

## GORZÓW WLKP. – WYKORZYSTUJĄC WYMIAR TERYTORIALNY

Ogłoszenie konkursu jest wyraźnym sygnałem o wysokim poziomie ambicji Gorzowa. Dokumenty przedstawione biorącym udział w konkursie świadczą o tym, że miasto ma silną tradycję w planowaniu urbanistycznym. A jednak pomimo ilości i dokładności dostarczonych informacji, nie można w kilku paragrafach lub planach streścić przestrzennej wizji, do której miasto dąży. **Silnej politycznej woli miasta nie dorównuje jasny i mocny „projekt miasta“.**

W ramach konkursu należało dokonać dwóch specyficznych zadań (aksonometrii) w uzupełnieniu projektu (w skali 1:1000), który obejmowałby całe centrum miasta. Poprzez analizę doszliśmy do wniosku, że **problem ma podłoże bardziej strukturalne, a dwa specyficzne projekty same w sobie nie są w stanie wykorzystać całego potencjału Gorzowa.**

### I – Wyzwanie naszymi oczyma.

Z naszej analizy wynika, że projekt ma przed sobą następujące główne wyzwania:

1 – **Aktualna sieć dróg** (jak również niektóre z planowanych zabiegów, takie jak wybudowanie tunelu samochodowego w centrum miasta) **wpływa negatywnie na centrum, na dwa sposoby**. Po pierwsze, tworzy wielką barierę pomiędzy starym miastem, a częścią powstałą w XIX wieku. Po drugie, rozbija połączenie pomiędzy północnym a południowym brzegiem rzeki, jak również stosunek pomiędzy oboma brzegami, a rzeką Wartą. To ostatnie jest głównie efektem (złego) pomysłu poprowadzenia głównego ruchu poprzez rondo, dalej poprzez most Staromiejski, wewnątrz i poprzez centrum. **Zmieniona sieć drogowa może zwiększyć dostępność oraz znacznie zmniejszyć szkody** (patrz propozycja).

2 – **Pomimo istnienia wielu parków, miasto jest obecnie dość fragmentaryczne**. Przestrzeniom publicznym brak definicji, struktury i hierarchii, z powodu braku wyrównania ulic (powojenne budynki hołdują modernistycznej, wolnostojącej typologii). **Parki będą miały o wiele silniejszy wyraz, jeśli będą ze sobą dobrze połączone**.

3 – **Gorzów jest dziś podzielony** pomiędzy prawe i lewe nabrzeże. Jest to związane głównie z natłokiem ruchu samochodowego na moście Staromiejskim, ale również przez samo traktowanie nabrzeży. Zaskoczyło nas, że silna północno-południowa oś piesza/tramwajowa z XIX wieku, nagle zatrzymuje się na starym mieście, zamiast ciągnąć się dalej i łączyć Wartę i południe miasta. **Głównym wyzwaniem jest połączenie otwartego krajobrazu doliny, południowej części miasta (z jej stadionem, sklepami, mieszkaniami itd.), nabrzeży Warty, starego miasta oraz dziewiętnastowiecznego miasta razem, w formie silnej osi pieszej/rowerowej/tramwajowej**.

4 – W dniu dzisiejszym związek z Wartą jest o wiele słabszy niż w przeszłości (ukazanej na starych pocztówkach). Zaskakuje nas również to, że przyszła oś piesza w starym mieście planowana jest wzdłuż rzeki, zamiast „w jej stronę“. Ponadto, przestrzenie zielone wzdłuż rzeki (gdzie mieści się kampus uniwersytecki) nie są połączone z centralnymi parkami. **Połączenie pomiędzy miastem, a rzeką musi zostać pilnie odbudowane**, poprzez stworzenie mocnych połączeń pieszych,

łączących wewnętrzne parki z nabrzeżem oraz skoncentrowanie budynków użyteczności publicznej oraz inicjatyw po obu stronach rzeki.

**5 – Na koniec, z tonu dokumentów dotyczących konkursu wyczuliśmy, że Gorzów ma na celu stanie się poważnym graczem na scenie regionalnej i krajowej.** Miasto wydaje się pragnąć wydostać się z cienia Poznania i szuka rozwiązania, aby zapobiec zepchnięciu z głównej osi Berlin – Poznań. Z naszego punktu widzenia rozwiązaniem konkursu powinien zostać „**plan miasta**“ z jasnym pomysłem na to, jak z przenieść Gorzów na wyższy poziom: **projekt, który zrobi z Gorzowa wyróżniającego się cel na poziomie krajowym (europejskim?).**

**Dlatego zdecydowaliśmy się zaproponować pomysł kompletnego projektu miasta,** który ma jasną wizję i daje trzy przykłady tego, jak wprowadzić tę wizję w życie i konkretne działania. Nasze propozycje mają wskazać nasze podejście i mogą zostać zaadaptowane na późniejszym etapie.

