrzeń, stereotyp, że jest to mało atrakcyjne miejsce i trzeba uciec za miasto, dominacja samochodów.

Dlaczego to jest ważne?

Śródmieście jest ogromnym potencjałem Szczecina, jednak uczestniczki i uczestnicy wyraźnie zasygnalizowali, że powinniśmy zwrócić uwagę nie tylko na jego wartość historyczną, lecz także na poziom zniszczenia tego obszaru. Może się bowiem okazać, że potencjał centrum nie zostanie nigdy wykorzystany lub nie osiągnie swojej pełni.

7 Podsumowanie uczestniczek i uczestników

W ramach ostatniego ćwiczenia szczecinianki i szczecinianie zostali poproszeni o zapisanie dwóch, trzech zdań, które chcieliby skierować do osób opracowujących Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.



• **Potrzebujemy odważnych, dalekowzrocznych decyzji.**

// Proszę o zdecydowane i odważne decyzje w celu stworzenia przyjaznego miasta – zielonego, bez samochodów, bez hałasu i bez zanieczyszczonego powietrza. Miasta, które walczy z katastrofą klimatyczną i jest atrakcyjne dla młodych mieszkańców. Chodzi o naszą przyszłość! :)

• **Tam, gdzie mieszkańcy, tam zysk dla miasta i przestrzeń do rozwoju – obserwujcie.**

// Proszę o odnowienie i wypielęgnowanie al. Jana Pawła II, pl. Żołnierza Polskiego, pl. Lotników oraz „Nowej Starówki”. Drzewa, zieleń, drzewa, zieleń!!! Proszę też o ławki, na których da się usiąść, a nie postmodernistyczne patodzieła sztuki.

Miasto Szczecin przyjazne biznesowi i przemysłowi. Bez biznesu nie będzie pieniędzy, bez pieniędzy – ludzi, a bez ludzi – rozwoju.

• **Potrzebujemy pracy u podstaw – szkół i miejsca do życia.**

// Proszę o bardziej przyjazną atmosferę, może więcej atrakcji. O zwracanie większej uwagi na dbanie o środowisko. Chciałabym, żeby było więcej miejsc w stylu Pałacu Młodzieży. Proszę również o więcej podstawówek i przedszkoli w dzielnicy Gumieńce – na pewno ich tam brakuje.

• **Zadbajcie o komunikację miejską i świeże powietrze w mieście.**

// 1. Zwiększenie środków na aktywność lokalnych instytucji w dzielnicach.
2. Weryfikacja siatki transportu miejskiego i urealnienie rozkładu jazdy, podzielenie długich tras linii 53 i 60 na krótsze, wtedy nie będzie takich opóźnień komunikacyjnych.
3. Skuteczniejsza walka ze smogiem, z paleniem w piecach byle czym. Straż Miejska winna mieć lepsze umocowania prawne w przypadku zgłoszeń mieszkańców, że sąsiad truje środowisko.
4. Odławianie dzików, które obecnie są plagą na dzielnicach. Zwrócenie szczególnej uwagi na zniszczenia, które powodują dziki.

• **Zadbajmy o różnorodność mieszkanki i mieszkańców – niech każdy czuje się ważny.**

// Stwórzmy miasto przyjazne seniorom, bez podziałów. Niech każdy starszy mieszkaniec Szczecina czuje się ważny, otoczony opieką i niech pozostanie jak najdłużej w swoim środowisku lokalnym. Słuchajmy głosu osób starszych, bądźmy otwarci na rozmowę z nimi. Nie uszczęśliwiamy ich na siłę, pytajmy seniorów o ICH potrzeby.

• **Porozmawiajmy o zrównoważonym rozwoju.**

// Proszę o uwzględnienie głosów mieszkańców, rozmowę z użytkownikami przestrzeni miejskich, kreowanie rozwoju zrównoważonego. Dbajmy o walory przyrodnicze, zieleń – wielu osobom daje to poczucie szczęścia. Znajdźmy sposób na wprowadzenie ograniczeń dla samochodów. Zadbajmy o rozwój ekologicznej komunikacji, ekologicznego przemieszczania się po mieście.

• **Dobro mieszkanki i mieszkańców powinno zawsze być priorytetem.**

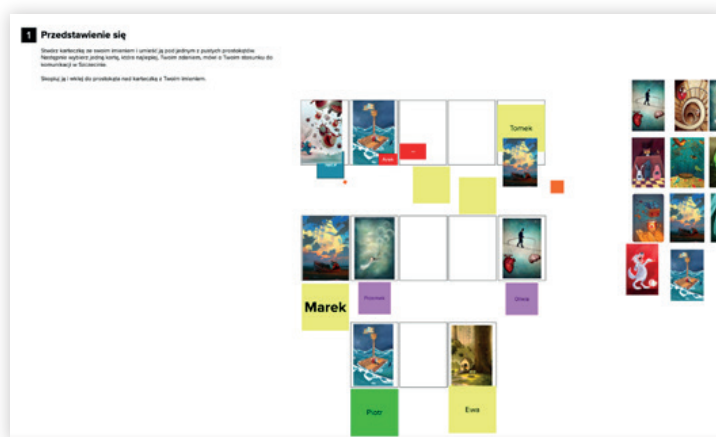
// Nikomu nie udało się zbudować miasta przyjaznego samochodom (a wielu, znacznie bogatszych od nas, próbowało). Róbcie miasto przyjazne mieszkańcom.

Żadne „Międzyodrza”, „Szczecińskie Wenecje” czy inne „tereny inwestycyjne” nie są potencjałem. Jedyne potencjał miasta to jego mieszkańcy. A tych ubywa. Póki do Szczecina nie będą przyjeżdżać na studia młodzi ludzie z innych miast wojewódzkich, póty będziemy się długołalowo zwiijać jako miasto.

Komunikacja

1 Stosunek mieszanek i mieszkańców Szczecina do komunikacji

Na rozpoczęcie dyskusji uczestniczki i uczestnicy określali swój stosunek do komunikacji za pomocą kart Dixit. Obrazki, które się na nich znajdują, ze względu na wysoki poziom abstrakcyjności, pozwalają na swobodną interpretację i nawiązanie do czasem głęboko skrywanych emocji czy przemyśleń.



Jeżeli chodzi o ocenę aktualnego stanu komunikacji, to jestem sceptykiem

To, co porusza mieszkańców Szczecina, to niewątpliwie kwestia remontu dróg i związanych z tym skutków ubocznych

- W obecnej sytuacji osoby skazane na komunikację miejską są pozostawione same sobie, dryfujące same na morzu. Informacja jest słabo rozwinięta, nie pozwala użytkownikom na dostęp do tego, w jakich kierunkach ta komunikacja jeździ, w jakich odstępach czasowych – nie ma mobilnej dostępności do tego. Odwołuję się też do sytuacji obecnej – nie ma komunikacji zastępczej za tramwaje, której trasa byłaby dokładnie taka sama jak trasa tramwajów.

Oprócz niewystarczającego dostępu do informacji frustrację wśród mieszanek i mieszkańców wywołuje nadmierna liczba autobusów odjeżdżających z tego samego miejsca w tym samym czasie.

- Ja wskazałem na kwestię pragmatyczną związaną z tymi mikołajkami na karcie [na karcie wybranej przez uczestnika małe mikołaje latają po niebie jak baloniki – przyp. aut.]. Chodzi mi tu zwłaszcza o autobusy, które nie są ze sobą skomunikowane. [...] Czasem w godzinach szczytu na placu Rodła w kierunku północnym potrafią odjechać wszystkie cztery autobusy na raz.

Mieszkanek i mieszkańcy widzą nieprawidłowości w siatce połączeń komunikacyjnych i nie rozumieją obecnego sposobu zarządzania komunikacją miejską. Jeden z uczestników przyznał, że odniósł wrażenie, że czasami rozkłady jazdy autobusów są „robione na czuja”.

Komunikacja to balansowanie między sercem a rozumem

Jeden z uczestników wskazał z kolei na pozytywny aspekt remontów w Szczecinie. Sytuacja, w której się znajdował, skłoniła go do przemyśleń filozoficzno-egzystencjalnych.

- Ten obrazek z dziewczynką odzwierciedla to, co jest teraz w Szczecinie z komunikacją. Przez remonty mamy dużo czasu na to, żeby się zatrzymać, oderwać, pomyśleć – co w tych czasach jest dobre.

Wśród uczestniczek i uczestników warsztatów były także osoby, które na co dzień biorą udział w pracach remontowych w Szczecinie. Uważają, że komunikacja to poszukiwanie złotego środka między oczekiwaniami mieszanek i mieszkańców a możliwościami zarządców.

// Dla mnie komunikacja to balansowanie między sercem a rozumem – rozsądkiem, którym są finansowania rozwiązań komunikacyjnych. To są ogromne nakłady środków finansowych, które miasto musi znaleźć. A tym sercem są nasze wymagania, które stawiamy zarządcom miasta – chcielibyśmy, żeby wszystko było fajne, ładne, niezniszczone, przyjemne w odbiorze. Wybrałam ten obrazek, bo ciężko jest znaleźć ten balans między sercem a rozumem.

Uczestniczki i uczestnicy chcieliby, żeby ich inicjatywy i pomysły były w przyszłości brane pod uwagę przez Urząd Miasta. Dzięki temu inicjatorzy będą mieli poczucie wpływu na otoczenie, a zarządzający w Szczecinie będą mogli wprowadzać usprawnienia, które będą wynikały z analizy realnych potrzeb mieszkanek i mieszkańców.

// Wybrałam obrazek z domem, ponieważ chciałabym, żeby Szczecin był takim miastem, do którego każdy by wracał jak do swojego domu czy do wymarzonej leśniczówki. I żeby to, co jest organizowane przez miasto, co jest inicjowane przez mieszkańców, przez seniorów – było brane pod uwagę w przyszłości.

W ramach dyskusji nad trzema opisanymi niżej stwierdzeniami uczestniczki i uczestnicy warsztatów wypowiadali się na temat:

- zmian w zakresie mobilności;
- dostępności usług w zasięgu spaceru;
- gotowości do poruszania się komunikacją zbiorową.

Stwierdzenie 1:

Ważne są rozwiązania, które oddają wybór mieszkankom i mieszkańcom

Większość uczestniczek i uczestników stwierdziła, że do zmian w mobilności nie można nikogo przymusić wprowadzaniem zakazów, ponieważ nie działają one motywująco. Zakazy mogą wywołać szybką zmianę, ale znacznie lepszymi rozwiązaniami są: promowanie stopniowej zmiany przyzwyczajęń komunikacyjnych i optymalizacja infrastruktury. **Uczestniczki i uczestnicy zauważyli, że zmiana mobilności w mieście zależy od świadomości mieszkanek i mieszkańców, od atrakcyjnych rozwiązań, jakie są im proponowane.** Kluczowe jest też zastosowanie odpowiedniej polityki mobilności miejskiej oraz zaangażowanie urzędników odpowiedzialnych za mobilność w Szczecinie.



Kilkoro uczestniczek i uczestników powiedziało jednak, że zakazy są nam w pewnym stopniu potrzebne. Twierdzili, że zmiana mobilności w mieście zdecydowanie jest powiązana ze strategią miasta (np. w ramach zamykania ulic, tworzenia dróg jednokierunkowych, stref płatnego parkowania, ograniczania miejsc parkingowych). Jednak prawidłowa realizacja tej strategii jest również zależna od innych czynników, np. świadomości mieszkańców. Pojawiały się głosy, że zakazy mogą przekonać jedynie tych, którzy nawet przy dobrze funkcjonującym transporcie zbiorowym nadal korzystaliby z transportu indywidualnego, choć nie musieliby tego robić.

Stwierdzenie 2:

W Szczecinie jest zbyt dużo monofunkcyjnie zagospodarowanych obszarów

Uczestniczki i uczestnicy dyskutowali także o konieczności poruszania się po mieście, kiedy trzeba załatwić różne sprawy. Wspomniano o tym, że większość szczecinian i szczecinianek nie mieszka w centrum, więc jest zmuszona do poruszania się po mieście, czy to w przypadku wydarzeń kulturalnych, czy zakupów (niekoniecznie spożywczych).

„ Szczecin jest zbyt rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.

Mieszkancki i mieszkańcy centrum przyznają natomiast, że mogą załatwić podstawowe sprawy w miejscach oddalonych od swoich domów na odległość spaceru, ale mają dostęp głównie do galerii handlowych. W razie potrzeby zakupu produktów lepszej jakości muszą wsiąść w tramwaj.

Komunikację w mieście ułatwiłoby **rozlokowanie na obszarze całego miasta punktów, które pozwalają zaspokoić podstawowe potrzeby** (np. szkół, przedszkoli, przychodni). Jedna osoba przyznała, że: „jedynie formy mobilności mojego dziecka w tym momencie to auto rodzica i taksówka”. Uczestniczki i uczestnicy wyznali, że podchodzą do tego typu zjawisk z niepokojem. Z jednej strony słyszą głosy, że plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględnia budowy nowych szkół czy przedszkoli na danym terenie, a z drugiej strony widzą coraz to nowe inwestycje deweloperów, które powodują rozlewanie się przestrzeni miejskiej. Mieszkancki i mieszkańcy oczekują, że to właśnie miasto zapewni rozsądne rozlokowanie ważnych punktów pozwalających na zaspokojenie podstawowych potrzeb.

Stwierdzenie 3:

Jakość komunikacji to przede wszystkim niezawodność, a dopiero potem kwestie estetyczne

Mieszkancki i mieszkańcy zgodnie stwierdzili, że priorytetem w poprawie jakości jazdy komunikacją publiczną są kwestie związane z punktualnością. Przykry zapach czy nieczystości, jakie pozostawiają po sobie pasażerki i pasażerowie – są indywidualnie odbierane przez każdego człowieka. Uczestniczki i uczestnicy zasugerowali, że dobrze zaplanowana komunikacja publiczna nie zmusza użytkowników – zwłaszcza regularnych – do sprawdzania rozkładu jazdy.

