

20.02.2014

Wojciech Chmielewski

Quo Vadis, Gdańsku? System wymaga zmiany.



Czwarta sesja warsztatów planistycznych dla mieszkańców Wrzeszcza, wyznaczająca jednocześnie półmetek akcji informacyjnej oraz zakulisowych prac ekspertów nad postulatami uczestników odsoniła dostępne aktualnie możliwości wpływu lokalnej społeczności na kierunki rozwoju miasta. Niestety dla wielu prezentacja prawnego i technicznego zaplecza planowania i realizacji inwestycji stanowiła jedynie potwierdzenie przekonania o niemocy strony społecznej. Dynamika dyskusji oraz aktualne palące tematy, w kierunku których ostatecznie zdryfowała skutecznie zagospodarowały większość czasu przeznaczony na warsztaty praktycznego łatania dziur w systemie. Zarysowane w prezentacji problemy pogodzenia ruchu lokalnego z tranzytem oraz parkowania z dostępnością i jakością przestrzeni, które stanowić miały temat prac w grupach powróciły jednak w niespodziewanie zgodnych głosach podsumowujących debatę.

Rozpoczynająca środowe spotkanie prezentacja, którą wspólnie poprowadzili urbanistka **Gabriela Rembarz**, wykładowca **Politechniki Gdańskiej** oraz jej gość i kolega, partner projektu **Jan Kosiedowski**, dyrektor **Biura Projektów Budownictwa Komunalnego** miała w założeniu stanowić punkt wyjścia do dalszej dyskusji w grupach i próby znalezienia miejsca dla głosu mieszkańców na każdym z etapów planowania. Najwyraźniej jednak ani szczegóły 15 ustaw regulujących prace projektowe ani prace studentów mierzące się z przywróceniem ludzkiej skali najbardziej koszmarnym zabytkom PRL-owskiej urbanistyki nie okazały się wystarczająco atrakcyjnym tematem debaty. Zarówno przybyli profesjonalści, którym organizatorzy podziękowali na wstępie za przybycie, reprezentujący branżę od estetyki miasta po ochronę przyrody, jak i mieszkańcy o najróżniejszych profesjach i wieku w większości trzymali się jednej kwestii...

To nie jest spotkanie o Nowej Politechnicznej!

Zaskakująca zbieżność prezentowanych przykładów międzywojennej urbanistyki gdańskiej z najnowszymi postulatami tworzenia przyjaznych wnętrz miejskich i zrównoważonego transportu, a także liczne w obu prelekcjach odwołania do bieżących problemów, w tym ogłoszonego dzień wcześniej przetargu na projekt tzw. **Nowej Politechnicznej**, oraz dotychczasowego dorobku **BPBK** z budzącym największe kontrowersje projektem **Trasy Słowackiego** na czele skierowała debatę w stronę tematów przekraczających kompetencje autorów wystąpienia. Z pewnością wiele z nich wypadałoby raczej zadać politykom niż projektantom. Trudno jednak odpiierać pytania o założenia polityki miasta jednocześnie chwaliąc się wieloletnim udziałem w ich wdrażaniu.



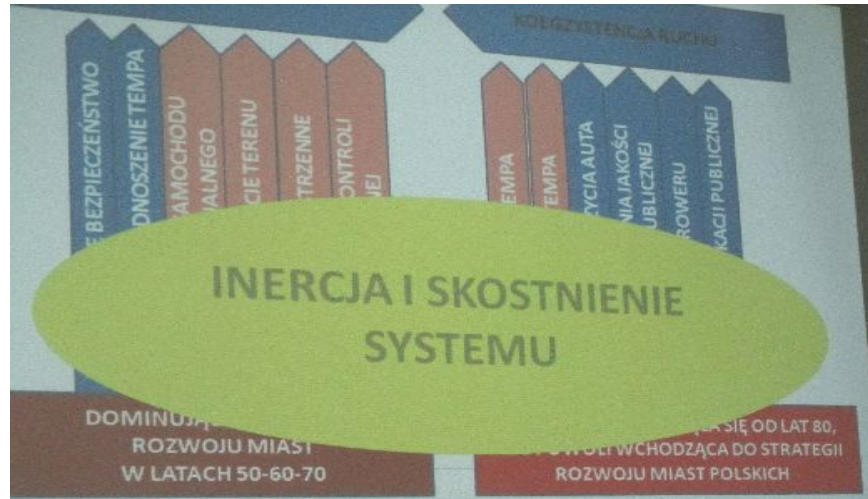
Zmiany na tym etapie są złe dla systemu...

