

PLANOWANIE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO SZCZECINA

I WSTĘP

Kiedy w dniu 28 kwietnia 1945 r. zapoznawaliśmy się z ówczesnym stanem Szczecina, to już wówczas z całą wyrazistością stanął przed nami nie tylko problem jego odbudowy, ale i o wiele trudniejszy problem całkowitej przebudowy układu miasta. Odbudowa — znaczy bowiem przywrócenie stanu pierwotnego. Gdyby Szczecin nie został w 40% zniszczony działaniami wojennymi, gdyby jego trzystaście mostów na Odrze i jej odgałęzieniach pozostało całych i nietkniętych, gdyby port nie leżał w gruzach — to nawet wówczas czekałaby nas nie tylko normalna praca nad dalszą stopniową modernizacją zespołu portowo-miejskiego, ale i nągląca konieczność przebudowy przestrzennej i ekonomicznej struktury portowego miasta.

Szczecin ściśnięty do drugiej połowy ubiegłego wieku szerokim pasmem fortyfikacji pruskich, zaczął się gwałtownie rozwijać po ich zburzeniu. Rozwój miasta, połączony z jednoczesnym, choć bardziej powolnym rozwojem portu, nie był skierowany ku swemu naturalnemu zapleczu, którym było zawsze dorzecze Odry i Warty. Ówczesne względy polityczne dążyły do powiązania miasta ze stolicą kraju, do którego wówczas ono należało, czyli z Berlinem.

Zarówno pierwsza linia kolejowa, zbudowana jeszcze w 1843 r. jak i późniejsze, aż do ostatnich lat przedwojennych prowadzone inwestycje komunikacyjne łączyć miały Szczecin ze stolicą Prus. Czyż nie zastanawia fakt, że zbudowana w 1846 r. linia kolejowa ze Szczecina przez Krzyż do Poznania pozostała przez równe 100 lat linią jednotorową — i że dopiero unowocześniono ją w latach 1946—1949 przez budowę drugiego toru? Przebieg nowoczesnej autostrady, budowanej w latach 1936—1941 przechodzącej tuż obok Szczecina również kieruje się na Berlin. Miasto rozwijało się przede wszystkim w kierunku zachodnim — a węzeł kolejowy ze swą skomplikowaną siecią urządzeń nastawiony był głównie na obsługę szlaku berlińskiego, z zaniedbaniem urządzeń portowej stacji rozrządowej i kierunku na południowy wschód.

A tymczasem jeszcze w pierwszych latach XIII w. podstawową arterią komunikacyjną była ówczesna grobla, przecinająca międzyodrzańskie

trzęsawiska i wiodąca do Dąbia — miasteczka położonego na wschód od Szczecina, a stanowiącego jego prawobrzeżny „przyczółek mostowy”. Stąd rozchodziły się szlaki handlowe na wschód wzdłuż wybrzeża, na południowy wschód do Poznania i na południe wzdłuż Odry. Naturalnym bowiem zapleczem Szczecina jest i było zawsze dorzecze Odry, a nie tereny położone na zachód od miasta.

Przedwojenny układ urbanistyczny Szczecina nie uznawał tego funkcjonalnego kierunku rozwojowego, utrwalając przede wszystkim kierunki, które miały Szczecin połączyć z centralnymi niemieckimi ośrodkami dyspozycyjnymi. Wyrazem tych tendencji był m. in. fakt, że dopiero w 1941 r., a więc już w okresie ostatniej wojny, uzyskał Szczecin drugie połączenie drogowe — w poprzek Odry — ze swym wschodnim zapleczem. Przez całe minione stulecie połączenie to nie odbiegało w swej trasie od przebiegu owej starej grobli z XIII w. (trasa ul. Łasztowej, Gdańskiej, most Cłowy).