„ Jeździłbym nawet publicznymi wozami drabiniastymi, byle bym mógł na podstawie ich rozkładu zaplanować dzień i byle bym miał pewność, że uda się utrzymać ramy czasowe tego planu.

W dyskusji pojawił się także temat częstotliwości dezynfekowania pojazdów komunikacji miejskiej. Zapewnienie bezpiecznej i higienicznej jazdy jest istotnym czynnikiem, który wpływa na wybór środka transportu. Kilko uczestniczek i uczestników przyznało, że częściej korzystało z komunikacji miejskiej przed pandemią COVID-19.

2 Pragnienia i potrzeby mieszkank i mieszkańców – skala nano

Uczestniczki i uczestnicy spotkania poznali mapę empatii, a następnie wykorzystali ją do określenia swoich potrzeb i pragnień. Dzięki temu narzędziu zanurzyli się głębiej w temat miasta, ponieważ mogli się zastanowić, co tak naprawdę widzą, co słyszą, myślą, czują, mówią i robią w odniesieniu do komunikacji w Szczecinie.

Co obecnie mieszkank Szczecina...?						
IMIĘ UCZESTNIKA	WIDZI	SŁYSZY	MYŚLI / CZUJE	MÓWI / ROBI	OBAWY, FRUSTRACJE	POTRZEBY, PRAGNIENIA
Alicja	Widzę, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.	Słyszę głosy, że plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględnia budowy nowych szkół czy przedszkoli na danym terenie, a z drugiej strony widzą coraz to nowe inwestycje deweloperów, które powodują rozlewanie się przestrzeni miejskiej.	Myślę, że dobre rozwiązanie są nie tylko przystanki, ale przede wszystkim komunikacja publiczna, czy regionalna, przynajmniej w tym mieście.	Mówię o tym, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi.	Obawiam się, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Mam nadzieję, że komunikacja publiczna będzie lepsza, bardziej punktualna, czystsza, wygodniejsza.
Marta	Widzę, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.	Nie słyszę opinii o komunikacji publicznej (brak opinii, brak opinii, brak opinii).	Czuje, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Komunikacja publiczna jest bardzo ważna, potrzebujemy ją po prostu, chodzi o to, żeby było wygodnie.	Obawiam się, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Mam nadzieję, że komunikacja publiczna będzie lepsza, bardziej punktualna, czystsza, wygodniejsza.
Oliwia	Widzę, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.	Słyszę głosy, że plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględnia budowy nowych szkół czy przedszkoli na danym terenie, a z drugiej strony widzą coraz to nowe inwestycje deweloperów, które powodują rozlewanie się przestrzeni miejskiej.	Myślę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Widzę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Obawiam się, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Mam nadzieję, że komunikacja publiczna będzie lepsza, bardziej punktualna, czystsza, wygodniejsza.
Jola	Widzę, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.	Słyszę głosy, że plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględnia budowy nowych szkół czy przedszkoli na danym terenie, a z drugiej strony widzą coraz to nowe inwestycje deweloperów, które powodują rozlewanie się przestrzeni miejskiej.	Myślę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Widzę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Obawiam się, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Mam nadzieję, że komunikacja publiczna będzie lepsza, bardziej punktualna, czystsza, wygodniejsza.
Przemek	Widzę, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.	Słyszę głosy, że plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględnia budowy nowych szkół czy przedszkoli na danym terenie, a z drugiej strony widzą coraz to nowe inwestycje deweloperów, które powodują rozlewanie się przestrzeni miejskiej.	Myślę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Widzę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Obawiam się, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Mam nadzieję, że komunikacja publiczna będzie lepsza, bardziej punktualna, czystsza, wygodniejsza.
Piaś	Widzę, że miasto jest bardzo rozbitym miastem pod względem funkcjonalnym, miastem z wieloma barierami przestrzennymi. Często miejsca docelowe są znacznie oddalone od siebie (tj. praca–dom, dom–targowisko), co wymaga dobrego dostępu do komunikacji miejskiej bądź posiadania samochodu.	Słyszę głosy, że plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględnia budowy nowych szkół czy przedszkoli na danym terenie, a z drugiej strony widzą coraz to nowe inwestycje deweloperów, które powodują rozlewanie się przestrzeni miejskiej.	Myślę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Widzę, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Obawiam się, że demografia i ekonomia oraz wiele sprzecznych interesów na obszarze miasta.	Mam nadzieję, że komunikacja publiczna będzie lepsza, bardziej punktualna, czystsza, wygodniejsza.
Marek	Przestrzenne miasto z ogromnym potencjałem na rozwój	Opinie ze w regionie dobre prowadzi się biznes	Potencjał Szczecina nie jest wykorzystany	Przekonanie skandynawskich inwestorów do uruchomienia filii w Szczecinie	Nieumiejętność podjęcia do biznesu, relacji b2b, empatia, wykorzystania potrzeb	Ważne jest, żeby miasto było bardziej punktualne, czystsze, wygodniejsze, żeby było łatwiej do przemieszczania się w mieście.
Ewa	Chcę, żeby miasto było bardziej punktualne, czystsze, wygodniejsze, żeby było łatwiej do przemieszczania się w mieście.	Opinie ze w regionie dobre prowadzi się biznes	Ważne jest, żeby miasto było bardziej punktualne, czystsze, wygodniejsze, żeby było łatwiej do przemieszczania się w mieście.	Przekonanie skandynawskich inwestorów do uruchomienia filii w Szczecinie	Nieumiejętność podjęcia do biznesu, relacji b2b, empatia, wykorzystania potrzeb	Ważne jest, żeby miasto było bardziej punktualne, czystsze, wygodniejsze, żeby było łatwiej do przemieszczania się w mieście.

Wypisane potrzeby i pragnienia można podzielić na trzy kategorie.

Infrastruktura:

- dokończenie obwodnicy śródmiejskiej;
- budowa parkingów;
- wprowadzenie linii tramwajowej na Mierzyn;
- wprowadzenie linii tramwajowej od ul. 26 Kwietnia do pętli przy ul. Szafera;
- stworzenie bezpiecznych ścieżek rowerowych w mieście i takich, które umożliwiłyby podróż blisko poza miasto;
- zwiększenie dostępności komunikacji autobusowej;
- zwiększenie sieci tramwajowej;
- stworzenie szybkiego transportu zbiorowego (SKM - Szczecińską Kolej Metropolitalną oraz SST - Szczeciński Szybki Tramwaj);
- rozważanie wprowadzenia w przyszłości nowych środków poruszania się (np. trolejbusów);
- na szczeblu prawodawstwa krajowego – wprowadzenie norm prawnych umożliwiających tworzenie sieci tramwaju dwusystemowego.

Sposób zarządzania miastem:

- więcej zielonej transformacji, zrównoważonego rozwoju, dążenie do bycia smart city – inteligentnym miastem (niskie podatki nie są wystarczające, jeśli miasto nie pokazuje, że chociaż próbuje być bardziej ekologiczne);
- właściwa identyfikacja potrzeb mieszkanek i mieszkańców Szczecina oraz spójne, efektywne i dostosowane do TEGO miasta planowanie mobilności miejskiej;
- zajmowanie przez miasto pozycji mediatora w konfliktach interesów komunikacyjnych, zadbanie o to, by miasto było wspólnotowe, edukowanie świadomych i empatycznych obywateli;
- zadbanie o racjonalność w dziedzinie komunikacji.

Podnoszenie jakości życia:

- podnoszenie jakości życia w mieście poprzez zadbanie o kulturę i zieleń, wybudowanie więcej przedszkoli i żłobków;
- zadbanie o to, by Szczecin stał się jednym z lepszych miast do życia pod względem komunikacji, pracy, a także zieleni i przestrzeni kulturalnych.

3 Obawy i frustracje mieszkanek i mieszkańców – skala nano

W ramach pracy nad mapą empatii uczestniczki i uczestnicy wypisali także swoje obawy i frustracje, jakie wiążą z komunikacją w Szczecinie. Poniżej szerzej opisano to, co przysparza największej zmartwień.

Zbyt zwarta, nieprzemysłana zabudowa

Uczestniczki i uczestnicy mocno akcentowali fakt, że w Szczecinie realizowane są nieprzemysłane inwestycje – poniżej standardów miasta. Buduje się jak najtaniej czy „dla sztuki” i odbija się to echem na jakości życia mieszkanek i mieszkańców. Odczuwalne są braki w mieście – za mało chodników, miejsc parkingowych i zieleni – co przekłada się na niższy komfort życia w Szczecinie.

Bezpieczeństwo

W związku z nowymi inwestycjami zwrócono uwagę także na brak zabezpieczenia infrastruktury wokół budowanych osiedli czy biurowców. Mieszkanek i mieszkańcy zaznaczyli, że chcą się czuć bezpiecznie na parkingach, na ulicach i w innych miejscach znajdujących się w sąsiedztwie wznoszonych nowych budynków.

W trakcie rozmowy pojawił się także temat zapewnienia bezpieczeństwa i czystości na przystankach komunikacji miejskiej.

Sprzeczne interesy w obszarze miasta

Na spotkaniu został poruszony aspekt niespójnego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta. Jeden z uczestników zwrócił uwagę na brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej, - podczas analizowania studium miał wiele wątpliwości co do rzetelności dokumentu - "Tam nie ma żadnej spójności. Nie wiem, czy są tam jakieś wklejki czy sklejki z innych miejsc, ale często były tam kwestie, które się ze sobą nie pokrywały w żaden sposób.". W nawiązaniu do rozległego miasta oraz niewielkiej liczby mieszkańców (w porównaniu z innymi miastami w Polsce), uczestnik określił mobilność miejską w bardzo złym stanie.

Przywołano także nieumiejętne podejście do biznesu, brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską oraz niewyczuwanie przez nich potrzeb szczecinianek i szczecinian. W ćwiczeniu mocno wybrzmiało to, że jeśli chcemy budować silne miasto, to biznes i Urząd Miasta muszą ze sobą współpracować i jeszcze lepiej odczytywać rodzące się potrzeby mieszkanki i mieszkańców Szczecina.

4 Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?

W kolejnym ćwiczeniu uczestniczki i uczestnicy zapisywali swoje sugestie i przemyślenia dotyczące tego, czym Szczecin może się pochwalić i czego powinien się wstydzić, a także czego jest za dużo, a czego za mało w kontekście komunikacji w mieście.

Imię uczestnika	Chwalimy się	Wstydzimy się	Za dużo	Za mało
Arek	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.
Marcin	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.
Imię				
Oliwia	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.
Ewa	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.
Przemek	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.
Piotr	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.
Marek	Nowe rozwiązania technologiczne, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji.	Brak zaangażowania urzędniczek i urzędników w kwestie planowania transportu i komunikacji miejskiej.	Brak empatii zarządzających i projektujących komunikację miejską.	Brak wyczuwania potrzeb mieszkańców.

Według mieszkanki i mieszkańców Szczecin może się pochwalić nowymi rozwiązaniami technologicznymi, które ułatwiają pasażerom i pasażerom przesiadki i które zapewniają im szybki dostęp do informacji. Wspominano także o nowoczesnym taborze kolejowym – o najnowocześniejszych pociągach regionalnych w Polsce oraz o istnieniu gwiazdzystych placów, jakie są też np. w Paryżu.

Czym Szczecin może się pochwalić?

Szczecin może się pochwalić:

- remontami torowisk i dworca PKP;
- nowoczesnym taborze kolejowym, jednymi z najnowocześniejszych pociągów regionalnych w Polsce;
- budową nowych linii tramwajowych, rozwojem siatki komunikacji miejskiej, zrębami integracji taryfowej (z uwzględnieniem kolei);
- nowoczesnymi parkomatami, przystankami SKM, serwisem interaktywnym ZDiTM i stosowaniem nowoczesnych technologii (dynamiczną informacją pasażerską);
- kilkoma nowoczesnymi przystankami ułatwiającymi przesiadki;
- dynamicznym rozkładem jazdy w postaci kodu QR na przystankach;
- transportem na żądanie, brakiem stref taryfowych;
- szerokimi jezdniami, małą ilością korków (oczywiście wykluczając obecny okres remontów), rondami;

- placami gwiazdzistymi jak w Paryżu, szerokimi ulicami w centrum, zielenią, spójnym wyglądem wszystkich środków transportu;
- rowerem miejskim, przestrzenią dla samochodów, organizacją imprez międzynarodowych, co wiąże się ze zmianami komunikacyjnymi (tworzeniem tymczasowych miejsc dla pieszych).

Jeśli chodzi o to, czego Szczecin mógłby się wstydzić, to wypowiedzi uczestniczek i uczestników sprowadzały się do czterech głównych wątków:

- braku spójnej koncepcji i integracji sieci komunikacyjnej;
- przestarzałego taboru kolejowego i tramwajowego;
- braku dostępności do komunikacji (m.in. dla seniorów);
- nieprzemyślanych, „doklejonych” do głównych ulic miasta ścieżek rowerowych.

Czego Szczecin może się wstydzić?