## **II – Wizja**

Miejska wizja wyznacza ramy wszystkich następujących projektów. Każdy strategiczny projekt w mieście, prywatny czy publiczny (lub mieszany) ma być podjęty w celu umożliwienia miastu osiągnięcia tej wizji. Stworzenie i rozwijanie takiej wizji zaczyna się od zdefiniowania najmocniejszych aspektów tożsamości Gorzowa:

**Co sprawia, że jest to miasto odróżniające się od każdego innego miasta w Polsce? Co sprawia, że wyróżnia się ono na skalę krajową?**

**Uważamy, że korzenie odpowiedzi na to pytanie znajdują się w imponującym i niepowtarzalnym krajobrazie Kotliny Gorzowskiej.** Projekt ma na celu przywrócić w Gorzowie zażyły związek z rzeką Wartą i naturalnym krajobrazem doliny. Wprowadzenie miejskiej domeny do tego średniego rozmiaru miasta, w równowadze z jego fantastycznym kontekstem terytorialnym, jest najbardziej efektywną drogą do osiągnięcia trzech celów jednocześnie:

- 1 – Stworzenie charakterystycznego obrazu Gorzowa na poziomie ponad-regionalnym (krajowym/europejskim)
- 2 – Rozwiązanie lokalnych problemów fragmentaryczności i braku czytelności w mieście
- 3 – Podniesienie jakości centrum miasta w sposób który pozwoli mu konkurować z peryferiami, a w ten sposób spróbować zapobiec rozlewaniu się miasta

Wejdź na [maps.google.com](https://maps.google.com) i wpisz „Gorzów“. Będziesz zadziwiony tym, jak dokładnie możesz odróżnić Kotlinę Gorzowską na obrazie satelitarnym. Lasy millenijne, rzeka Warta i rolniczy krajobraz doliny tworzą magiczną mieszankę. Nic pomiędzy Berlinem a Warszawą nie wyróżnia się aż tak bardzo. **Obraz terytorialny wygląda jak odcisk/pieczętka Gorzowa na mapie.**

Patrząc spoza Polski, „pieczętka“ ta jest elementem, który wysuwa Gorzów na pierwszy plan. Daje to miastu Gorzów wpływ, który przewyższa jego umiarkowany rozmiar miejski: **obszar ten wydaje się być brakującym ogniwem pomiędzy miastem średniego rozmiaru, a jego wielką ambicją.** Naturalny krajobraz Gorzowa

jest jego największym kapitałem/zasobem, który może doładować jego obraz i ekonomię.

**Wykorzystanie obrazu i jakości Kotliny Gorzowskiej** w celu awansowania miasta Gorzowa pociąga za sobą konieczność, aby połączenia pomiędzy miastem i terenem były bardzo mocne w obie strony: mieszkańcy i turyści muszą mieć możliwość łatwego dostępu do otaczającego krajobrazu tak, aby cieszyć się jego pięknem. Teren musi odnajdować drogę do miasta i jego przestrzeni publicznych. Innymi słowy: place, parki, osie pieszych, trasy rowerowe i linie tramwajowe muszą być zorganizowane w sposób podkreślający naturalne elementy terenu i sprawiać, aby były one funkcjonalne i widoczne. **Ostatecznie, zwiedzającym i mieszkańcom Gorzowa należy stale przypominać, że miasto Gorzów i kotlina Gorzowska to jedno i to samo.**

Ten związek powinien być widoczny w trzech obszarach:

- Dolina, gdzie elementy terytorialne są dominujące, a fragmenty miasta są kruche i delikatne
- Kryto rzeczne Warty, gdzie natura i urbanistyka są równie silne
- Oraz wewnątrz tkanki miejskiej, gdzie rzeka Kłodawka walczy, aby odzyskać sobie trochę własnej przestrzeni.

Celem naszych strategicznych zadań jest wprowadzenie równowagi i harmonii pomiędzy zabudowaniami a naturalnym środowiskiem, we wszystkich trzech obszarach. Osiągając ten cel, miasto odniesie sukces w obrazowaniu siebie jako wierzchołka góry lodowej, który jest o wiele większy i bogatszy niż normalne miasto o rozmiarze Gorzowa. Daje to miastu Gorzów więcej wagi w kontekście krajowym, ale również pozwala mu korzystać ze swojego naturalnego kontekstu, aby wstrzyknąć wiele piękna i jakości w swoją tkankę miejską.