W ostatnich latach przed pierwszą wojną światową Szczecin tworzył wyraźnie sprecyzowany układ przestrzenny. Śródmieście handlowe nie wyszło wówczas daleko poza obręb średniowiecznych murów, jego centrum tworzyła ul. Wielka, gubiąca się w płataninie uliczek, z trudem torujących sobie drogę do wąskiego i krętego nadbrzeżnego bulwaru i niskowodnego mostu Długiego. Na miejscu zburzonych w drugiej połowie XIX w. fortyfikacji powstał jedyny w swoim rodzaju układ gwiazdzystych placów i szerokich ulic, swym sztywnym zarysem tworzącym kanwę rozwojową dla kamienic czynszowych, swymi oficynami wypełniającymi szczelnie trójkątne bloki. Nie był to wynik planowania urbanistycznego — był to rezultat geometrycznego rysunku szczelnie obudowanych ulic i placów. Dopiero w okresie międzywojennym można było mówić o właściwej urbanistyce. Powstały wówczas szeroko założone dzielnice zachodnie (Pogodno, Gumieńce) oraz ciągnące się wzdłuż wysokich wzgórz nadodrzańskich nowe osiedla (Żelechów, Skolwin).

Wciąż jeszcze wracały wówczas pomysły ściślejszego powiązania Szczecina z Berlinem. W ostatnich latach przed drugą wojną światową rozpoczęto pierwszy etap przebudowy węzła kolejowego, w wyniku której miał powstać nowy dworzec kolejowy u zbiegu ul. Piastów i Naruszewicza — a zatem bardzo daleko na zachód od właściwego śródmieścia.

Już w czasie ostatniej wojny pojawiły się głosy krytykujące te rozwiązania i wskazujące na konieczność innego planowania miasta, ale i one zwracały szczególną uwagę na powiązanie miasta z Berlinem. Szukano sposobów na modernizację trasy północ—południe, wówczas ograniczonej do wąskiego przejazdu wzdłuż Odry. Nie mogąc doprowadzić do

²⁴ Przegląd Zachodni

poszerzenia tego przejazdu, projektowano budowę nowej trasy, wiodącej od placu Tobruckiego poprzez górny taras wałów Chrobrego do Stoczni. Stwierdzano jednak, że są to zamierzenia bardzo trudne do realizacji.

Rok 1945 położył kres tym wszystkim pomysłom. Zburzone i zdewastowane paniczną ewakuacją miasto legło w gruzach, opustoszałe i pozabawione mieszkańców. Trzeba bowiem przypomnieć, że ponad 340.000 mieszkańców stałych i uciekinierów ze wschodu zostało przez władze niemieckie przymusowo wysiedlonych z miasta w ciągu marca i pierwszej połowy kwietnia 1945 r. Ci, którzy pozostali w mieście w dniu 28 kwietnia w ilości około 6.000 osób, to byli ukrywający się po piwnicach przed własnymi władzami Niemcy oraz miejscowi Polacy, którym udało się przetrwać okres wojny. Faktem jest, że przybywszy do Szczecina zastaliśmy miasto właściwie bez ludności, zburzone i opuszczone. I właśnie ten postulat jeszcze wyraźniej występujący niż w innych miastach Ziemi Zachodnich, a mianowicie konieczność zasiedlenia od podstaw opustoszałego miasta, spowodował, że chodziło tu o coś więcej aniżeli o odbudowę, a nawet więcej niż o techniczną przebudowę miasta. Chodziło bowiem o taką jego przebudowę, która by pozwoliła na wytworzenie się nowej społeczności, mającej kształtować dalszy rozwój miasta w nowych warunkach politycznych i gospodarczych.

I dziś po 14 latach można już stwierdzić, że tak techniczna, społeczna — jak i gospodarcza przebudowa miasta realizowana jest jak najpomyślniej.

II DROGI MYŚLI URBANISTYCZNEJ SZCZECINA W LATACH 1945—1959

Gdy się jeszcze miasta dobrze nie zna, gdy jeszcze dokładna znajomość terenu nie hamuje rzeczowej konkretnej krytyki każdego osobliwszego pomysłu — wówczas to w każdej pracy urbanistycznej uwidacznia się okres śmielszych koncepcji, z których niestety nie wszystkie wytrzymują później próbę życia. Tym się też tłumaczy, że właśnie w latach 1945 i 1946 niezależnie od doraźnych i bardzo jeszcze nieśmiałyłych prac budowlanych rozważaliśmy już kilka dalekosiężnych tematów planistycznych. Stawiano np. propozycje umieszczenia nowego dworca głównego na Łasztowni, przeprowadzenia średnicowej linii kolejowej wzdłuż Odry, budowy szerokiego bulwaru nadrzecznego na całej długości kontaktu rzeki z miastem, budowy kilku nowych mostów wysokowodnych itd. I choć wówczas najważniejsze prace nad odbudową miasta polegały wciąż jeszcze na oczyszczaniu głównych jezdni z gruzów oraz doraźnej