Szczecin może się wstydzić:

- ograniczonej dostępności, braku punktualności i skorelowania linii, tramwajów i autobusów stojących w korkach przez niedostosowanie infrastruktury do pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, poszatkwanej i improwizowanej infrastruktury rowerowej, ale przede wszystkim realizowanej bez kompleksowej, spójnej koncepcji;
- braku wykorzystania wody jako elementu infrastruktury komunikacyjnej i transportowej;
- przestarzałego taboru tramwajowego;
- małego taboru komunikacji miejskiej, zbyt małej liczby kursów autobusów na osiedla Stołczyn i Skolwin poza godzinami szczytu i w weekendy;
- braku skomunikowania niektórych części miasta z pozostałymi, białych plam w transporcie, małej częstotliwości kursów autobusowych i tramwajowych;
- braku zintegrowania legitymacji studenckiej z biletem okresowym (tzw. sieciówką);
- torowisk na tzw. trasie nadodrzańskiej w katastrofalnym stanie;
- niefunkcjonalnej sieci komunikacji nocnej (niepowiązanej ze sobą i bazującej na dziennych liniach tramwajowych);
- kiepskiego stanu technicznego sporej części autobusów PKS Szczecin;
- obecnego stanu ul. Kolumba, gdyż tą trasą wjeżdżają do Szczecina turyści z Berlina i zza granicy niemieckiej;
- ścieżek rowerowych będących pseudościeżkami kosztem ulic, np. na ul. Jagiellońskiej, czy nieprzemyślanych ścieżek rowerowych, „doklejonych” na siłę do dróg;
- braku głównych arterii komunikacyjnych wschód–zachód i północ–południe lub małej obwodnicy Szczecina, słabej komunikacji z resztą kraju;
- brudu i zaniedbanych śmietników, małej liczby mostów;
- starego taboru tramwajowego nieprzystosowanego dla seniorów;
- braku obecności ZDiTM Szczecin w mediach społecznościowych;
- złego stanu chodników (dziur, nierówności).

Jeżeli chodzi o to, czego jest za dużo i za mało w mieście w kontekście komunikacji, mieszkanki i mieszkańcy zgodnie odpowiadali, że przede wszystkim jest:

Za dużo aut, zwłaszcza ciężarowych. Ten wątek powrócił z początku dyskusji, kiedy jeden z mieszkańców wyraźnie zaznaczył, że nie tylko liczba aut wjeżdżających do centrum ma znaczenie, ale także ich jakość i rodzaj.

Za dużo barier komunikacyjnych, takich jak spowalniacze ruchu² czy wysokie krawężniki, które utrudniają poruszanie się po mieście seniorom czy osobom z niepełnosprawnościami. Ponownie został poruszony wątek wysokopodłogowych tramwajów, z których korzystanie jest uciążliwe dla osób, które nie są w pełni sprawne.

Za mało parkingów park and ride na obrzeżach miasta i w ważnych punktach przesiadkowych. Takie miejsca postojowe częściowo rozwiązałyby problem dużej liczby aut w centrum.

² Z perspektywy mieszkanki, spowalniacze ruchu mogą być barierą komunikacyjną w poruszaniu się po mieście określonym grupom.

Za mało interaktywnej informacji o ruchu w mieście, dzięki której mieszkanki i mieszkańcy na bieżąco otrzymywaliby dane na temat awarii czy alternatywnych połączeń autobusowych, tramwajowych i kolejowych.

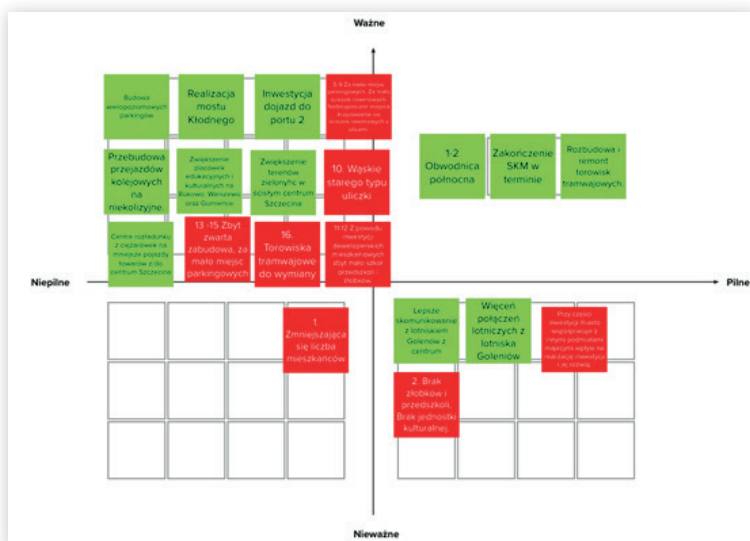
Za mało mostów łączących Prawobrzeże z pozostałymi dzielnicami, a także rozwiązań umożliwiających przeprawy przez rzekę.

5 Bariery i potencjały Szczecina w kontekście mobilności

W ramach części warsztatów dotyczącej barier i potencjałów Szczecina uczestniczki i uczestnicy zostali podzieleni na trzy grupy, w których dyskutowali i zapisywali najważniejsze wnioski. Następnie nadali zapisanym kwestiom odpowiedni priorytet za pomocą macierzy Eisenhowera.



Bariery i potencjały według grupy 1



Bariery i potencjały według grupy 2



Barier i potencjały według grupy 3

Potencjały, które powtarzały się we wszystkich grupach, to głównie:

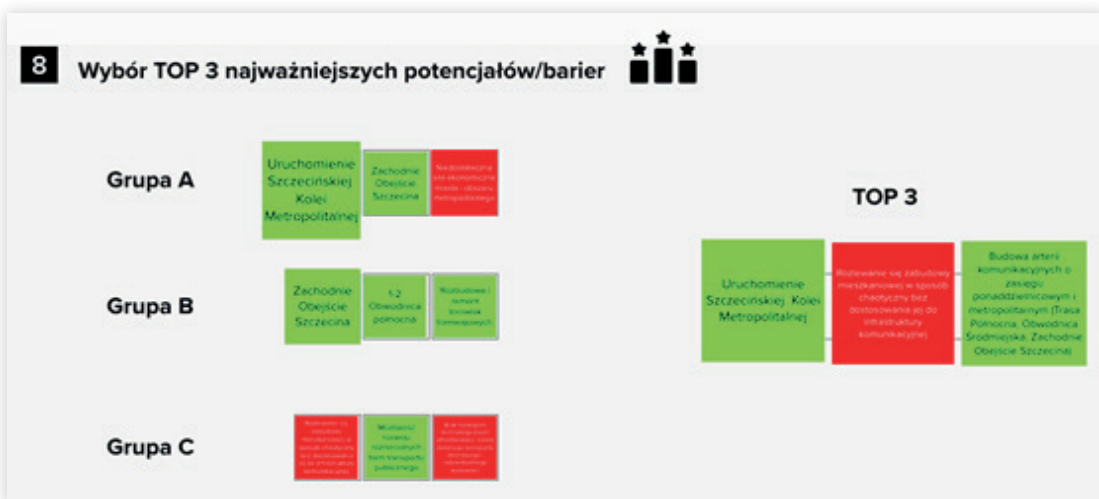
- zachodnie drogowe obejście szczecina;
- Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM);
- modernizacja nadodrzańskiej arterii wzdłuż Odry – budowa mostu Kłódnego.

Do najczęściej powtarzających się **barier** można zaliczyć:

- rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej w sposób chaotyczny, brak dostosowania jej do infrastruktury komunikacyjnej;
- tranzytowy charakter miasta (brak przepustowości komunikacyjnej północ–południe i wschód–zachód);
- przewlekłość procedur planistycznych i przetargowych, a także problemy we współpracy poszczególnych szczebli administracji publicznej;
- konflikty interesów w zakresie infrastruktury komunikacyjnej.

6 Trzy najważniejsze potencjały i bariery

Po pracy grupowej każdy zespół zaprezentował efekty swojej analizy. Odbyło się głosowanie, w wyniku którego zostały wyodrębnione dwa najważniejsze potencjały i jedna najbardziej kluczowa bariera dotyczące komunikacji i mobilności w Szczecinie.



W top 3 znalazły się:

Potencjał: uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Dlaczego to jest ważne?

Jeżeli SKM zostanie sprawnie włączona w tkankę komunikacyjną podmiejskich gmin, umożliwi lepsze, swobodniejsze przemieszczanie się ludzi (pracowników, uczniów), a co z tym idzie – lepszy przepływ idei, pomysłów, wiedzy.

Bariera: rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej w sposób chaotyczny, brak dostosowania jej do infrastruktury komunikacyjnej.

Dlaczego to jest ważne?

Rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej dotyczy przede wszystkim terenów podmiejskich i jest istotne, ponieważ nowe budynki są stawiane przy głównych arteriach, które prowadzą do Szczecina (dla przykładu: osoby podróżujące z Bezzecza, z Mierzyna tłoczą się na ul. Weleckiej, powodując korki na rondzie Gierosa).

Potencjał: budowa arterii komunikacyjnych o zasięgu ponaddzielnicowym i metropolitalnym (Trasa Północna, obwodnica śródmiejska, obwodnica zachodnia).

Dlaczego to jest ważne?

Spowoduje to odciążenie transportu ciężkiego, przejeżdżającego przez centrum, a dzięki temu zostanie stworzona przestrzeń dla innych środków komunikacji w mieście.

7 Podsumowanie uczestniczek i uczestników

W ramach ostatniego ćwiczenia szczecinianki i szczecinianie zostali poproszeni o zapisanie dwóch, trzech zdań, które chcieliby skierować do osób opracowujących studium zagospodarowania przestrzennego.

9 Słowo do rady strategii

Możliwość miasta powinna być ujęta w sposób spójny. Bieżącej funkcji miejskich należy opierać w dużej mierze na obecnej i przyszłej sieci komunikacyjnej, tak aby zapewnić dostęp mieszkańcom do tych obszarów. Komunikacja miejska powinna stanowić priorytet w celu zapewnienia alternatywy dla transportu indywidualnego.

Proszę w trakcie prac nad Studium i Strategią za priorytetowe w dziedzinie transportu i komunikacji przyjąć rozwiązania sprzyjające podniesieniu potencjału gospodarczego miasta i obszaru metropolitalnego, z zastrzeżeniem, że powinny one być oparte o zasady zrównoważonego rozwoju. Jesteśmy Miastem i Metropolią rozległą, dlatego potrzebujemy przężnej lokalnej gospodarki, by finansować dalszą optymalizację i rozwój systemu komunikacyjno-transportowego.

Proszę o uwzględnienie w projektach wiodącej roli dojazdów do pracy na dalsi niż pospolni, uwzględnienie rozwoju miasta w przyszłości i powołanie on uwzględnienie demografii Szczecina.

Możliwość miasta powinna być ujęta w sposób spójny. Bieżącej funkcji miejskich należy opierać w dużej mierze na obecnej i przyszłej sieci komunikacyjnej, tak aby zapewnić dostęp mieszkańcom do tych obszarów. Komunikacja miejska powinna stanowić priorytet w celu zapewnienia alternatywy dla transportu indywidualnego.

Proszę w trakcie prac nad Studium i Strategią za priorytetowe w dziedzinie transportu i komunikacji przyjąć rozwiązania sprzyjające podniesieniu potencjału gospodarczego miasta i obszaru metropolitalnego, z zastrzeżeniem, że powinny one być oparte o zasady zrównoważonego rozwoju. Jesteśmy Miastem i Metropolią rozległą, dlatego potrzebujemy przężnej lokalnej gospodarki, by finansować dalszą optymalizację i rozwój systemu komunikacyjno-transportowego.

Proszę o uwzględnienie w projektach wiodącej roli dojazdów do pracy na dalsi niż pospolni, uwzględnienie rozwoju miasta w przyszłości i powołanie on uwzględnienie demografii Szczecina.

• Zadbajcie najpierw o rozwój komunikacji zbiorowej. Potem o rozwój transportu indywidualnego.

Przy realizacji inwestycji transportowych należy w pierwszej kolejności uwzględnić rozwój komunikacji zbiorowej (a w szczególności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju), a dopiero potem rozbudowę infrastruktury dla transportu indywidualnego. Przy planowaniu sieci transportowej miasta należy również rozważyć możliwość wykorzystania innych środków transportu niż kolej, tramwaje oraz autobusy. Rozwój komunikacji publicznej powinien być priorytetem dla miasta, aby zapewnić szczeciniankom i szczecinianom alternatywy dla transportu indywidualnego.

- **Weźcie pod uwagę rozwiązania atrakcyjne dla mieszkańców.**

// Miasto to przestrzeń wykorzystywana przez mieszkańców w celach zawodowych, społecznych, jak również do spędzania wolnego czasu, dlatego tak ważne jest kreowanie rozwiązań atrakcyjnych dla mieszkańców, tj. ładowarki do elektropojazdów, sieci dróg rowerowych, skorelowanych form transportu, parkingów typu park and ride.

- **Spójrzcie na Szczecin nie tylko z perspektywy turysty, ale i mieszkańca.**

// Analizując wyniki konsultacji społecznych dotyczących nowego Studium, należy wziąć pod uwagę głosy wszystkich zainteresowanych, którym na sercu leży nie tylko dobro Szczecina, ale także potencjał swoich dzielnic i jakość życia w nich. Jest potrzeba spojrzenia z perspektywy mieszkańca, a nie tylko z perspektywy turysty.

- **Uwzględnienie zasad zrównoważonego rozwoju jest priorytetowe.**

// Proszę w trakcie prac nad studium i strategią za priorytetowe w dziedzinie transportu i komunikacji przyjąć rozwiązania sprzyjające podniesieniu potencjału gospodarczego miasta i obszaru metropolitalnego – z zastrzeżeniem, że powinny te rozwiązania być oparte na zasadach zrównoważonego rozwoju.

- **Tworząc plan dziś, uwzględnijcie demografię Szczecina w przyszłości.**

// Proszę o uwzględnianie w projektach wiodącej misji, że jest to plan na dziś, ale powinien uwzględniać rozwój miasta w przyszłości i demografię Szczecina.