### III – Strategia

W czasach kiedy władze nie mają wystarczających środków finansowych by poddać miasto renowacji, niezbędne jest bardziej strategiczne podejście. Na podstawie analizy tkanki miejskiej, sieci dróg oraz naturalnego krajobrazu, odkryliśmy pewne strefy w których zabiegi na przestrzeni publicznej mogą spowodować zaistnienie efektu domino w transformacji. Aby poprawić zabudowaną tkankę miejską (wyrównanie, jakość, itd.), również inne ważne obwody pod zabudowę lub rekonstrukcję, zostały wyznaczone. Oba typy projektów uzupełniają się i potrzebują ducha współpracy pomiędzy sektorem publicznym, a prywatnym.

Chcąc sprawić, aby przestrzeń publiczna była bardziej czytelna i atrakcyjna, pierwszym krokiem który należy podjąć jest przywrócenie brakującej spójności w tkance miejskiej. Kiedy miasto będzie inwestować w przestrzeni publicznej, jednocześnie zachęcać będzie prywatny sektor do inwestowania w zabudowania wokół odnowionych przestrzeni.

W przypadku Gorzowa, naprawa struktury i jakości miasta zaczyna się od modyfikacji sieci dróg. Potrzebna jest odmienna filozofia, aby pozwolić miastu na zniesienie pewnych głównych barier wewnętrznych pomiędzy kwartałami miasta a krajobrazem.

Nowy schemat sieci dróg pozwala nam na pomniejszenie pewnych ważnych linii

ruchu, a nawet na zlikwidowanie pewnych ponad gabarytowych ulic które rozdzierają tkankę miejską (patrz poniżej). Kiedy ten schemat zostanie wprowadzony, nasz projekt proponuje rozpoczęcie dokładnej renowacji przestrzeni publicznej (uwolnionej od ruchu). Zachęci to sektor prywatny do odnawiania lub budowania nowych inwestycji w mieście, z pierwszeństwem w obszarach centralnych oraz do postępowania według wytycznych zdefiniowanych poprzez wizję.

#### IV – Opis projektu

##### Proponowana sieć dróg

**Ruch przelotowy (przecinający Gorzów, lecz podążający do innych celów) nie musi przecinać centrum miasta, ani jego sąsiedztwa:** powinien zbiec w stronę obwodnicy (z niezbędnymi pracami budowlanymi w celu rozbudowy). Obszar przemysłowy pozostaje dobrze połączony poprzez obwodnicę oraz przez zjazdy z niej. Ruch kierujący się w stronę konkretnych celów w centrum miasta zorganizowany jest za pomocą drugiej obwodnicy, która otacza obszary centralne. **Zaproponowana hierarchia pozwala mieszkańcom i zwiedzającym na wybór najbliższego ich celowi zjazdu z obwodnicy, a tym samym zmniejsza się rozmiar dróg w miarę zbliżania się do centrum.** W końcu, część dróg w ścisłym centrum może zostać nawet zlikwidowana.

Droga prowadząca z drogi szybkiego ruchu, przechodząca przez most Staromiejski zostanie zmniejszona do lokalnego połączenia pomiędzy brzegami północnym i południowym. Dostęp do centrum zapewniony jest poprzez zjazd z autostrady na północ od nowego mostu na Warcie. Sieć tramwajowa rozszerzona została na południowy brzeg miasta (jak w przeszłości): redukcji ruchu samochodowego towarzyszy wzmocnienie komunikacji miejskiej. **Oś piesza/rowerowa/tramwajowa scala dziewiętnastowieczny kwartał, stare miasto, nabrzeże Warty i południowe przedmieście w jedno.**

##### Strategiczne działania w przestrzeni publicznej

Według wymagań konkursu musimy **przedstawić dwa „zblżenia“**. Wybraliśmy dwa miejsca, w których zlikwidowanie barier jest jasne: ring oddzielający stare miasto od reszty centrum (ul. Józefa Wybickiego) oraz most, który łączy dwie strony rzeki Warty (most Staromiejski). Wybór tych dwóch segmentów nie jest przypadkiem: oba są **segmentami pomiędzy dwoma częściami miasta** (w pierwszym przypadku pomiędzy kwartałem dziewiętnastowiecznym a starym miastem, a w drugim przypadku pomiędzy północną, a południową częścią Gorzowa), **ale również miejscami, w których miejskość jest w kontakcie z głównymi elementami terytorium** (z Klodawką w pierwszym przypadku i rzeką Wartą w drugim przypadku).