adaptacji paru zniszczonych mostów, to jednak niektóre z tych pomysłów, sięgających daleko naprzód, przetrwały próbę życia i pozostały nadal aktualne. Dotyczy to szczególnie nadodrzańskiej arterii miejskiej, stanowiącej dziś jedną z głównych magistrali miasta. Dotyczy to też koncepcji budowy nowych mostów, które etapowo wznoszone, daleko przewyższają swymi założeniami zburzone mosty przedwojenne.

Dopiero jednak w r. 1947 zaczęła się właściwa praca urbanistyczna, której zadaniem było ustalenie tez rozwojowych miasta i jego perspektyw inwestycyjnych na najbliższy i dalszy okres. Dziś, po 12 latach można już ocenić, w jakiej mierze ówczesna prognoza była słuszna. Jest rzeczą charakterystyczną, że dalsze opracowania urbanistyczne Szczecina (1954/56, 1958/59) nie wprowadzają już podstawowych zmian do pierwotnego planu rozwojowego, ale go twórczo uzupełniają i modernizują, dostosowując do kolejnych faz rozrastającej się gospodarki narodowej i do wymogów postępu technicznego. Dlatego też z satysfakcją można stwierdzić, że zachodzi zgodność między dalekosiędnymi zamierzeniami a ich możliwościami realizacyjnymi oraz że w niektórych wypadkach obecne tempo rozwoju Szczecina i jego portu przekracza zbyt ostrożne przewidywania.

Przechodząc do szczegółowszego omówienia podstawowych problemów rozwoju przestrzennego Szczecina, należy na pierwsze miejsce wysunąć konieczność dostosowania jego struktury przestrzennej do zasadniczych kierunków ciężenia miasta. Kierunkiem tym, jak już zaznaczono, jest główna oś dorzecza Odry, wiodąca po cięciwie Szczecin—Poznań—Wrocław, podkreślona biegiem samej Odry przy jednoczesnym powiązaniu Szczecina drogami nadmorskimi z ujściem Wisły. Kierunki te historycznie i topograficznie zbiegają się w prawobrzeżnej części Szczecina, w Dąbiu. Stąd też podstawową osią kompozycji przestrzennej i funkcjonalnej samego miasta będą trasy ze wschodu na zachód, przecinające szeroką dolinę rozdwojonej rzeki i wchodzące do właściwego śródmieścia odrzańskimi mostami. Jednak jedno powiązanie komunikacyjne wzdłuż tego kierunku jeszcze nie wystarcza, wobec czego obok podstawowego historycznego szlaku, wiodącego ul. Gdańską i Łasztową — niezbędna jest odbudowa drugiego połączenia między Żydowcami i Gumieńcami, która została rozpoczęta w 1959 r. Podstawowy szlak wzdłuż ul. Gdańskiej wymaga również zupełnej modernizacji przy jednoczesnym podwyższeniu poziomu mostów na Odrze. Dopiero dzisiaj widzi się wyniki zrealizowanych pomysłów sprzed 12 lat. Świadczy o tym oddany do użytku w 1958 r. most Długi na wyższym niż poprzednio poziomie oraz most Cłowy ze skomplikowaną siecią dojazdów. Szlak ten jednak obsługuje

równocześnie i tereny portowe, wobec czego niezbędnym jest jego zdublowanie jeszcze jednym połączeniem równoległym, przeprowadzonym ponad licznymi bocznkami portowymi. Cel ten ma spełnić tzw. ul. Nowogdańska, postulowana już od dawna w planie urbanistycznym.