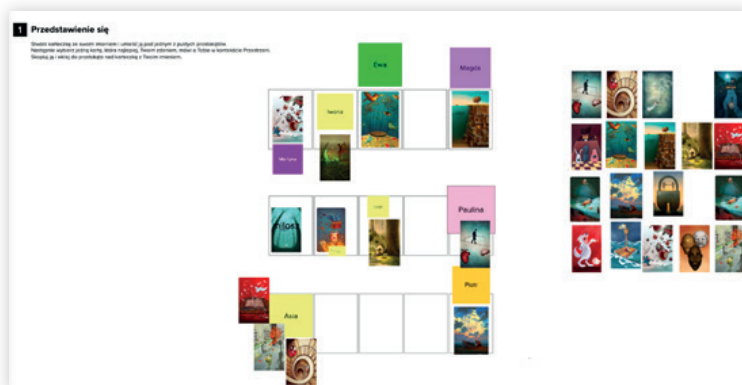
- **Tłumaczcie nam założenia i strategię rozwoju. Komunikujcie nie tylko pozytywne rzeczy, ale i opóźnienia.**

// Proszę jasno komunikować założenia i strategię rozwoju, tłumaczyć, co z czego wynika (nie tylko pozytywne rzeczy, ale i opóźnienia) najlepiej poprzez platformy WS, Facebooka itp. Wydaje mi się, że sporo negatywnych reakcji wynika z braku zrozumienia, a przyczyną tego jest złe komunikowanie o komunikacji ;)

Przestrzeń

1 Stosunek mieszkanek i mieszkańców Szczecina do przestrzeni

Wybór kart uczestniczek i uczestników warsztatów dotyczących przestrzeni był podobny do wyboru osób biorących udział w poprzednim spotkaniu. „Zieleń”, „drzewa” czy „woda” to hasła, które wielokrotnie padały na warsztatach przy okazji tego ćwiczenia. Poniżej zamieszczono wypowiedzi uczestniczek i uczestników na temat ich stosunku do przestrzeni w Szczecinie.



Jak przyjechałam do Szczecina kilkanaście lat temu, to miałam poczucie, że to jest koniec świata. Natomiast Szczecin polubiłam, pokochałam

Wiele osób uczestniczących w spotkaniu nie było rodowitymi szczeciniankami i szczecinianami. Było też sporo uczestniczek i uczestników, którzy wyjechali z miasta w latach młodości i myśleli, że do niego nie wrócą. Życie jednak zweryfikowało ich plany i większość z nich na stałe zamieszkała w Szczecinie. Wspólnym mianownikiem w ich wypowiedziach było zdziwienie, w jak stosunkowo krótkim czasie miasto się zmieniło (głównie pozytywnie).

Ja, podobnie jak Ewa, nie sądziłam, że będę mieszkać w Szczecinie. Też mi się zawsze wydawało, że Szczecin jest brzydki i zaniedbany, ale kiedy przyjechałam, okazało się, że wcale tak nie jest. Szczecin się bardzo zmienia.

Kiedy wyjeżdżałam z rodzinnego Szczecina 20 lat temu, to też mi się kojarzył z brudnym, zapuszczonym miastem, natomiast widzę bardzo duże zmiany na korzyść i na niekorzyść.

Szukam zieleni i chcę, żeby ta zieleń nadal była w Szczecinie

Osoby uczestniczące w spotkaniu podkreślały, jak ważna jest dla nich zielona tkanka miasta. Pojawiło się także ważne spostrzeżenie odnośnie opuszczania miasta i wyjeżdżania na suburbia – jeśli zadbamy o zieloną przestrzeń do wypoczynku w centrum miasta, to ucieczka na wieś nie będzie aż tak pilną potrzebą mieszkanek i mieszkańców. Kontakt z naturą będą mogli w pewnym stopniu zaspokoić, korzystając na co dzień z terenów zielonych w mieście.

Szczecin jest miastem zielonym. Kiedy jeździłam do rodziny w głąb Polski, chwaliłam się, że mieszkam w mieście magnolii.

Szczecin łączy w sobie trzy elementy – wodę, miasto i zieleń.

Dla mnie miasto zawsze było wielką dżunglą, w której można wydeptać sobie swoje bezpieczne ścieżki, ale z drugiej strony bardzo dobrze się czuję w cieniu wielkich, starych drzew. Najgorszym moim koszmarem jest to, że kiedyś ktoś wpadnie na pomysł wycięcia lip, przepięknych starych lip, które rosną przy Mariackiej. Jeżeli mi to zrobią, to sama pójdę się przykuć do tych drzew.

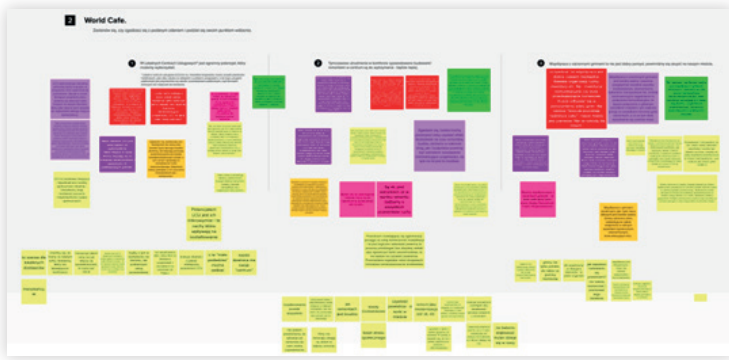
Powrót Śródmieścia do dawnych lat świetności zajmie dziesięciolecia

W Szczecinie są piękne kamienice – niektóre nieco opustoszałe, niektóre odnowione – w których prowadzone są różne aktywności. Jednak tempo, w którym odbywają się zmiany, jest zbyt wolne.

Jestem zaangażowana w proces rewitalizacji Śródmieścia od strony społecznej. Karta symbolizuje moje chodzenie, a serce odnosi się do tych przestrzeni, do których pałam wielką miłością. Są też jednak takie przestrzenie, do których nie mam sentymentu.

Karta kojarzy mi się z wodą i spokojem, delikatną nutką tajemniczości. Szczecin jest burzliwym miastem, jeśli chodzi o społeczeństwo, historię. Mieszkałam w wielu miejscach na świecie i mogę powiedzieć, że coś w tych murach ciągle tkwi.

Co mieszkanki i mieszkańcy mówią na temat lokalnych centrów usługowych (LCU)?



Uczestniczki i uczestnicy zgodnie stwierdzili, że lokalne centra usługowe to ogromny potencjał do wykorzystania. Pojawiły się także nieco wykluczające się głosy: część osób uważała, że LCU powinny umożliwiać mieszkankom i mieszkańcom zaspokojenie podstawowych potrzeb – zarówno w aspekcie rekreacyjnym, kulturowym, administracyjnym, jak i dbania o rozwój lokalnego biznesu. Natomiast druga część osób uważała, że ludzie sami są w stanie zadbać o teren wokół siebie. Wystarczy wyznaczyć jasne zasady, których przestrzeganie nie będzie wymagało zbyt dużej ingerencji administracyjno-urzędniczej. W trakcie warsztatów wybrzmiało to, że **potencjałem LCU jest ich mikrowymiar, dzięki któremu człowiek identyfikuje się z najbliższym otoczeniem.**

To, na co należy zwrócić uwagę przy planowaniu LCU, to potrzeba ich harmonijnego rozwoju – LCU kojarzą się z dużym chaosem przestrzennym i tandetą, więc w takich miejscach warto szczególnie zadbać o estetykę.

Co mieszkanki i mieszkańcy mówią na temat tymczasowych utrudnień w ruchu spowodowanych remontami i budowami?

Z większości wypowiedzi wynikało, że mieszkanki i mieszkańcy z wyrozumiałością podchodzą do utrudnień w ruchu ze względu na remonty i budowy – pod warunkiem, że są o pracach dobrze informowani, a w efekcie modernizacji zostaną wprowadzone alternatywne połączenia komunikacyjne.

Kwestia, na którą szczególnie zwracano uwagę, to **brak uwzględnienia kosztów środowiskowych podczas remontów** – zaniedbania terenów zielonych, zanieczyszczenia powietrza spowodowanego korkami czy kosztów stresu społecznego.

Część uczestniczek i uczestników miała także wątpliwości co do celu prowadzenia remontów i przebudów. Powiedzieli o **poczuciu, że inwestycje niekoniecznie przyczyniają się do poprawy sytuacji.** Pojawiły się głosy, że przedsięwzięcia są realizowane ze względu na możliwość wykorzystania pieniędzy np. z dofinansowania ze środków europejskich.

W dyskusji wybrzmiała także kwestia konieczności zadbania w trakcie remontów i przebudów o wszystkich uczestników ruchu drogowego – nie tylko o kierowców samochodów, ale również o rowerzystów i pieszych.

Co mieszkanki i mieszkańcy mówią na temat współpracy z gminami ościennymi?

Uczestniczki i uczestnicy warsztatów zgodnie stwierdzili, że współpraca między gminami jest niezbędna – w kontekstach komunikacyjnym, środowiskowym, społecznym i innych.

Zwracano szczególną uwagę na kwestię przemieszczania się z okolicznych gmin do centrum Szczecina. Z jednej strony postrzegano to jako utrudnienie, a z drugiej – zauważono, że powiększanie infrastruktury na terenach podmiejskich może powodować „rozlewanie się” zabudowy. Jedni podkreślali, że nie należy wzmacniać i promować takich działań, a drudzy uważali, że polityka przestrzenna powinna być wrażliwa na korzyści płynące z chęci migrowania na obrzeża miasta. **Według uczestniczek i uczestników miasto powinno zachęcać ludzi do pozostania w jego granicach przez stwarzanie im dobrych warunków do życia.**

W rozmowach pojawił się także temat potencjału współpracy z gminami niemieckimi – część szczecinianek i szczecinian ze względów ekonomicznych mieszka lub pracuje po niemieckiej stronie granicy.

2 Pragnienia i potrzeby mieszkanek i mieszkańców – skala nano

Za pomocą mapy empatii osoby uczestniczące w spotkaniu w pierwszej kolejności podzieliły się swoimi spostrzeżeniami na temat miasta w kontekście tego, co widzą, czują, myślą, słyszą itp. Następnie przeszły do wypisywania swoich potrzeb i pragnień odnośnie do zagospodarowania przestrzeni.

Co obecnie mieszkańiec Szczecina...?						
IMIĘ UCZESTNIKA	WIDZI 👁	SLYSZY 🗣	MYŚLI / CZUJE 🧠	MÓWI / ROBI 🗣	OBAWY, FRUSTRACJE 🗣	POTRZEBY, PRAGNIENIA 🗣
Klaudia	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Michał	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Anna	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Agata	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Luiza	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Paulina	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Magdalena	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Alicja	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Alicja	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza
Alicja	Widzę zanieczyszczenia w powietrzu	Słyszę dźwięki z ulicy, dźwięki z samochodów, dźwięki z tramwajów, dźwięki z tramwajów	Myślę o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Mówię o powietrzu, o smogu, o zanieczyszczeniu, o zanieczyszczeniu	Obawiam się, że powietrze jest zanieczyszczone, że powietrze jest zanieczyszczone	Pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza, pragnę czystego powietrza

Wypisane potrzeby i pragnienia można podzielić na cztery kategorie.

Więcej wrażliwości na historię:

- więcej wrażliwości na historię przy inwestycjach miejskich;
- zadbanie o zabytki i ośrodki kulturowe, przebudowanie wyłączonych z użytku miejsc.

Więcej piękna i estetyki:

- zachowanie piękna minionych czasów i rozsądne inicjowanie nowych projektów – ludzie odejść, a miasto pozostanie;
- czas na realizację pomysłów, potrzeba ciszy, spokoju i harmonii;
- zadbanie o porządek, poszanowanie wspólnej przestrzeni i reguł, więcej estetyki;
- zadbanie o przestrzeń pod względem zarówno wizualnym, jak i funkcjonalnym;
- stworzenie przyjaznej i estetycznej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Więcej zieleni i przestrzeni:

- więcej zieleni na ulicach, na których jej brakuje, więcej zieleni (drzew) w Śródmieściu;
- poszanowanie istniejącej zieleni;
- dużo zieleni i trochę przestrzeni: nie wszystko musi być wykorzystane i przynosić korzyści;
- możliwość funkcjonowania na obrzeżach miasta z możliwością zadbania o ekologię.

Potrzeba tworzenia miasta przyjaznego do życia:

- *Chcę być dumna ze swojego miasta, móc je pokazywać innym, chcę, żeby mi się w nim dobrze i bezpiecznie mieszkało, żeby moje dzieci i wnuki chciały w nim pozostać i nie szukały innego miejsca do życia.*

3 Obawy i frustracje mieszkanek i mieszkańców – skala nano

Osoby uczestniczące w spotkaniu były zgodne w wielu sprawach, dlatego podzielono odpowiedzi na różne obszary i przeanalizowano je pod kątem tematu, jaki był poruszany.

Chaos architektoniczny i nieporządek w mieście

Uczestniczki i uczestnicy warsztatów konsultacyjnych punktowali szczególnie chaos architektoniczny i nieład. Zwracali też uwagę na kwestię stosowania nieodpowiednich metod w kwestiach budowlanych zieleni miejskiej, które wcale nie przynoszą korzyści, a wręcz przeciwnie – przynoszą szkody. Pojawił się również stanowczy głos odnośnie do egzekwowania zasad związanych z przestrzenią przez Urząd Miasta – jedna z osób uczestniczących w spotkaniu powiedziała o totalnym braku możliwości egzekwowania reguł dotyczących parkowania, reklamy zewnętrznej, zabudowy.

Brak idei, wizji i parkingów

Osoby zamieszkujące Szczecin powiedziały, że boją się chaotycznych zmian w mieście – nie tylko ze względu na reorganizację ruchu i przestrzeni w związku z remontami, ale także z uwagi na brak wizji i pomysłu na miasto. Obawiają się niszczenia historycznej zabudowy oraz nieprzemyślanego, przypadkowego zagospodarowania przestrzeni. Mają wątpliwości co do tego, czy ktoś zwraca uwagę na prawdziwe potrzeby mieszkanek i mieszkańców oraz czy myśli o poprawie jakości i standardu ich życia. Zwracają uwagę także na trudności związane z zaparkowaniem auta pod miejscem pracy w centrum Szczecina.