Wobec tak gorącego tematu, którego świeżość bez wątpienia wpłynęła na **dwukrotnie wyższą niż dotychczas frekwencję** na niewiele zdał się apel organizatorów poparty wolą przygotowania osobnego spotkania na temat planowanej inwestycji. Nerwowość uczestników kurczowo trzymających się gorącego tematu z pewnością podsycali też niektóre uwagi dyr. Kosiedowskiego. Czy słusznie? Analizując wszystkie wypowiedzi dokładniej wydaje się jednak, że projektanci i mieszkańcy zaskakująco często widzą problemy podobnie, nie zawsze używają jednak zrozumiałego dla obu stron języka.

Wszyscy się oburzają dopiero jak wchodzi koparki – tak inżynier podsumował charakter zaangażowania strony społecznej w proces planowania, sugerując lepsze przygotowanie merytoryczne strony społecznej do rozmowy z miastem i projektantami oraz monitorowanie inwestycji już na etapie koncepcji. Z kolei inwestorom i projektantom wytknął nieodpowiednią formę materiałów graficznych prezentowanych na spotkaniach z mieszkańcami - *Nie wszyscy potrafią czytać rysunki techniczne...* – kontynuował dyrektor, oraz zwlekanie z udostępnianiem dokumentów aż do momentu, w którym wprowadzenie zmian staje się nieopłacalne.

Projekty z innej epoki

Część prezentacji urbanistki została poświęcona **Węzłowi Kliniczna**, jako symbolowi minionej epoki oraz studenckiej koncepcji zagospodarowania ogromnego terenu, rozciętego elementami infrastruktury drogowej. Największe wrażenie robiła jednak nie wizja rewitalizacji przestrzeni między wiaduktami ale porównanie powierzchni obszaru węzła z gdyńskim Molo Prezydenta, czy historycznym śródmieściem Gdańska.



Hipertroficzne rozwiązania komunikacyjne, zdają się jednak trwać również w przyzwyczajeniach projektantów, co zostało słusznie wytknięte dyr. Kosiedowskiemu przez dziennikarza Krzysztofa Koprowskiego, opisującego skrzyżowania, *których nie tylko nie sposób obejść ale nawet objąć wzrokiem*. Jak można się było spodziewać, w swej odpowiedzi inżynier bronił idei stosowanej rutynowo w Trójmieście wyspy centralnej, jako *sprawdzonego rozwiązania*.

Konsultowaliśmy ten projekt z niemieckimi inżynierami – nawiązuje do krytykowanego projektu skrzyżowania ul. Słowackiego z Aleją Grunwaldzką Kosiedowski – rekomendowali oni skrzyżowanie skanalizowane. Uznaliśmy jednak, że wyspa centralna jest najbardziej racjonalnym rozwiązaniem, którym można prowadzić ruch drogowy i tramwaj. Ponadto skrzyżowanie z wyspą centralną jest nazywane skrzyżowaniem typu polskiego.