Już jednoroczna obserwacja ruchu na nowo wykonanym moście Długim wykazuje, że słuszna jest myśl budowy jeszcze jednego mostu na Odrze zachodniej, nieco poniżej Zamku, w nowoczesnej postaci mostu wysokowodnego. Most ten dziś jest jedynie szeregiem kresek na planie perspektywicznego rozwoju miasta — niemniej jednak za lat kilkanaście niewątpliwie będzie musiał być zbudowany.

Te wielokrotne połączenia o kierunku wschód—zachód stanowią zatem podstawowe wejście do właściwego miasta zarówno od strony portu, jak i od wnętrza kraju. Prostopadle do nich, równoległe do lewego (zachodniego) brzegu Odry kształtuje się kierunek komunikacyjny północ—południe, który choć posiada raczej znaczenie lokalne, stanowi jednak zasadniczy trzon układu miejskiego. Stan sprzed 1945 r. był w tej mierze aż nadto niezadowalający, gdyż wzdłuż lewego brzegu Odry nie było nowoczesnej arterii nadbrzeżnej. Pomiedzy Wałami Chrobrego a Dworcem Głównym znajdowało się wąskie, gęsto obudowane nabrzeże z trudem jednoczące funkcje mieszkalne, handlowe i komunikacyjne. Już w 1945 r. powzięto myśl radykalnego przekształcenia tego szlaku, stwarzając wzdłuż Odry od skrajnie południowych Pomorzán aż do Stołczyna i Skolwina wstęgę nowoczesnej nadodrzańskiej arterii, mającej przejąć zarówno ciężki ruch towarowy jak i obsługę wewnętrzną miasta.

Decyzja ta obowiązuje i dzisiaj. Arterie te częściowo już zrealizowane (ale jeszcze nie zakończone definitywnie) na odcinku śródmiejskim wytyczają nowe kierunki rozwojowe miasta, nadając mu jednocześnie zupełnie nowy charakter. W ten sposób układ przestrzenny Szczecina zdecydowanie wydłuża się wzdłuż Odry na szlaku ponad 20 km.

Dokonana w czerwcu 1959 r. przebudowa placu przed Dworcem Głównym, polegająca na oddzieleniu ruchu dojazdowego od tranzytowego, poprowadzonego na niższym poziomie, stanowi właśnie jeden z fragmentów realizacji tej arterii komunikacyjnej. Jej dalszym uzupełnieniem jest oddanie do użytku w sierpniu 1959 r. ul. Wielkiej, przecinającej swymi sześcioma pasmami ruchu ongiś niezmiernie zatłoczoną i krętą dzielnicę staromiejską.

Schemat komunikacji stanowi szkielet rozwoju każdego miasta, ale w mieście nadrzecznym na schemat ten składa się oprócz komunikacji lądowej (drogowej i kolejowej) jeszcze i komunikacja wodna — a w Szczecinie również i morska.

Bez portu morskiego Szczecin nie byłby tym, czym jest. Wejście całego dorzecza Odry w orbitę polskiej gospodarki narodowej otworzyło przed Szczecinem istotne warunki rozwojowe. Ponad 6 mln ton rocznego przeładunku¹ postawiło Szczecin przed Gdańskiem i Gdynią. Wszystko wskazuje na to, że rozwój ten jest dopiero zapoczątkowany i że lata najbliższe przyniosą stopniowe i kolejne zwiększanie się potencjału portu. Fakt ten pociąga za sobą daleko idące skutki wtórne.

Port stanowi jedną całość ze swym portowym miastem. Jest bowiem nie do pomyślenia istnienie jakiegoś abstrakcyjnego portu, pozbawionego obsługującego go osiedla. Z drugiej zaś strony rozpatrywanie rozwoju miasta portowego w oderwaniu od tendencji rozwojowej jego portu byłoby oczywistym błędem. Jedna i druga skrajność zaważyła nieraz na planach rozwojowych Szczecina przed 1956 rokiem tak, że właściwie dopiero obecnie można mówić o wspólnym kompleksowym planowaniu rozwoju portu i miasta.