Ekspansja deweloperów

Mieszkanek i mieszkańcy wielokrotnie poruszali wątek inwestycji deweloperskich – obawiają się nieprzemyślanym zmian, podyktowanych wyłącznie „chęcią zysku z zabudowanej na maksa przestrzeni”. Dostrzegają wręcz pewną uległość władz miasta względem deweloperów i nie boją się określać nowych przedsięwzięć deweloperskich w Szczecinie jako patodeweloperkę.

4 Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydić?

Uczestniczki i uczestnicy, odpowiadając na powyższe pytania, koncentrowali się na przestrzeni Szczecina, dlatego w ich wypowiedziach najczęściej pojawiały się przemyślenia dotyczące zarówno obiektów architektonicznych, jak i obiektów związanych z infrastrukturą drogową miasta.

Imię uczestnika	Chwalimy się	Wstydzimy się	Za dużo	Za mało
Imię				
Mitosz				
Ewa				
Lucja				
Imię				
Paulina				
Asia				
Imię				
Piotr				
Imię				
Imię				
Imię				

Czym Szczecin może się pochwalić?

Architekturą:

- filharmonią, Akademią Sztuki, Trafo, Centrum Dialogu Przełomy;
- kamienicami, willą Lentza, dawną dzielnicą Westend;
- cmentarzem Centralnym, symbolem transformacji ustrojowej i szalonymi latami 90.;

Układem przestrzennym miasta:

- szerokimi alejami, zabytkową zabudową śródmiejską (Nowym Miastem), gwiaździstym układem przestrzennym, Bulwarami Nadodrzańskimi;
- zapachem czekolady (przy wjeździe na lewobrzeże)
- budownictwem społecznym (działalnością Towarzystwa Budownictwa Społecznego);
- brakiem przejść podziemnych.

Zasobami naturalnymi i dużą ilością zieleni:

- parkiem Kasprowicza, Arkonką, Lasem Arkońskim, Puszcza Bukową, jeziorem Dąbie, Zalewem Szczecińskim, Odrą, pięknymi mało eksploatowanymi terenami – Płoniami;
- Jasnymi Błoniami, Jeziorem Głębokim;
- lasami, dużą ilością zieleni, wody – to duży atut miasta i powód do dumy, Szczecin to dobre miejsce do życia;
- czystym powietrzem; bliskością morza.

Kulturą, sportem i międzynarodową atmosferą:

- dużym ośrodkiem akademickim, szeroką ofertą kulturalną, dużą liczbą wydarzeń plenerowych, wieloma gałęziami gospodarki, w których można znaleźć zatrudnienie, dużą ilością terenów zielonych wokół aglomeracji umożliwiających różne formy aktywności, dużą liczbą lokali, w których spotykają się i aktywizują mieszkańcy i mieszkańcy (domy kultury, fundacje, prywatne galerie, siedziby stowarzyszeń, ale też kluby i kawiarnie);
- międzynarodową atmosferą (wszędzie słychać dużo różnych języków), bardzo fajnymi i tanimi knajpami;
- wolniejszym tempem życia niż np. w stolicy, bliskością zagranicy
- jednym z najstarszych kin na świecie.

Czego Szczecin może się wstydzić?

Brodu i dewastacji:

- brudu na ulicach dobiegających do głównych promenad, np. al. Jana Pawła II;
- złego zapachu w tramwajach, autobusach, w bramach, na klatkach schodowych, obecności pijaczków na pl. Grunwaldzkim, bierności ludzi;
- nieprzyjemnego zapachu dla pieszych, braku organizacji obiektów małej architektury (śmietników – szczególnie dla restauratorów);
- przestrzeni zaśmieconej reklamami;
- zniszczonej Stoczni Szczecińskiej.

Niszczenia zieleni:

- wycinki drzew w centrum miasta i w Puszczy Bukowej;
- niszczenia zieleni miejskiej;
- braku miejsc edukacji ekologiczno-przyrodniczej.

Braku wizji:

- braku konkretnej, spójnej wizji miasta, konfliktów w sprzecznych funkcji przestrzennych (tereny przemysłowe w śródmieściu), niedostosowania infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami;
- niewykorzystania potencjału wynikającego z położenia nad rzeką, zaniedbanego Śródmieścia, braku rynku staromiejskiego;
- chaosu przestrzennego, kakofonii zabudowy widocznej np. z pl. Lotników, gdy patrzy się w stronę Odry, „starówki”;
- zasłonięcia widoków na Wały Chrobrego nową zabudową.

Pozostałe spostrzeżenia mieszkanki i mieszkańców odnośnie do tego, czego Szczecin mógłby się wstydzić, dotyczą pojedynczych obiektów architektonicznych, przedsięwzięć budowlanych i braku inicjatyw rozwojowo-edukacyjnych, a konkretnie:

- braku mostów, jest ich mniej niż przed II wojną światową;
- opery w namiocie;
- braku rozpoznawalnych brandów w Polsce i Europie;
- „trochę się wstydzimy niemieckiego dziedzictwa”;
- powolnego postępu prac renowacyjnych w Śródmieściu;
- braku miejsc rozrywki w Płoni;
- braku rozwoju usług społecznych w Płoni, Jezierzycach i innych obrzeżnych dzielnicach.

Czego w Szczecinie jest za dużo, a czego za mało?

Mieszkancki i mieszkańcy Szczecina mieli także okazję do zapisania tego, czego według nich jest w mieście za dużo i czego jest za mało.

Za dużo samochodów, hałasu.

Za dużo remontów, zwłaszcza dróg, realizowanych w tym samym czasie.

Za dużo „radosnych inwestycji deweloperskich”, wprowadzania modernistycznej architektury na obszary ze starszą zabudową. Wiąże się to także z powstawaniem „obozów mieszkaniowych” na obrzeżach miasta, które są negatywnie postrzegane przez mieszkanki i mieszkańców.

Za dużo chaosu reklamowego, reklam, śmieci.

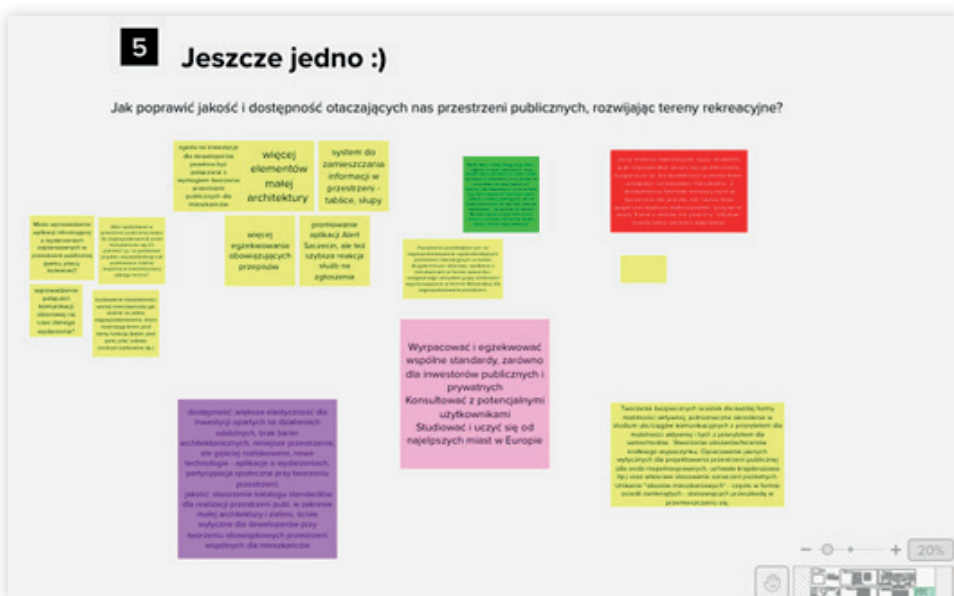
Za mało działań wynikających z konkretnej wizji, planowania długofalowego i konsekwencji w działaniach.

Za mało rewitalizacji kamienic, perełek architektury, za mało troski o pustostany, które niszczą.

Za mało połączeń komunikacyjnych Prawobrzeża z pozostałymi dzielnicami. Mieszkanek i mieszkańcy zwracali uwagę na dobrą komunikację w śródmieściu, ale mówili też o problemach komunikacyjnych obrzeży Szczecina. W tym aspekcie wspominali także o braku odpowiednio przystosowanych ścieżek rowerowych oraz chodników dla pieszych – zaznaczali, że niektóre dzielnice wciąż straszą zdemastowaną zabudową i zniszczoną nawierzchnią dróg i chodników.

5 Jak poprawić jakość i zwiększyć dostępność otaczających nas przestrzeni publicznych, rozwijając tereny rekreacyjne?

To jedno z pytań, na które Urząd Miasta Szczecina chciał poznać odpowiedź. Uczestniczki i uczestnicy, przed przystąpieniem do generowania pomysłów, zwrócili uwagę na sposób, w jaki to pytanie zostało zadane. Stwierdzili, że poprawianie jakości i zwiększenie dostępności otaczających nas przestrzeni nie musi się odbywać poprzez rozwijanie terenów rekreacyjnych – „poprawa przestrzeni wspólnej to jedno, a poprawa przestrzeni rekreacyjnej to drugie”.



Przyjmując jednak założenie z pytania, pogrupowano pomysły mieszkanek i mieszkańców w cztery obszary.

Wspólne wypracowywanie i egzekwowanie standardów:

- jasne kryteria inwestycyjne, obszerny, wieloletni plan – odpowiednio wcześniej upubliczniony;
- ograniczenie działalności przemysłowej od usługowo-rozrywkowej i mieszkalnej;
- organizowanie spotkań z mieszkańcami w formie spacerów (z uwzględnieniem wszystkich grup wiekowych) i wypracowywanie w terenie rekomendacji w zakresie zagospodarowania przestrzeni;
- powiązanie zgody na inwestycje dla deweloperów z wymogiem tworzenia przestrzeni publicznych dla mieszkanek i mieszkańców;
- stworzenie katalogu standardów dotyczących przestrzeni publicznej w zakresie małej architektury i zieleni;
- opracowanie jasnych wytycznych do projektowania przestrzeni publicznej (uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami, przestrzeganie uchwały krajobrazowej itp.);
- jednoznaczne określenie w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, na których ulicach i ciągach komunikacyjnych obowiązuje priorytet mobilności aktywnej, a na których – priorytet dla samochodów.

Efektywne informowanie mieszkanki i mieszkańców:

- promowanie aplikacji Alert Szczecin, ale też szybsza reakcja służb na zgłoszenia;
- stworzenie systemu zamieszczania informacji w przestrzeni publicznej, postawienie nowych tablic, słupów;
- wykorzystanie nowych technologii – stworzenie aplikacji z informacjami o wydarzeniach (np. o tych zaplanowanych w przestrzeni publicznej (w parkach, na placach, na bulwarach));
- partycypacja społeczna przy tworzeniu przestrzeni publicznych;
- budowanie świadomości wśród mieszkanki i mieszkańców, jak ważne są plany zagospodarowania, które uwzględniają rezerwację terenu pod daną funkcję (także na park, plac zabaw, centrum kulturalne itp.).

Oddawanie inicjatywy mieszkankom i mieszkańcom:

- wydzielanie w przestrzeni publicznej miejsc do zagospodarowania przez mieszkanki i mieszkańców według ich potrzeb, np. na podstawie projektu obywatelskiego lub przekazania chętniej wspólnocie mieszkaniowej jakiegoś terenu;
- pozwolenie przedsiębiorcom na zagospodarowywanie ogólnodostępnych przestrzeni rekreacyjnych – wprowadzenie długoterminowych dzierżaw;
- konsultacje z potencjalnymi użytkowniczkami i użytkownikami;
- zwiększenie elastyczności przy inwestycjach opartych na działaniach oddolnych.

Niwelowanie barier architektonicznych i reorganizacja przestrzeni:

- większe „przyjazne” wykorzystanie wody – kanały wodne nie powinny odcinać od siebie różnych obszarów, a stanowić walor miasta;
- dbanie o stałą pielęgnację zieleni, o ciągłość ścieżek rowerowych, o małą infrastrukturę, jak kosze na śmieci, ławki;
- więcej kawiarni – świetnie sprawdziłyby się w Szczecinie kawiarnie rowerowe, które zdobywają coraz większą popularność w mieście;
- dbanie o miejsca parkingowe, ale tak umiejscowione, by nie zaburzać walorów widokowych, np. parking na Jasnych Błoniach warto by przenieść w inne miejsce, schować pod ziemią;
- tworzenie mniejszych przestrzeni publicznych, ale gęściej rozlokowanych;
- stworzenie obszarów do krótkiego wypoczynku;
- wprowadzenie więcej połączeń komunikacji zbiorowej na czas danego wydarzenia;
- unikanie tworzenia „obozów mieszkaniowych”, często w formie osiedli zamkniętych, stanowiących przeszkodę w przemieszczaniu się – stworzenie ścisłych wytycznych dla deweloperów dotyczących tworzenia obowiązkowych przestrzeni wspólnych dla mieszkanki i mieszkańców;
- właściwe stosowanie oznaczeń poziomych;
- tworzenie bezpiecznych ścieżek dla każdej formy mobilności aktywnej.

6 Bariery i potencjały Szczecina w kontekście przestrzeni

W ramach części warsztatów dotyczącej barier i potencjałów Szczecina uczestniczki i uczestnicy zostali podzieleni na dwie grupy, w których dyskutowali i zapisywali najważniejsze wnioski. Następnie nadali zapisanym kwestiom odpowiedni priorytet za pomocą macierzy Eisenhowera.