##### Publiczna ikona na południowym wybrzeżu

Na południowym nabrzeżu istnieje potrzeba powstania poważnego ośrodka publicznego. Budynek miejskiej biblioteki, muzeum lub hali kongresowej przyciągnie uwagę mieszkańców Gorzowa na południowy brzeg i awansuje jego obraz. **Budynek jest odpowiednikiem starego kościoła i nanosi na krajobraz rzeki Warty element nowoczesnej architektury** (który powinien zostać przedmiotem międzynarodowego

konkursu). Utworzona publiczna promenada, pomiędzy tymi dwoma budynkami, staje się miejscem do zadowolenia z subtelnego dialogu pomiędzy pięknym naturalnym krajobrazem a rozwijającą się architekturą miejską (kościół, wiadukt kolejowy, nowy budynek użyteczności publicznej, nowy projekt mostu Staromiejskiego, itd.).

#### **Alternatywa dla eksurbanizacji** (*procesu rozlewania się miasta*)

Życie w równowadze z otoczeniem oznacza również ograniczanie ekspansji miasta (miejskiej eksurbanizacji). **Życie blisko centrum wcale nie musi oznaczać porzucenia kontaktu z naturą.** Dobrym początkiem jest zagęszczenie centrum wokół odnowionej sieci parków i przestrzeni publicznych. Ponadto, jak najbardziej możliwe jest to, aby uzyskać zwarty rozwój, w wyniku którego większość ludzi będzie mogła mieć prywatne ogródki. Na przykład, projekt proponuje ekologicznie przyjazne osiedle na południowym brzegu rzeki. Osiedle jest wysoko zagęszczone (60 mieszkań/ha), ale każdy ma prywatny ogród. Plan zarządzania wodą pozwala na ponowne użycie deszczówki oraz przeniknięcie jej nadmiaru do gleby. Dostosowana sieć drogowa daje pierwszeństwo pieszym i rowerzystom oraz wzmacnia poczucie bezpieczeństwa (dla dzieci). Rezultatem jest coś w rodzaju wioski blisko centrum. **Jest to tylko jeden przykład na to, jakie realne alternatywy dla eksurbanizacji można wprowadzić odpowiednio zagęszczając dostępne działki w mieście.**

#### **V- Ogólna refleksja na temat dostępności Gorzowa Wielkopolskiego**

Gorzów posiada silny profil przemysłowy oraz energię ambitnego przedsiębiorcy, **by utrzymać konkurencyjność na rynku, miasto musi zostać lepiej połączone drogami, koleją oraz drogami wodnymi** z resztą kraju. Inwestycja w celu utworzenia **multimodalnego węzła transportowego** może zapewnić lepszy dostęp do przemysłu, turystów i mieszkańców. Ciężko jest określić idealne miejsce dla powstania takiego dworca w kontekście tego konkursu (nie posiadamy wszystkich potrzebnych elementów). Z tego powodu zaproponowaliśmy trzy alternatywne rozwiązania (jednakże jedno z nich wydaje nam się najbardziej prawdopodobne). A jednak wszystkie trzy rozwiązania posiadają istotne wady z punktu widzenia ekologii, w związku z czym propozycja ta powinna zostać uważnie zrewidowana, z udziałem lokalnych władz.

Rozwiązanie problemu dostępności Gorzowa musi najpierw zostać przedyskutowane na szczeblu krajowym. Choć Europa zamierza przemienić rzekę Wartę w jedno z głównych połączeń w transporcie wodnym (pomiędzy Zachodem po jednej stronie i Warszawą i Gdańskiem po drugiej), główne połączenia kolejowe i drogowe omijają Gorzów i łączą Berlin bezpośrednio z Poznaniem. Ta refleksja wymaga wiele uwagi ze strony lokalnych władz: Gorzów musi renegocjować swoją łączność za pomocą kolei. Takie połączenie powinno służyć zarówno przemysłowi jak i turystom oraz mieszkańcom. **Bez należytego połączenia miasto nie będzie w stanie wykorzystać swojego przemysłowego i turystycznego potencjału.** W ramach tego konkursu nie jest możliwe zaproponowanie rozwiązania dla tego problemu. Więcej informacji i lepszy kontakt z miastem pozwoliłby nam stworzyć strategię na tym poziomie, gdybyśmy zostali wybrani. Jednak wydaje się nam to ważne, aby podkreślić tę sprawę i wnieść refleksję na ten temat.