Olbrzymi trójkąt odrzańskiej delty w obrębie miasta stanowi wystarczający teren rozwojowy dla portu na co najmniej sto lat. Modernizacji wymaga dziś nie tyle sam układ portu szczecińskiego, ile jego urządzenia przeładunkowe i składowe oraz dojazdy morskie i lądowe. Ten ostatni problem jest ściśle związany z układem komunikacyjnym miasta i jego zaplecza, gdyż w coraz większym stopniu wielkie porty światowe korzystają z usług trakcji samochodowej. Centralne położenie portu szczecińskiego, leżącego między zachodnim śródmieściem i wschodnimi dzielnicami mieszkalnymi ułatwia obsługę portu. Wielkie inwestycje rozpoczęte już w 1947 r. przekształciły i zmodernizowały sieć kolejową w obrębie portu, szczególnie w jego zachodniej stronie, przeznaczoną do przeładunków masowych.

Przesunięcie podstawowej osi ciężenia zespołu portowo-miejskiego na dośrodkowy w układzie krajowym kierunek południowo-wschodni, ułatwia tym samym komunikacyjną obsługę portu.

Podczas gdy ta dziedzina rozwoju portu nie budzi już dziś wątpliwości, to jeszcze dalszych badań wymaga sam problem powiązania Szczecina i jego portu z morzem. Port szczeciński położony ponad 60 km od pełnego morza, jest powiązany z nim sztucznie pogłębioną drogą wodną, przechodzącą kolejno korytem Odry, otwartą połączą Zalewu Szczecińskiego, kanałem żegludowym i rzeką Świną. Zakończony już pogłębienie tego szlaku wodnego doprowadziło do rozszerzenia jego używalności, podczas gdy awanport Szczecina — Świnoujście zdolny jest przyjmować jednostki o głębszym zanurzeniu. Powstaje obecnie pytanie, jak długo

¹ Dokładnie 6.335.600 ton w 1958 r.

jeszcze głębokość ta okaże się wystarczającą dla coraz to unowocześniającej się żeglugi.

Mogą tu być rozpatrywane dwie ewentualności:

- 1) pogłębi się całą drogę wodną Szczecin—Świnoujście do głębokości ponad 11 m.
- 2) pozostawi się szlak obecny bez zmian a dla jednostek o większym zanurzeniu służyć będzie awanport w Świnoujściu.

Każda z tych alternatyw wymagać będzie wielkich inwestycji oraz wpłynie decydująco na oblicze Szczecina. Nie przesądzając jeszcze, które z tych rozwiązań doczeka się swej realizacji stwierdzić należy, że obydwa kładą silny nacisk na modernizację Świnoujścia oraz na jego połączenia wodne i lądowe ze Szczecinem. Usprawnienie połączenia wodnego polegać może nie tylko na pogłębieniu obecnego przebiegu drogi wodnej, ale również na radykalnej korekcie jej trasy.

Płytki Zalew Szczeciński jest bowiem dziś przecięty w poprzek rynną żeglugową, ulegającą ustawicznemu zamulaniu na skutek prądów poprzecznych. Koszta corocznego jej bagrowania są tak znaczne, że opłaca się wykonanie nowego kanału żeglugi, który by prowadził wzdłuż zachodniego brzegu Zalewu, na odcinku od Trzebieży do Nowego Warpna, skąd by skręcał do dzisiejszego przekopu przez wyspę Uznam. Kanał ten oddzielony groblą od właściwego Zalewu byłby w ten sposób uniezależniony zarówno od prądów w Zalewie jak i od dryfujących lodów w miesiącach zimowych. Ponadto jego trasa od Nowego Warpna do Trzebieży stanowiłaby doskonałe oparcie dla powstania nowych zakładów przemysłowych powiązanych z gospodarką morską.

Już 12 lat temu rzucono myśl połączenia Szczecina ze Świnoujściem bezpośrednią trasą drogowo-kolejową, która by skróciła tę odległość ze 110 do 55 km. Trasa ta przekraczałaby Zalew Szczeciński w jego najwęższym i płytkim miejscu bezpośrednio przy Nowym Warpnie na długości 8 km przy pomocy tamy oraz krótkich estakad i mostów. Realizacja tej tamy już dawno mogłaby być przyspieszona, gdyby coroczny urobek z pogłębianej wciąż drogi wodnej był już obecnie celowo kierowany na proponowaną trasę, zamiast być wywozonym na odległe i bezcelowe wysypiska.