Bariery i potencjały według grupy 1



Bariery i potencjały według grupy 2

Potencjały Szczecina w kontekście przestrzeni, które się powtarzały w obu grupach, to:

- **infrastruktura wodna** – duża część miasta położona jest nad wodą; mieszkanki i mieszkańcy zwracali uwagę na zabudowę Międzyzdrza (bez Wyspy Puckiej) czy na tereny nadwodne (nad Odrą, nad jeziorem Dąbie), wspominali też o szansie rozwoju przemysłu portowego i stoczniowego;
- **tworzenie nowych terenów zielonych** – dużą szansą dla miasta jest zagospodarowanie terenu z uwzględnieniem lokalizacji zieleni, miejsca dla drzew;
- **bliskość zagranicy;**
- **rewitalizacja historycznego układu miasta** – ujęto tę kwestię jako potencjał, ponieważ obie grupy zwróciły uwagę na szansę, jaką niesie ze sobą układ przestrzenny Szczecina; stwierdzono nawet, że zaniechanie miasta jest ważną kwestią w dyskusji o planowaniu przestrzeni.

Do **barier**, które się powtarzały w obu grupach, można zaliczyć:

- **przedkładanie interesów deweloperów nad interesy mieszkańców** – to jedna z najsilniej wybrzmiewających barier podczas warsztatów; mieszkanki i mieszkańcy powiedzieli, że boją się niekontrolowanego rozlewania się zabudowy i nie chcą, aby miasto oddawało całe „wyspy” deweloperom – uważają, że to krótkowzroczne działanie;
- **brak szczegółowych wytycznych (uchwała krajobrazowa, standardy dostępności)** – ten punkt ściśle łączy się z obawą ograniczania dostępu do nowych inwestycji ogółowi mieszanek i mieszkańców.

7 Trzy najważniejsze potencjały i bariery

Po pracy grupowej każdy zespół zaprezentował efekty swojej analizy. Odbłyło się głosowanie, w wyniku którego zostały wyodrębnione dwa najważniejsze potencjały i jedna najbardziej kluczowa bariera dotyczące przestrzeni w Szczecinie.



W top 3 znalazły się:

Bariera: brak dbałości o ciągłość miasta; pierwszeństwo interesów deweloperów przed potrzebami miasta i jego mieszkanki oraz mieszkańców

Dlaczego to jest ważne?

Deweloperzy często mają wolną rękę i zarządzają terenami zakupionymi od miasta bez ograniczeń. A to zwraca się potem przeciwko miastu i jego mieszkankom oraz mieszkańcom. Widoczna jest zatem potrzeba wypracowania sposobu, polityki, aby zarządzanie tymi obszarami odbywało się w sposób kontrolowany i uporządkowany.

Potencjał: sposób zagospodarowania miasta uwzględniający lokalizację zieleni i miejsce dla drzew.

Dlaczego to jest ważne?

Układ przestrzenny tworzy naturalne ramy, które już uwzględniają tereny zielone. Nie można tego zaniedbywać.

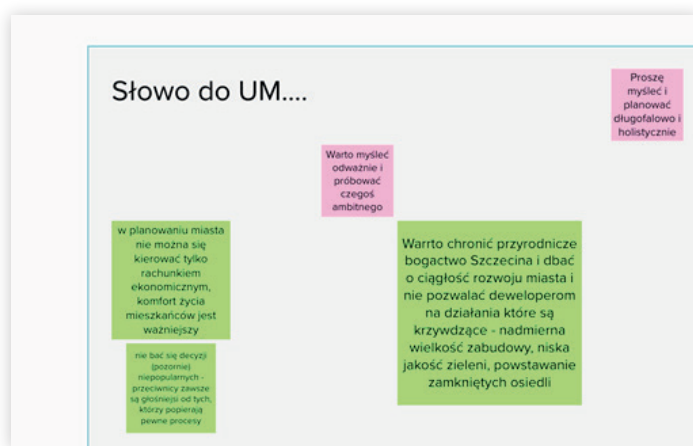
Potencjał: historyczny układ przestrzenny (rewitalizacja).

Dlaczego to jest ważne?

To ten aspekt miasta, który jest bardzo cenny kulturowo, ale jest też zaniedbany. Rewitalizacja jest szansą na jego odnowę i powstrzymanie procesu „rozlewania się” miasta. Jeśli uda się podnieść jakość życia w mieście, pojawi się duża szansa, że mniej ludzi zdecyduje się na wyprowadzkę na suburbia.

8 Podsumowanie uczestniczek i uczestników

W ramach ostatniego ćwiczenia szczecinianki i szczecinianie zostali poproszeni o zapisanie dwóch, trzech zdań, które chcieliby skierować do osób opracowujących studium zagospodarowania przestrzennego.



• **Nie pozwólcie deweloperom na krzywdzące działania.**

Nadmierna wielkość zabudowy i powstawanie zamkniętych osiedli obniżą komfort życia mieszkanki i mieszkańców. W planowaniu miasta nie można kierować się tylko rachunkiem ekonomicznym.

• **Nie bójcie się decyzji (pozornie) niepopularnych.**

Przeciwnicy zawsze są głośniejsi od tych, którzy popierają pewne procesy. Warto odważnie myśleć i próbować czegoś ambitnego.

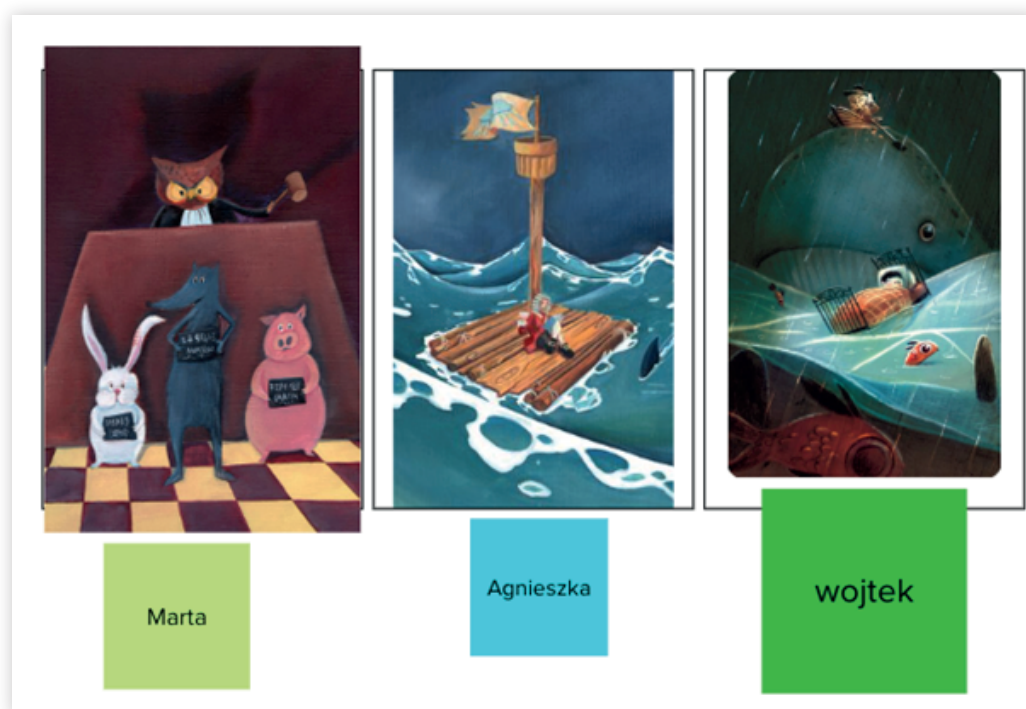
• **Warto chronić przyrodnicze bogactwo Szczecina i dbać o ciągłość rozwoju miasta.**

Myślenie i planowanie powinno być długofalowe i holistyczne.

Klimat

1 Stosunek mieszkanek i mieszkańców Szczecina do klimatu

Na rozpoczęcie dyskusji uczestniczki i uczestnicy określali swój stosunek do klimatu za pomocą kart Dixit. Obrazki, które się na nich znajdują, ze względu na wysoki poziom abstrakcyjności, pozwalają na swobodną interpretację i nawiązanie do czasem głęboko skrywanych emocji czy przemyśleń.



Kwestia zagrożenia i sprawa osobista

Klimat oddziałuje na każdego, niezależnie od stanu majątkowego czy dzielnicy, w której się mieszka. Klimat kojarzy się z czymś dobrym, z przyjemnym spędzaniem czasu. Jednak coraz częściej mówi się o kryzysie klimatycznym, a więc o poważnym zagrożeniu.

// *Klimat to jest temat, który wszystkim nam jest bliski – bez względu na miejsce zamieszkania. [...] Mamy dużo do zrobienia. Klimat kojarzy mi się, ten dobry, z dużą ilością zieleni, wody, niebetonowaniem miasta. To wszystko wpływa na klimat. Wyczuwam element zagrożenia, któremu trzeba przeciwdziałać, a przynajmniej próbować.*

Uczestniczka zwróciła uwagę, że ważna jest ocena podejmowanych działań. Nie możemy już sobie pozwolić na akceptowanie niszczenia naszego otoczenia – zwłaszcza jeśli mówimy o nieodwracalnych skutkach kryzysu klimatycznego. Jednak wiele osób boi się konsekwencji odważnego sprzeciwu, które – jak widać na przykładzie uczestniczki – mogą być poważne.

// *Jestem aktywistką klimatyczną, i ten obrazek najlepiej pokazuje, jakie są konsekwencje dla moich ewentualnych działań [na obrazku jest m.in. sędzia – przyp. aut.]. Sama również osądzam. Bardzo mocno staram się zwracać uwagę na to, co się dzieje w kontekście klimatu, staram się szukać rozwiązań i jeżeli coś według mnie nie jest dobrym rozwiązaniem, to mówię o tym głośno. I przez jedno z takich działań, które podjęliśmy, prawdopodobnie spotkamy się w sądzie – będziemy tłumaczyć swoje perspektywy i to, dlaczego protestowaliśmy.*

Inny uczestnik zwrócił uwagę, że zmiany, które obserwuje, mają dwojaki skutek. Zrealizowano potrzebne inwestycje, które pochłonęły znaczące fundusze, jednak w dłuższej perspektywie przyczynią się one do pogorszenia sytuacji miasta.

// Kiedy wyjechałem po studiach ze Szczecina, bardzo tęskniłem. Po 15 latach wróciłem do miasta, które się zmieniło, i to w dużej mierze na minus. Wiadomo, że zrealizowane pewne inwestycje, które wymagały pieniędzy, i super.

Natomiast pojawiła się przytłaczająca liczba samochodów i przebywanie w centrum Szczecina przestało być przyjemne. To skłoniło mnie do zainteresowania się tematyką miasta, a za tym [...] sam się narzuca temat klimatu. [...] Uważam, że sam „przespałem” ten temat. A wielu ludzi nadal śpi, mając pod łóżkiem wodę, która ich zalewa. Chociaż wolę metaforę, że nasz dom się pali.

W ramach dyskusji nad trzema stwierdzeniami, które szczegółowo omówiono poniżej, uczestniczki i uczestnicy warsztatów wypowiedzieli się na temat:

- jednostkowych działań mieszkanek i mieszkańców;
- kierunkach inwestowania przez miasto;
- wyboru priorytetu pomiędzy ochroną zasobów naturalnych a rozwojem miasta



Stwierdzenie 1:

Skala ma decydujące znaczenie

Uczestniczki i uczestnicy zgodnie wypowiedzieli się na temat oddolnych inicjatyw mieszkanek i mieszkańców, które bardzo często nie mają wystarczającej mocy, by coś zmienić w skali miasta.

// Na większość emisji, np. z ogrzewania i generacji prądu, mieszkańcy mają marginalny wpływ.

Ważne jest jednak to, że wybory mieszkanek i mieszkańców może, czy wręcz powinna wspierać infrastruktura (np. rowerowa, która zachęci do rezygnacji z samochodu).

// Niektóre oddolne działania nie mają znaczenia, jeśli miasto nie daje szansy na rozwój tych działań. Blokują je np. zła infrastruktura, brak podłączenia do sieci Szczecińskiej Energetyki Ciepłej (SEC), brak dróg rowerowych i rozbudowanej sieci transportu zbiorowego.

Ciekawym stwierdzeniem w dyskusji było to, że inicjatywy mieszkańców są starterami działań, które z czasem powinny być wspierane przez miasto, oraz mają funkcję edukacyjną w lokalnych społecznościach.

Stwierdzenie 2:

Powinniśmy przyjąć szerszą, dalekowzroczną perspektywę

// Wszystkie działania miasta powinny być proekologiczne.

To jedno z pierwszych zdań, które padło w dyskusji. To kładzie ogromną odpowiedzialność na władze miasta. Po pierwsze ze względu na ciągłą krytykę ze strony mieszkanek i mieszkańców, a po drugie – zmienność rzeczywistości, w której żyjemy.

Uczestniczki i uczestnicy dyskutowali o równowadze pomiędzy tym, co opłacalne, a tym, co proekologiczne. Jednak szybko doszli do porozumienia, że rozwiązania, które są dobre dla klimatu, są też dobre dla miasta – nawet jeśli w krótkiej perspektywie czasowej są droższe, mniej wygodne czy trudniejsze do wdrożenia.

// Przykładowe miasto wielkości Szczecina, które rozkwita dzięki decyzjom proklimatycznym, to Portland (USA).

Stwierdzenie 3:

Nie ma odwrotu

Uczestniczki i uczestnicy zgodnie stwierdzili, że „nadwyżanie zasobów naturalnych” to niebezpieczny eufemizm.

// Nie da się chwilowo nadwyżyć tych zasobów – one zostaną stracone bezpowrotnie.

// Naprawa zniszczeń w zieleni potrwa dziesięciolecia, jeśli w ogóle będzie możliwa.

Jako jedno z zadań władz miasta wskazano obowiązek ochrony zasobów naturalnych (nawet przed samymi mieszkankami i mieszkańcami).

2 Pragnienia i potrzeby mieszkańców – skala nano

Uczestniczki i uczestnicy spotkania poznali mapę empatii, a następnie wykorzystali ją do określenia swoich potrzeb i pragnień. Dzięki temu narzędziu zanurzyli się głębiej w temat miasta, ponieważ mogli się zastanowić, co tak naprawdę widzą, co słyszą, myślą, czują, mówią i robią w odniesieniu do klimatu.

Co obecnie mieszkańiec Szczecina...?

IMIĘ UCZESTNIKA	WIDZI	SŁYSZY	MYŚLI / CZUJE	MÓWI / ROBI	OBAWY, FRUSTRACJE	POTRZEBY, PRAGNIENIA
Wiktoria	Widzę zielone, czyste miasto, dużo drzew, czyste powietrze, dużo zieleni.	Słyszę, że mieszkańcy chcą czystego powietrza i dużo zieleni.	Myślę, że miasto jest czyste i zielone, ale widzę, że ludzie nie dbają o środowisko.	Mówię, że miasto jest czyste i zielone, ale widzę, że ludzie nie dbają o środowisko.	Obawiam się, że miasto straci swoje zielone i czyste powietrze.	Pragnę czystego powietrza i dużo zieleni.
Marta	Widzę dużo drzew, ale jest mało zieleni, dużo asfaltu i samochodów.	Słyszę, że mieszkańcy chcą czystego powietrza i dużo zieleni.	Myślę, że miasto jest czyste i zielone, ale widzę, że ludzie nie dbają o środowisko.	Mówię, że miasto jest czyste i zielone, ale widzę, że ludzie nie dbają o środowisko.	Obawiam się, że miasto straci swoje zielone i czyste powietrze.	Pragnę czystego powietrza i dużo zieleni.
Agnieszka	Widzę dużo drzew, ale jest mało zieleni, dużo asfaltu i samochodów.	Słyszę, że mieszkańcy chcą czystego powietrza i dużo zieleni.	Myślę, że miasto jest czyste i zielone, ale widzę, że ludzie nie dbają o środowisko.	Mówię, że miasto jest czyste i zielone, ale widzę, że ludzie nie dbają o środowisko.	Obawiam się, że miasto straci swoje zielone i czyste powietrze.	Pragnę czystego powietrza i dużo zieleni.

Wypisane potrzeby i pragnienia można podzielić na trzy kategorie.

Inwestycje w przyszłość:

- zmiany, które uczynią Szczecin miastem przyjaznym dla mieszanek i mieszkańców, sprawią, że będzie miastem zielonym, bazującym na transporcie zbiorowym, rowerach, miastem zbudowanym z myślą o przyszłości bez paliw kopalnych;
- więcej spokoju, więcej czystości, poczucia bezpieczeństwa;
- miejska komunikacja zgodna z rozkładem jazdy, większa aktywność społeczna mieszkańców;
- rozbudowa sieci ścieżek rowerowych (nie tylko tras rekreacyjnych, ale też tras umożliwiających bezpieczne poruszanie się na co dzień, np. do szkoły czy do pracy);
- inwestycja w nowoczesne autobusy i tramwaje, darmowa komunikacja, która przekona kierowców samochodów do zmiany nawyków.

Zmiany na teraz:

- podłączenie 100% budynków do SEC;
- termomodernizacja budynków;
- wprowadzenie wegetariańskiego lub wegańskiego wariantu karmienia zbiorowego dla dzieci w szkołach i przedszkolach (dieta roślinna ma najmniejszy wpływ na niekorzystne zmiany klimatu oraz jest zdrowa).

Bliskość natury:

- *Chcę, żeby moje dzieci i ich dzieci mogły żyć w czystym środowisku. Żeby w ogóle przyszłe pokolenia miały szansę żyć normalnie, żeby nadal były lasy, czysta woda, a nie alternatywne życie w jakimś sztucznym, wirtualnym i nowoczesnym środowisku.*

3 Obawy i frustracje mieszkanek i mieszkańców – skala nano.

W ramach pracy nad mapą empatii uczestniczki i uczestnicy wypisali także swoje obawy i frustracje, jakie wiążą z klimatem w Szczecinie. Poniżej szerzej opisano to, co przysparza najwięcej zmartwień.

Greenwashing

Uczestnicy zwracali uwagę na krótkowzroczność decyzji władz miasta i przekonywanie opinii publicznej, że ich działania są proekologiczne – nawet jeśli w dłuższej perspektywie takie nie są.

// *Obawiam się, że krótkowzroczność urzędników przysporzy nam problemów, z którymi będzie ciężko sobie poradzić w przyszłości, a Szczecin stanie się miejscem niezdatnym do życia. - problemem jest betonoza, brak możliwości przewietrzenia w czasie upałów lub zimą w okresie palenia w piecach, brak retencji wody w mieście).*

Nie mam znaczenia – jestem zbyt mały

Uczestniczki i uczestnicy przyznali, iż obawiają się, że bardzo mało zależy od nich. A niska świadomość proekologiczna społeczeństwa i nastawienie na „ja i teraz” pozostałych pogłębia ich niepokój i frustrację.

4 Czym Szczecin może się pochwalić? A czego powinien się wstydzić?

W kolejnym ćwiczeniu uczestniczki i uczestnicy zapisywali swoje sugestie i przemyślenia dotyczące tego, czym Szczecin może się pochwalić i czego powinien się wstydzić, a także czego jest w mieście za dużo, a czego jest za mało w kontekście klimatu.

Najczęstszym powodem do dumy (chwalenia się) z perspektywy uczestniczek i uczestników warsztatów okazały się: możliwość spędzania czasu blisko natury i działania podejmowane przez mieszkanki i mieszkańców na rzecz poprawy sytuacji klimatycznej w swoim najbliższym otoczeniu.

Wojtek	Spektakularny przykład w tym mieście, który może być wzorem dla innych	Dojrzali do pracy ekologicznej i oszczędzania domu gazem	Konsumpcyjny	Wartość i świadomość ekologiczna
Marta	Wieloletnie utrzymanie czystości w tym mieście, zwłaszcza w sezonie letnim, kiedy widać, że mieszkańcy dbają o czystość i ład w mieście.	Naprawdę ważne jest, że mieszkańcy dbają o swoje domy, oszczędzają energię i nie przepalają pieniędzy, co jest bardzo ważnym elementem ekologicznym.	Jeśli dużo konsumujemy, to jest to problem. Jeśli dużo konsumujemy, to jest to problem. Jeśli dużo konsumujemy, to jest to problem.	Wartość i świadomość ekologiczna. Wartość i świadomość ekologiczna. Wartość i świadomość ekologiczna.
Agnieszka	Argumenty, które są bardzo ważne, aby ludzie byli bardziej świadomi. Specjalny dzień, który może być bardzo ważnym elementem ekologicznym. Wartość i świadomość ekologiczna. Wartość i świadomość ekologiczna.	Nadmierną eksploatację samochodów zamiast lepszej organizacji czasu.	Za dużo marnowanego jedzenia. Za dużo smetany, twarogu, plastiku. Za dużo kupowania rzeczy bez sensu.	Za mało wspólnych inicjatyw. Za mało czasu, żeby podejmować decyzje.

Czym Szczecin może się pochwalić?

- tym, że szczecinianki i szczecinianie spędzają czas w lesie (na łonie przyrody), organizują wycieczki rowerowe;
- działalnością aktywistyczną, sadzeniem drzew i krzewów w miejscach, gdzie brakuje zieleni (sąsiedzka miejska partyzantka ogrodnicza);
- akcjami na rzecz przyrody;
- tym, że mieszkanki i mieszkańcy starają się z tej „drugiej” strony rozmawiać z inwestorami o ich rozwiązaniach projektowych;
- przy planowaniu przestrzennym staramy się przewidywać konsekwencje naszych poczynań.

Jeśli chodzi o to, czego Szczecin mógłby się wstydzić, to uczestniczki i uczestnicy sprowadzają swoje wypowiedzi do jednego głównego wątku: używania samochodu.

Czego Szczecin może się wstydzić?

- dojazdów mieszanek i mieszkańców do pracy i do szkoły samochodem;
- ogrzewania domów gazem;
- niedostatecznej segregacji odpadów: „Prowadzę jednoosobową działalność gospodarczą, miasto nie umożliwia mi legalnego segregowania odpadów – nie mogę wykupić wywozu selektywnie zebranych śmieci”;
- nadmiernej eksploatacji samochodów zamiast lepszej organizacji czasu.

Jeśli chodzi o to, czego jest w mieście za dużo i za mało, mieszkanki i mieszkańcy zgodnie odpowiadali, że przede wszystkim jest:

Za dużo konsumpcjonizmu. Mieszkanki i mieszkańcy podkreślili, iż mają pełną świadomość, że kupują i eksploatują za dużo dóbr materialnych – wynika to głównie z wygody oraz braku zastanowienia się, czy na pewno czegoś potrzebujemy.

Za dużo złych wyborów żywieniowych, czyli jedzenie zbyt dużej ilości mięsa – co ma źródła w tradycyjnej polskiej diecie – oraz marnowanie jedzenia w wyniku nieprzemyślanych zakupów.

Za mało działań dla klimatu, za mało edukacji o konsekwencjach katastrofy klimatycznej i podejmowanie zbyt mało wspólnych inicjatyw przez brak wiedzy. Mieszkanki i mieszkańcy zauważyli, że skoro ludzie nie mają poczucia zagrożenia i wpływu na sytuację, to nie włączają się w działania. Brak poczucia sprawczości prowadzi do bierności, a ta do pogłębienia się kryzysu klimatycznego. To kolejne błędne koło

5 Jak miasto powinno chronić zieleni i czystą wodę? Jak mieszkanki i mieszkańcy powinni się do tego przyczynić?

Podczas warsztatów uczestniczki i uczestnicy zostali zaproszeni do wypracowania rozwiązań dotyczących ochrony zieleni i wody. Uczestniczki i uczestnicy przedstawili kilka propozycji, które opisano poniżej.

Zachowanie enklaw zieleni:

- miasto nie powinno wydawać zgody na wycinkę drzew bez konkretnego uzasadnienia;
- wprowadzenie nasadzeń kompensacyjnych w większych ilościach niż te zalecane jako minimum;
- więcej terenów zielonych w mieście.

Budowanie świadomości w zakresie zużycia wody:

- retencja wody – wszystko spływa do kanalizacji, a można wykorzystać wodę jeszcze np. do podlewania roślin;
- podczyszczanie.

Angażowanie mieszkanek i mieszkańców:

- udostępnienie miejsc, w których szczecinianki i szczecinianie mogliby sami sadzić rośliny, np. przy budynkach przy chodnikach.

Zmiany w mobilności:

- ograniczenie ruchu samochodów w centrum na rzecz innych środków komunikacji (samochody zanieczyszczają nie tylko powietrze, ale i wodę).

Zmiany w realizacji projektów:

- jeżeli jest potrzeba wygospodarowania miejsca na parkingi – nawierzchnia powinna być przepuszczalna, np. z zielonych geokrat, a nie z betonu.

6 Bariery i potencjały Szczecina w kontekście klimatu

W ramach części warsztatów dotyczącej barier i potencjałów Szczecina uczestniczki i uczestnicy dyskutowali i zapisywali najważniejsze wnioski. Następnie nadali zapisanym kwestiom odpowiedni priorytet za pomocą macierzy Eisenhowera.

Bariery i potencjały według uczestniczek i uczestników



Potencjały to przede wszystkim:

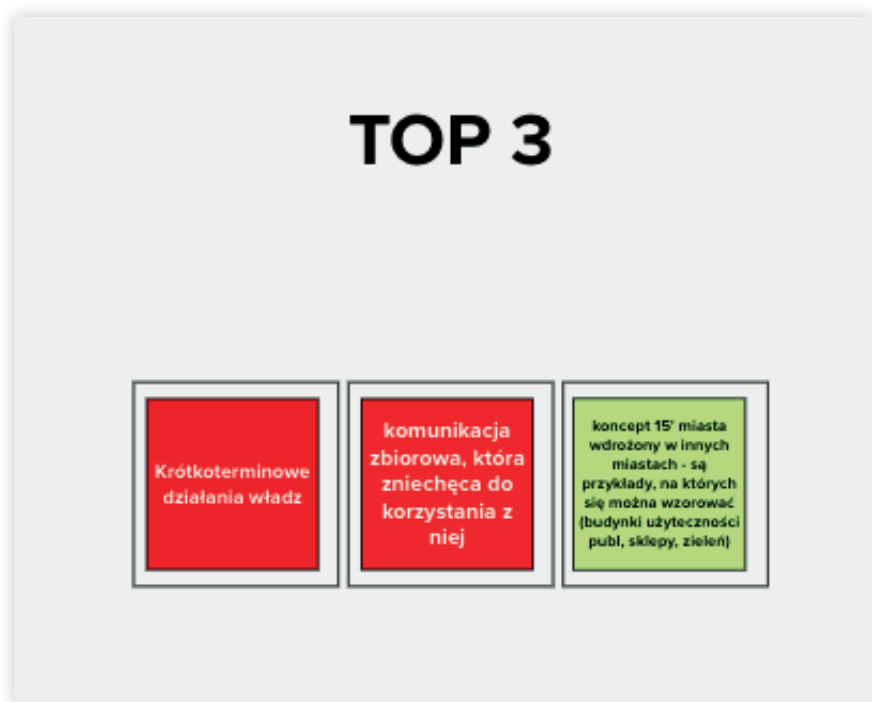
- koncept miasta 15-minutowego jako zbiór dobrych praktyk wdrożonych w innych miastach;
- bliskość terenów leśnych i dostęp do natury w mieście;
- lokalne firmy z obszaru zielonej energii dysponujące rozwiązaniami, z których możemy skorzystać, a przy okazji wspierać lokalnych przedsiębiorców.