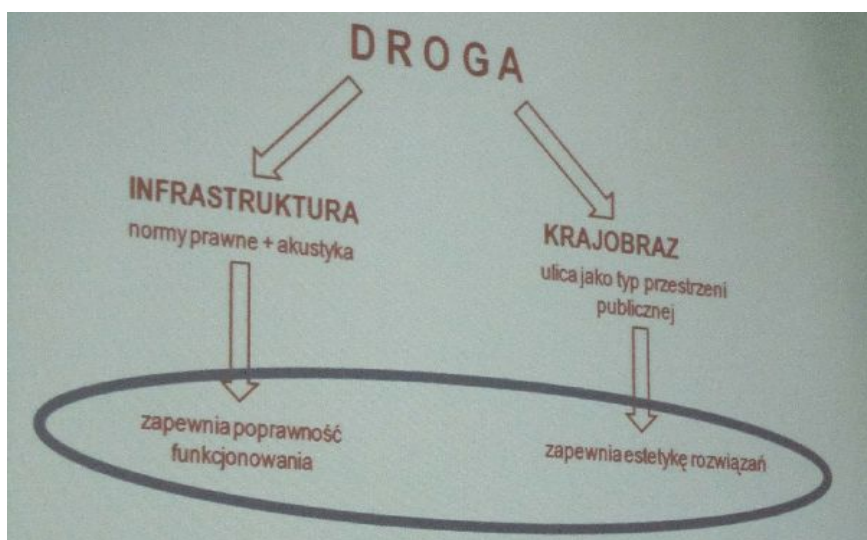


Polityka, a krajobraz

Jeszcze lepszy komentarz na temat utrwalonych przyzwyczaję inżynierów stanowiła anegdota dyrektora na temat gdyńskiego pomnika, zdominowanego przez standardowe wyposażenie ulicy. Dopiero interwencja prezydenta miasta spotkanego przez Kosiedowskiego przypadkiem miała wymóc na zarządcy drogi dostosowanie układu i rozmiaru elementów technicznych do kameralnej skali obiektu. Przy okazji można było się przekonać do jak wysokiej instancji trzeba się nieraz odwołać by załatwić z pozoru oczywistą sprawę oraz wpływie przypadku na kształt przestrzeni.

Gabriela Rembarz widzi jednak problem gdzie indziej, w obowiązującym **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego**: *Podstawą jego konstrukcji jest koncepcja rozwoju układu komunikacyjnego, który powstał na początku lat 70. W tym czasie planowano miasto dla samochodu. Wierzano, że można rozwiązać problemy komunikacyjne przy pomocy transportu indywidualnego.*

Nawiązując do utyskiwań kierowców na korkującą się już rok po otwarciu Trasę Słowackiego dodaje – *Dziś wiemy, że nie ma takiego układu, który nie mógłby się zatkać. W latach 70. kiedy malowano na mapach **Drogę Zieloną, Drogę Czerwoną i Nową Politechniczną** nie uznawano tradycyjnego miasta zbudowanego na przełomie wieku XIX/XX jako wartość - kamienica czynszowa była znakiem zacofania, a ta poniemiecka dodatkowo niechcianym śladem.*



To zależy wyłącznie od Państwa...

Wywołana do odpowiedzi **Edyta Damszel-Turek** reprezentująca **Biuro Rozwoju Gdańska** odpowiedzialne za politykę przestrzenną miasta widzi adresatów wypowiedzi urbanistki o szczebel wyżej: - *Ja zajmuję się projektami, od polityki są prezydenci.* - po czym kontynuuje - *Prezentowaliśmy wszystkie założenia Nowej Politechnicznej na spotkaniu z radami dzielnic.*

- *Prezentacja była mało konkretna. Nadal nie wiemy jaki SIWZ (Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia) będzie obowiązywać w przetargu. nie pozostają dłużne głosy obecnych na sali uczestników tego spotkania.* - *W takim razie jaki cel ma rozmowa z mieszkańcami?* – pyta retorycznie uczestniczący w spotkaniu związany z Wrzeszczem artysta Jacek Niegoda – **Jesteśmy skazani na estetykę projektanta?** - W ramach poparcia Gabriela Rembarz dodaje: *Czy mogą Państwo wymóc by w zespole projektowym był ktoś od estetyki, od ochrony krajobrazu? Wymóg dawałby szansę na wysłuchanie postulatów mieszkańców.*