Idea połączenia Świnoujścia bezpośrednio z lewobrzeżnym śródmiejskim Szczecinem logicznie wiąże się z poprzednio wyłożoną koncepcją nowego układu miejskiego. Nadodrzańska arteria od 12 lat powoli realizowana, w swym dalszym przebiegu osiągnie Świnoujście, będące awanportem Szczecina, stanowiąc jednocześnie najkrótsze powiązanie z pełnym morzem.

I teraz staje się jasne, że tezy koncepcyjne rozwoju Szczecina postuluwać muszą zarówno jego rozwój w kierunku do wnętrza kraju (na południowy wschód), jak i w kierunku morza, czyli wprost na północ. Obydwa te kierunki są dla życia miasta podstawowe, obydwą są nowym wkładem polskiej urbanistyki w rozwój zespołu portowo-miejskiego. Kierunki te wywierają już dziś podstawowy wpływ również i na rozplanowanie i realizację nowego śródmieścia, położonego właśnie na ich skrzyżowaniu.

III PLANY PRZEBUDOWY ŚRÓDMIEŚCIA

Szczecin był właściwie pozbawiony nowoczesnego śródmieścia. Do wojennego kataklizmu, który zniszczył w 1944 i 1945 r. centrum miasta, ośrodek handlowy i usługowy mieścił się w ciasnych ramach Starego Miasta, nie wychodząc daleko poza jego historyczny obręb. Konieczność życiowa zmusiła do półśrodków. Stąd też wywodzi swój początek obecne centrum usługowe, ciągnące się wzdłuż południowego odcinka Alei Wojska Polskiego. Gdy w latach 1956—57 zakończyła się praktycznie odbudowa Szczecina tzn., gdy już przeważająca większość ruin została odbudowana — zaszła nagle potrzeba szybszego rozwoju nowego budownictwa. Ale nowe budownictwo, jeśli miałoby funkcjonalnie odpowiadać nowym potrzebom — nie mogło pomieścić się już w przestarzałych formach dawnego układu urbanistycznego. Stąd też wywodzi się koncepcja nowego śródmieścia Szczecina, którego główną osią już nie jest kierunek zachodni, ale kierunek skierowany ku północy, równoległy do życiodajnej rzeki. To nowe śródmieście wprowadza nową architekturę do samego centrum, zmieniając radykalnie jego dotychczasowe oblicze. Południowa część ul. Roosevelta będzie nowym fragmentem śródmiejskiego zespołu handlowo-usługowego. Zatwierdzony projekt wstępny rozbudowy tego terenu przewiduje jego realizację już w ciągu najbliższego pięciolecia. Rok 1959 jest pierwszym rokiem intensywnej budowy nowego śródmieścia, szczególnie w rejonie Bramy Portowej. Funkcjonalna, spokojna architektura swymi barwnymi elewacjami wprowadza nowe akcenty plastyczne do miasta. Dziś mieszkaniowiec Szczecina widzi z zadowoleniem, jak jego miasto przestało się tylko „odbudowywać” nie odtwarzając już bezkrytycznie dawnych wzorów, ani też nie budując nowych „zabytków” od fundamentów. Miasto rozbudowuje się nie tylko na peryferiach — rozbudowuje się ono również i w swym centrum.

Ważnym zagadnieniem jest problem istniejących i przyszłych osiedli mieszkaniowych. Chłonność mieszkalna zainwestowanych terenów śródmiejskich jest ograniczona, a ponadto tereny te nie są najbardziej atrakcyjnym miejscem dla spokojnego zamieszkania. Dlatego też terenami dla

budownictwa mieszkalnego wielokondygnacyjnego będą (poza śródmieściem) dzielnice północne (Niebuszewo, Drzetowo) oraz południowe (Pomorzany). Natomiast dzielnice zachodnie, a w szczególności Pogodno i Gumieńce zachowają nadal swój tradycyjny charakter rozproszonej zabudowy jednorodzinnej, kontynuowanej nadal na tym terenie przez budownictwo spółdzielcze i prywatne.

IV ROZWÓJ MIASTA I JEGO STREFY PODMIEJSKIEJ

Szczecin jest miastem o dużych walorach krajobrazowych. Obliczając zatem jego chłonność ludnościową — nie sposób jest opierać się wyłącznie na wskaźnikach ekonomiczno-budowlanych. Nie możemy dopuścić do tego, aby proponowany rodzaj i gęstość zabudowy miasta wpłynęły ujemnie na sposób życia jego mieszkańców. Innymi słowy, nie możemy obliczać maksymalnej chłonności, ale musimy brać pod uwagę przede wszystkim optymalną chłonność obszaru miejskiego. Stwierdzenie to pociąga za sobą daleko idące konsekwencje rozwojowe. Skoro bowiem Szczecin osiągnie tę cyfrę ludności, która odpowiada jego optymalnej chłonności (około 350—400 tys. mieszkańców) — będzie trzeba deglomerować miasto, stwarzając wokół niego szereg mniejszych miejscowości satelitowych. Będzie to chyba aktualne już za lat kilkanaście, choć i obecnie wyraźnie rysują się w rozwoju miasta tendencje odśrodkowe, wywołane topografią terenu. I tak np. wielka wschodnia dzielnica Szczecina — Dąbie stanowi właściwie samodzielny organizm miejski sprzężony ze śródmieściem jedynie komunikacją. Stare podmiejskie miasteczko Police, choć nie należące do Szczecina, odgrywa już dziś rolę jego satelitowego osiedla. W przyszłości analogiczną funkcję przejmie zapewne i Gryfino. Tak określony szczeciński zespół miejski opiera swe należyte funkcjonowanie na sprawnej komunikacji. Przytoczone na początku niniejszych uwag dane o realizowanej lub zamierzonej budowie nowych tras komunikacyjnych ten postulat właśnie spełniają.

Portowo-przemysłowy charakter miasta nie wpływa ujemnie na stan zdrowotny oraz na wygląd dzielnic mieszkalnych. Z małymi wyjątkami (rejon Huty Szczecin i Fabryki Włókien Sztucznych w Żydowcach) dzielnice mieszkalne nie są poddane szkodliwym wpływom wycieków przemysłowych. Dalszy rozwój przemysłu w mieście jest zaś określony potrzebą stworzenia szeregu zakładów kooperujących ze Stocznią Szczecińską oraz poszerzeniem zakładów istniejących. Podobnie niezbędne jest stworzenie właściwego przemysłu przyportowego, bądź to opartego na surowcach importowanych, bądź to mającego charakter przemysłu przetwórczego.

Rezerwy terenowe istnieją i zostały na cele portowo-przemysłowe

w planie miasta zapewnione. Obowiązujący obecnie plan urbanistyczny daje wystarczające dyrektywy do dalszego rozwoju miasta i jego podmiejskiej strefy. Szczególną uwagę plan ten poświęca ochronie krajobrazu miejskiego i podmiejskiego, powiększeniu ilości zieleni w mieście, wydobyciu walorów turystycznych i zdrowotnych miasta, przy jednoczesnym szerszym wprowadzeniu nowoczesnej architektury. Specjalnie zaś dąży się do poprawy komunikacji, i to zarówno poprzez modernizację szlaków komunikacyjnych jak i poprzez rezerwy terenowe dla przyszłych, śmielszych rozwiązań technicznych.

V UWAGI KOŃCOWE

Takie są ramy, w których toczy się życie Szczecina. Jego ludność jest ludnością młodą i prężną.

Jedynie 6000 mieszkańców pozostało w Szczecinie w ostatnim tygodniu II wojny światowej. Ale w końcu 1946 r. było już 108.000 ludności polskiej, a w 1950 r. ilość jej osiągnęła cyfrę 184.000. W połowie 1959 r. liczba stałej ludności miasta osiągnęła cyfrę 258.000. Ostrożna prognoza przewiduje przekroczenie ilości 300.000 mieszkańców na krótko przed 1965 rokiem. Urbanistyczny zaś plan perspektywiczny podaje jako docelową, optymalną ilość ludności cyfrę 400.000 osób. Z obecnej ilości ludności 90% mieszka po lewej (zachodniej) stronie Odry, a jedynie 10% po jej wschodniej stronie.