Do barier można zaliczyć:

- odpływ mieszkanek i mieszkańców z centrum;
- brak infrastruktury rowerowej;
- krótkowzroczne działania władz.

7 Trzy najważniejsze potencjały i bariery

Po pracy grupowej uczestniczki i uczestnicy zaprezentowali efekty swojej analizy. Odbyło się głosowanie, w wyniku którego zostały wyodrębnione jeden najważniejszy potencjał i dwie kluczowe bariery dotyczące klimatu w Szczecinie.



W top 3 znalazły się:

Potencjał: **koncept 15-minutowego miasta – wdrożony już w innych miastach, są przykłady, na których się można wzorować (koncept obejmuje budynki użyteczności publicznej, sklepy, zieleń).**

Dlaczego to jest ważne?

Wspomniana koncepcja urbanistyczna – z różnym skutkiem wdrożona już w innych miastach, np. w Paryżu – stanowi zbiór gotowych pomysłów, które można zaimplementować wprost lub po modyfikacjach w Szczecinie.

Bariera: **komunikacja zbiorowa, która zniechęca do korzystania.**

Dlaczego to jest ważne?

Komunikacja zbiorowa jest jednym z najważniejszych aspektów miasta, które odpowiada na kryzys klimatyczny, dlatego przyjemne i efektywne korzystanie z niej jest bardzo ważne. Uczestniczki i uczestnicy warsztatów zwracali uwagę na brak klimatyzacji w taborze oraz słabą siatkę połączeń.

W takiej sytuacji mieszkanki i mieszkańcy chętniej wsiadają do prywatnych samochodów, co przyczynia się do pogarszania sytuacji w Szczecinie.

Bariera: **krótkowzroczne działania władz.**

Dlaczego to jest ważne?

Uczestniczki i uczestnicy wskazywali na to, że decyzje podejmowane przez władze miasta nie są analizowane w długiej perspektywie czasowej, a są nastawione na szybkie efekty (które są pozornie pozytywne).

8 Podsumowanie uczestniczek i uczestników

W ramach ostatniego ćwiczenia szczecinianki i szczecinianie zostali poproszeni o zapisanie dwóch, trzech zdań, które chcieliby skierować do osób opracowujących Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.



• Wiemy, którądy powinniśmy iść – 15-minutowy Szczecin Floating Garden!

// Powinno się zwracać uwagę na zachowanie strategii Szczecin Floating Garden 2050. Każdy mieszkaniec powinien mieć równy dostęp do zieleni, np. w ramach miasta 15-minutowego. Zieleni wysoka, której jest deficyt w centralnych miejscach Szczecina, pomoże poprawić jakość powietrza, obniży temperaturę. Inwestycje w sprawną komunikację miejską oraz drogi rowerowe powinny mieć priorytet, aby można było zatrzymać pogłębiającą się katastrofę klimatyczną.

• Wszystkie działania muszą być proekologiczne

// Działania związane z przystosowaniem miasta do zmieniającego się klimatu długoterminowo będą ważniejsze niż wszystkie sztańdrowe inwestycje miasta. Nasza świadomość i wynikające z niej działania ograniczające emisję CO2 i prowadzące do adaptacji do zmian wpłyną na to, czy Szczecin będzie floating garden tętniącym życiem i aktywnością czy gorącą, nieprzyjazną, betonową pustynią. Działania proklimatyczne i adaptacyjne muszą być brane pod uwagę we wszystkich obszarach działalności miasta.

• Zadbajmy o przemyślane decyzje, a nie o szybkie realizacje

// Myślmy perspektywicznie przy podejmowaniu decyzji, np. inwestycyjnych. Dbajmy o walory i zasoby przyrodnicze, ponieważ jeżeli je stracimy, nie będzie możliwe ich odtworzenie. Komfort życia mieszkańców zależy głównie od klimatu, warunków życia. Planujmy przestrzeń w sposób przemyślany.

ANALIZA HORYZONTALNA

W ramach analizy treści ze wszystkich czterech warsztatów konsultacyjnych wyodrębniono te kwestie, które najmocniej wybrzmiały we wszystkich grupach mieszkank i mieszkańców. Podzielono je na trzy kategorie:

- Szczecin w indywidualnej perspektywie mieszkank i mieszkańców;
- Szczecin w perspektywie lokalnych społeczności;
- Szczecin z szerokiej perspektywy – zestawienie najważniejszych barier i potencjałów.

Analizowane treści pochodziły z trzech ćwiczeń: mapy empatii, czteropolówki oraz macierzy Eisenhowera.

SZCZECIN W INDYWIDUALNEJ PERSPEKTYWIE MIESZKANEK I MIESZKAŃCÓW



Co mieszkańcy i mieszkanki Szczecina...

...WIDZĄ?

Jednym z najczęściej padających haseł w tym obszarze było hasło „**zielen**”. Uczestniczki i uczestnicy doceniają to, co już mają, ale nie ograniczają się tylko do pozytywnych stwierdzeń. Mówią także o „**znikającej zieleni**” czy o zaniedbaniach terenów zielonych w związku z trwającymi remontami w mieście. Pojawiło się także wiele spostrzeżeń odnośnie do **bałaganu i chaosu** – które mają związek z zalegającymi śmieciami czy zbyt dużą ilością reklam w przestrzeni miejskiej. Uczestniczki i uczestnicy dostrzegają także **kamienice i ich piękno**, ale zastanawiają się, dlaczego tylko część z nich jest poddawana renowacji. We wszystkich grupach wspomniano także o **nadmiernej ilości betonu i zbyt dużej liczbie samochodów**.

...SŁYSZĄ?

Zdecydowana większość mieszkank i mieszkańców wspominała, że słyszy **śpiew ptaków**. Jest to związane z zielenią, m.in. licznymi drzewami znajdującymi się na terenie Szczecina. Wielokrotnie wspomniano o **zgiełku ulicy** i hałasie powodowanym przez samochody. Uczestniczki i uczestnicy nie byli też obojętni na uciążliwe odgłosy, które wydają **maszyny budowlane**. W wypowiedziach mieszkank i mieszkańców powtarzało się też to, że słyszą **narzekanie** – m.in. że Szczecin to **floating concrete** (z ang. pływający beton).

...MYŚLĄ I CZUJĄ?

Kilka osób dosłownie odczytało tę kategorię i zwróciło uwagę na to, że w Szczecinie czuć **zapach czekolady**. Biorąc jednak pod uwagę poziom emocjonalny, uczestniczki i uczestnicy mówili o **wkurzeniu na brak perspektywicznego planowania** w zakresie zwiększenia przepustowości. Czują, że w mieście **transport indywidualny jest bardziej uprzywilejowany**. Jedna osoba stwierdziła, że trudno się wczuć w sytuację pieszych czy rowerzystów, kiedy poruszasz się klimatyzowanym autem.

Jeśli chodzi o odczuwanie sympatii do miasta, to większość uczestniczek i uczestników miała pozytywne skojarzenia i podawała pozytywne określenia, odnosząc się do swoich wrażeń związanych z miastem. Nie zabrakło jednak głosów wątpiących w sposób wykorzystywania potencjału Szczecina i martwiących się „czy racjonalizm przebiję się przez emocje”.

...MÓWIĄ I ROBIĄ?

Uczestniczki i uczestnicy warsztatów przyznali, że **działają na rzecz lokalnej społeczności**, a w szczególności na rzecz seniorów, osób wykluczonych czy na rzecz klimatu i środowiska. Bardzo często **poruszają się pieszo**, spacerują po parkach, korzystają z komunikacji miejskiej. Czasem jeżdżą rowerem, czasem samochodem. **Wypowiadali się w pozytywny sposób o mieście**, zaznaczyli, że chcą je promować.

OBAWY I FRUSTRACJE

Powtarzającą się obawą wśród uczestniczek i uczestników była kwestia demografii, a dokładnie – **depopulacji**. Odpływ młodych ludzi jest zauważalny, dlatego wskazywano na potrzebę zadbania o atrakcyjny program edukacji wyższej w Szczecinie. Poruszany był także wątek **usuwania zieleni** – powodem do zmartwień są nadmierne wycinki drzew czy zaniedbywanie terenów zielonych w trakcie remontów. Kolejnym przewijającym się tematem były **nieprzemyślane inwestycje deweloperskie**. Mieszkanki i mieszkańcy wyrazili obawę, że nowo powstałe budynki są wykonywane z najtańszych materiałów i przyczyniają się do zagęszczania zabudowy w centrum, a teren wokół budowy nie jest odpowiednio zabezpieczony.

POTRZEBY I PRAGNIENIA

Mieszkanki i mieszkańcy odwoływali się do jednej z podstawowej potrzeb życiowych – do **potrzeby bezpieczeństwa**. Stwierdzili, że należy bardziej zadbać o bezpieczeństwo przy przejściach dla pieszych, na przystankach czy przy ścieżkach rowerowych – „[Chcę] przejechać ul. Mickiewicza i al. Wojska Polskiego rowerem bez ryzyka zgonu”. Przywoływano także potrzebę jeszcze większego **zazielenienia miasta** i podjęcia działań mających na celu **transformację w kierunku zrównoważonego rozwoju**. Po raz kolejny pojawił się także wątek komunikacji miejskiej – mieszkanki i mieszkańcy zaznaczyli, że chcą, **aby autobusy i tramwaje jeździły punktualnie**, zgodnie z rozkładem. Nie zabrakło też komentarzy odnośnie do **poprawy estetyki przestrzeni w Szczecinie**, a także większej wrażliwości na historię przy inwestycjach miejskich.

SZCZECIN W PERSPEKTYWIE LOKALNYCH SPOŁECZNOŚCI



Po zestawieniu wszystkich wypowiedzi mieszkanek i mieszkańców na temat odbioru Szczecina z perspektywy lokalnych społeczności okazało się, że odpowiedzi nie odbiegały znacząco od tego, czym uczestniczki i uczestnicy dzielili się wcześniej. W dalszym ciągu na pierwszy plan wybijała się dumna z terenów zielonych, parków, bulwarów w Szczecinie, możliwości spędzania wolnego czasu w lasach, nad jeziorami i w przyjaznych okolicach miasta. Uczestniczki i uczestnicy potwierdzili, że temat zbyt dużej liczby aut w centrum (zwłaszcza taboru ciężkiego) ich wyczerpuje.

Mieszkanki i mieszkańcy zaznaczyli, że są dumni z działań aktywistycznych, które są podejmowane, pomimo tego, że dalej jest ich za mało. Zwrócili uwagę na fakt, że nie jest łatwo zaangażować szczecinianki i szczecinian w kształtowanie przestrzeni.

SZCZECIN Z SZEROKIEJ PERSPEKTYWY – ZESTAWIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH BARIER I POTENCJAŁÓW



Spośród barier i potencjałów z ćwiartki „ważne i pilne” te, które się najczęściej powtarzały, to:

- bariera: **rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej** w sposób chaotyczny, bez dostosowania do infrastruktury komunikacyjnej;
- bariera: **brak rozwiązań technologicznych umożliwiających rozwój zielonego transportu zbiorowego i indywidualnego**, np. ładowarek (a także wątek komunikacji zbiorowej, która zniechęca do korzystania);
- bariera: **krótkowzroczne działania władz** (pierwszeństwo przed oczekiwaniami deweloperów powinny mieć interesy miasta i jego mieszkank oraz mieszkańców);
- potencjał: **Szczecińska Kolej Metropolitalna** (i zakończenie jej budowy w terminie, a także wszelka rozbudowa i remont torowisk);
- potencjał: **historyczny układ przestrzenny** (i jego rewitalizacja, a także sposób zagospodarowania miasta uwzględniający lokalizację zieleni).

PODSUMOWANIE

Mieszkanki i mieszkańcy Szczecina znają mocne strony swojego miasta, ale bardzo dobrze znają też jego słabości. Dlatego mają motywację do tego, aby stawiać wyzwania Urzędowi Miasta w kontekście zagospodarowania przestrzeni. Mieszkanki i mieszkańcy mają pomysły na to, jak rozwijać Szczecin – przedstawili swoje propozycje nowych usprawnień i wprowadzania regulacji prawnych, a także propozycje konkretnych działań na rzecz zieleni miejskiej czy dbania o bezpieczeństwo uczestniczek i uczestników ruchu drogowego.

Forma warsztatów była dla większości uczestniczek i uczestników przyjemna i ciekawa. Wielu z nich po raz pierwszy pracowało na MURALU, wirtualnej tablicy, na której zapisywano myśli, spostrzeżenia i uwagi dotyczące tematu warsztatów.

Na zakończenie trzech z czterech spotkań warsztatowych uczestniczki i uczestnicy wypełniali ankietę, w której odpowiadali na pytanie „Na ile polecilibyś/polecilibyś swoim znajomym wzięcie udziału w takich warsztatach konsultacyjnych?” w skali od 1 do 10 (gdzie 1 oznacza wartość najmniejszą, a 10 – największą). Średnia ocen to 8,8; a mediana – 9. Wynik potwierdzają odpowiedzi na pytania otwarte, w których uczestniczki i uczestnicy przyznali, że formuła warsztatów była ciekawa i podobała im się praca na MURALU.

Mieszkanki i mieszkańców Szczecina trapi jedynie to, że: „Warsztatom brakuje sprawczości – wpływu na działania miasta”. A chcieliby mieć pewność, że ich uwagi będą rozważane i brane pod uwagę podczas opracowywania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.



Copyright©2020
Urząd_Miasta_Szczecin
plac Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin
www.szczecin.pl