Miejska planistka odpowiada: *Nie widzę problemu. Do SIWZ można wprowadzić różne rzeczy...*
- *A więc jest jeszcze szansa?* - dopytuje urbanistka. *My tylko opiniujemy. Proszę się z tym zwrócić do **Biura Programów Rozwojowych** – kończy dyskusję wymijająco pracownica BRG – jeżeli Rada Dzielnicy będzie naciskać, to wymóg zostanie wprowadzony. To zależy wyłącznie od Państwa, jak się zorganizujecie.*



Między wierszami niektórzy zdają się jednak słyszeć, że na przeprowadzenie podobnej procedury w przypadku Nowej Politechnicznej w rzeczywistości może być już za późno, co sygnalizują liczne głosy z sali. - **Czy nie grozi nam sytuacja, że przegapimy właściwy moment?** - pyta pan Mateusz Hoppe, jeden z bardziej aktywnych uczestników dotychczasowych spotkań.

W odpowiedzi słyszy: *Sytuacja jest taka, że na dzień dzisiejszy jest to tylko rezerwa terenowa, w ramach której możliwa jest realizacja dwujezdniowej drogi z tramwajem. Natomiast jak to będzie wyglądało, czy tramwaj będzie pośrodku, po prawej, czy po lewej dowiemy się dopiero na podstawie koncepcji, która zostanie wybrana. Mieszkańcy...* - tu następuje pauza - *Będzie zamówiona wariantowa koncepcja przebiegu celem wyłonienia najlepszego wariantu tej drogi.*



Pogodzić grupy interesu

W prezentacji urbanistów nie zabrakło również budującego przykładu zmian w miejskiej polityce przestrzennej, które udało się wprowadzić pod wpływem oddolnych nacisków. Sąsiednia **Gdynia**, o której często słyży się jako o mieście tkwiącym z uporem w **prosamochodowym paradygmacie** urbanistycznym dokonała właściwie małej rewolucji wykreślając z perspektywicznych planów nowej dzielnicy Zachód ulicę o charakterze **miejskiej autostrady**, a więc dokładnie taką jakiej powstania w swoim sąsiedztwie obawiają się mieszkańcy Wrzeszcza.

Udało się to przede wszystkim dzięki determinacji właściciela większości przylegających terenów – potężnej grupy inwestycyjnej. To oczywiste, że deweloper nie szczędził funduszy na ekspertyzy prawne i techniczne oraz **alternatywne rozwiązania projektowe**. Wydaje się jednak, że wrzeszczanie dysponują wcale nie mniejszym potencjałem. Składają się na niego zdeterminowani mieszkańcy i wspierające ich organizacje z radami dzielnic na czele ale również wyższe uczelnie dysponujące fachowcami w postaci studentów i pracowników naukowych reprezentujących wszystkie niezbędne specjalności.



Zachwyca nas tradycja i dziedzictwo miasta integrującego a nie separującego i wykluczającego. Miasta zdrowego bo dostosowanego do pieszego i rowerzysty... - wylicza szanse i zagrożenia, które niesie z sobą wizja Nowej Politechnicznej w kontekście swojej prezentacji podsumowująca dyskusję Gabriela Rembarz. - Mieszkańcy i przedsiębiorcy powinny wejść w sojusz z Politechniką – dodaje nawiązując do przedstawionych koncepcji studentów i wniosków z poprzednich edycji warsztatów. - Problem komunikacji wewnątrz dzielnicy nie stoi w sprzeczności z realizacją nowych ciągów pieszych, a otwarcie kampusu politechniki na miasto stworzy w tym rejonie nowy generator ruchu pieszego. - Wreszcie, parafrazując wcześniejszą wypowiedź dyr. Kosiedowskiego o obowiązującym w inżynierii komunikacyjnej dyktacie prognoz ruchu samochodowego dodaje: - Komunikacja z Górnym Tarasem nie musi się odbywać przemysłową ulicą. Wymagania dla drogi spadną, jeśli uwzględni się w pełni możliwości tramwaju. - To może zmienić parametry – potwierdza przedstawicielka BRG.