Wskaźnik przyrostu naturalnego w mieście Szczecinie wynosił w 1958 r. 22,3‰ (z tym, że odpowiednia cyfra dla 1955 r. wynosiła aż 28,4‰). Przypomnieć należy, że średni wskaźnik przyrostu naturalnego w miastach Polski w tymże roku wynosił 19,7‰. Na uwagę zasługuje stopniowe zmniejszanie się wskaźnika zgonów w Szczecinie, który wynosi obecnie 5,7‰, a dziewięć lat temu, w r. 1950 wynosił 10‰.

Osiedlanie się większej ilości młodych ludzi w Szczecinie w okresie 1945—1955 wywarło swój decydujący wpływ na strukturę wieku ludności miasta. I tak w połowie 1959 r. ilość dzieci poniżej lat 7 stanowi w Szczecinie 17,9‰, a młodzieży od 7 do 17 lat aż 20,3‰ ogółu ludności, czyli że 38,2‰ mieszkańców miasta to dzieci i młodzież szkolna².

Natomiast wskaźnik ludności w wieku produkcyjnym (18—59 lat) wynosił w tym samym okresie 56,6‰ ludności, z tym, że osób starszych niż 60 lat jest w Szczecinie jedynie 5,2‰. (Przybliżona przeciętna krajowa dla tych grup wieku wynosi: dzieci i młodzież 38,1‰, wiek produkcyjny 52,6‰, starsi ponad 60 lat 9,3‰).

² Te i inne dane zaczerpnięte z publikacji Szczecin w liczbach — wydanie Prezydium MRN w Szczecinie. Szczecin, czerwiec 1959 r.

Zestawienie to pokazuje, że przy przeciętnej ilości dzieci i młodzieży odpowiadającej średniej krajowej — wskaźnik ludności w wieku produkcyjnym jest w Szczecinie wyższy niż średnia krajowa, przy mniejszej procentowej ilości osób starszych. Uzasadnia to nazwanie Szczecina miastem ludzi młodych.

Wielkie przemiany socjologiczne dokonały się w Szczecinie w ostatnich latach. Niemal całkowicie zatracił się podział ludności w zależności od miejsca pochodzenia. Wytworzyła się zwarta społeczność miejscowa, do czego w ogromnej mierze przyczynił się fakt, że młodzież urodzona w powojennym okresie 1945—1959 stanowi w Szczecinie równo 1/3 ludności (33,9%), a więc już ponad 88 000, z czego przeważająca większość urodzonych w samym Szczecinie. Młodzież ta dorasta i kształci się w swym mieście rodzinnym.

Ten fakt, jak również stopniowe ustępowanie ruin, nowe budownictwo w śródmieściu, modernizacja i upiększanie miasta, stabilizacja życia gospodarczego — przyczyniają się do powolnej, ale stałej zmiany na korzyść psychiki społecznej mieszkańców.

Zdrowo pojęty patriotyzm lokalny rozszerzony jest w Szczecinie kontaktami z całym niemal światem poprzez port. W raporcie „UNESCO” o odbudowie Rotterdamu³ znalazło się znamienne zdanie, że „mieszkaniec Rotterdamu myśli najpierw o swym porcie, a potem dopiero o mieście przy tym porcie położonym”. W Szczecinie lat temu niewiele mieszkaniec miasta jeszcze nie odczuwał istnienia portu. Dziś Szczecin, stojący na pierwszym miejscu spośród portów polskich pod względem ilości przeładunku, zaczyna wyraźnie już odczuwać znaczenie portu dla swego rozwoju — i co więcej, zaczyna przestawiać, choć jeszcze powoli, swą gospodarkę komunalną na spełnianie usług dla portu i przemysłu związanego z gospodarką morską.

W ten sposób Szczecin staje się istotnie morskim miastem w skali światowej.

³ „The Unesco Courier” nr 7/8, 1959 str. 14.