Projektując dla transportu i samochodów otrzymujesz... transport i samochody

- przywołuje znany cytat Gabriela Rembarz przypominając, że miasto powinno przede wszystkim służyć mieszkańcom, a więc ludziom. Wykorzystanie ich uwag oraz rzetelne i wielowątkowe planowanie uwzględniające konieczność ochrony krajobrazu i historycznej urbanistyki oraz efektywne zaplanowanie transportu zbiorowego pozwoliłoby jej zdaniem nie tylko zachować ludzką skalę dzielnicy ale i zmienić przyzwyczajenia kierowców, którzy dzisiaj w rejonie Politechniki zamiast przestrzeni publicznej domagają się parkingów i szerokich międzyczelnicowych autostrad. - *Przecież wokół nas, w Regionie Morza Bałtyckiego, w miastach takich jak Kopenhaga, Hamburg, Stockholm, Helsinki od dawna **samochód nie jest niezbędny** dla funkcjonowania zarówno bogatych jak i biednych* – argumentuje swój postulat dr Rembarz.

Kończąc spotkanie reprezentujący organizatora, Gdańską Fundację Innowacji Społecznej **Przemysław Kluz** zamyka poruszone wątki: *Miasto wymaga spojrzenia całościowego. Taki cel przyświecał nam od początku.* - zwracając się do obecnych na sali dzielnicowych aktywistów dodaje – *Od dawna zastanawialiśmy się dlaczego „gryziemy” tylko kawałek dzielnicy. W decyzjach na szczeblu miejskim brakuje wątku społecznego ale sami często mamy problem, żeby porozmawiać nie tylko z mieszkańcami naszej ulicy ale i tymi ulicami dalej.* - Krytykuje głosy negujące wartość dyskusji o ogólnej perspektywie rozwoju miasta domagające się kontynuowania wątku o szczegółach Nowej Politechnicznej na kolejnym spotkaniu.



Inicjatywa jest teraz po Państwa stronie

– oświadcza Edyta Damszel-Turek z Biura Rozwoju Gdańska zapowiadając jednocześnie kolejną okazję do wypowiedzi w sprawie przyszłości Gdańska w ramach marcowej edycji organizowanych przez miasto marcowych warsztatów *Strategia 2030 Plus* poświęconych przyszłości przestrzeni publicznych.

Przemysław Kluz przypomina z kolej o kolejnym wrzeszczańskim spotkaniu ***Quo Vadis Gdańsku?*** miesiąc później: - **22. kwietnia** *przejdziemy od spraw ogólnych do szczegółów naszych mikrostrategii. Pochylimy się nad opracowaniami naszych projektantów, a oni wysłuchają naszych uwag. To będzie przykład dialogu, jaki chcielibyśmy prowadzić z miastem i urbanistami na poszczególnych etapach planowania. Porównamy również nasze mikrostrategie z obowiązującymi planami miasta – nawiązuje do postulatu rewizji Studium Uwarunkowań* postawionego w prezentacji otwierającej spotkanie.

harmonogram spotkań we Wrzeszczu:

12.11.2014	10.12.2014	14.01.2015	18.02.2015	22.04.2015	17.06.2015
(środa)	(środa)	(środa)	(środa)	(środa)	(środa)
18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00

**Spotkania odbędą się w Szkole Podstawowej nr 45:
ul. Matki Polki o godzinie 18.00**

Zgłoszenia i pytania związane z uczestnictwem w warsztatach proszę kierować na adres koordynatora rekrutacji, Wojciecha Chmielewskiego aw23@wp.pl oraz przedstawiciela organizatora, Przemysława Kluz p.kluz@gfis.pl lub na facebookową stronę wydarzenia

Więcej na temat projektu "***Quo vadis, Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto***" znajdą Państwo na stronach:

www.facebook.com/mieszkanicyplanuja i <http://gfis.pl/>

Organizatorzy i partnerzy:

Gdańska Fundacja Innowacji Społecznej, Politechnika Gdańska, Sopotcka Szkoła Wyższa

Partner lokalny: Rada Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG

