

Stowarzyszenie Architektów Polskich

015

L

Opis koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania i
zabudowy Centrum Gorzowa Wielkopolskiego.

Centrum Gorzowa - Opis do pracy konkursowej

1. Opis stanu istniejącego.

1.1 Ocena istniejącej zabudowy

W wyniku zniszczeń wojennych przede wszystkim Stare Miasto legło w gruzach tracąc większą część swojej historycznej zabudowy. Powojenna odbudowa tej części miasta nie próbowała odtworzyć historyczną zabudowę. Obecna zabudowa charakteryzuje się:

- zmianą planu, sytuując budynki w sposób odmienny od historycznych planów,
- wprowadzeniem nowej skali budynków, które nie nawiązują do dawnego układu własności,
- zmianą architektury (płaskie dachy, ahistoryczny układ otworów okiennych i drzwiowych, powtarzalność, ujednoczenie detali, niski standard użytych materiałów),
- otwarciem przypadkowych widoków (ściany szczytowe bezokienne, wglądy na tylne widoki posesji itp.),
- intensywność obecnej zabudowy Starego Miasta w sposób bardzo widoczny odbiega od zabudowy historycznej tworząc w niektórych jego częściach zagospodarowanie o cechach zabudowy osiedlowej.

1.2. Układ komunikacyjny

Duże wyburzenia umożliwiły przeprowadzenie głównych szlaków komunikacyjnych przez środek miasta tworząc rozległe skrzyżowanie w Rynku, przy katedrze. Obecny układ komunikacyjny w rejonie Starego Miasta charakteryzuje się:

- klasą ulic umożliwiającą przejazd prawie wszystkich pojazdów przez środek miasta
(jedyne ograniczenie stanowi skrajnia na moście kolejowym $H = 3.8$ m),
- szerokością ulic na Starym Mieście, która umożliwiła wydzielenie torowisk tramwajowych.
- brakiem klarownego systemu obsługi komunikacyjnej i parkowaniem,
- niewielkimi powierzchniami przeznaczonych tylko dla pieszych,
- brakiem dróg rowerowych w rejonie Starego Miasta,
- czytelnym schematem komunikacji tramwajowej.

1.3. Rzeka Warta

Jest odcięta od Starego Miasta estakadą kolejową. Wzdłuż rzeki znajdują się częściowo dobrze zagospodarowane tereny spacerowe i rekreacyjne.

2. Założenia projektu.

Projekt traktuje obszar staromiejski, jako „element krystalizujący” miasto Gorzów, dążąc do odzyskania jedności i zwartości urbanistycznej miasta średniowiecznego. Jak wynika to z doświadczeń innych miast, zespoły historyczne posiadają siłę przyciągania mieszkańców, turystów i co za tym idzie, są również atrakcyjne inwestycyjnie. Przedstawiona koncepcja konkursowa pokazuje, że poprzez proponowane zmiany planu i wprowadzenie nowej architektury dostosowanej do kontekstu lub też zrekonstruowanie tego, co można i warto, można uzyskać klimat intensywnej, pełnej życia przestrzeni handlowo - usługowo -mieszkalnej i publicznej.

Fakt powstania dwóch nowych przepraw mostowych na kierunku Szczecin i Wałcz otworzył nową szansę rozwoju dla Gorzowa, które dotąd były niemożliwe. Centrum miasta zostało uwolnione od ruchu tranzytowego, który dotąd musiał przejeżdżać przez środek miasta.

Założenia:

1. Stare Miasto najatrakcyjniejszą przestrzenią dla mieszkańców Gorzowa maksymalnie uwolnioną od ruchu samochodowego.
2. Przeniesienie tranzytowego ruchu samochodów ze Starego Miasta na ramę komunikacyjną otaczającą Stare Miasto, pozostawiając ulice wewnętrzne, jednokierunkowe o ruchu uspokojonym dla obsługi i dojazdów docelowych.
3. Szanując historyczne przekazy planu oraz architekturę obiektów Starego Miasta należy uznać, że pełna rekonstrukcja nie jest możliwa. Zabudowa powojenna, choć nie przedstawia wysokich wartości architektonicznych, pełni swoje funkcje i trudno oczekiwać, aby w przewidywalnym czasie możliwe było całkowite jej wymienienie. Projekt proponuje poprawę estetyki zabudowy i stopniową wymianę zużytych budynków na obiekty, które można zrekonstruować mając na uwadze stan techniczny, wymagane standardy, potrzeby i opłacalność.
4. Wskazanie nowych możliwości inwestowania na terenie Starego Miasta, wskazanie również nowych terenów inwestycyjnych na lewym brzegu Warty, proponując symboliczne połączenie Starego Miasta z Nowym Centrum Gorzowa. Tereny te mogą być interesujące dla różnych inwestorów („dużych i małych”, zagranicznych i dla kapitału miejscowego w tym gminnego ze względu zróżnicowaną skalę oferty projektowej).
5. Tworzenie wizerunku miasta atrakcyjnego dla mieszkańców i turystów poprzez wykorzystanie rzeki Warty, terenów wzdłuż rzeki oraz ożywienie centrum miasta (nowe funkcje, strefy piesze, nowa estetyka proponowanych obiektów, możliwość nowych inwestycji).
6. Rozbudowanie terenów zielonych w celu uzyskania połączonych ciągów tworzących zielone „szwy” miasta.

3. Opis projektu, przyjęte rozwiązania.

3.1. Obsługa komunikacyjna

3.1.1 Komunikacja publiczna

Projekt utrzymuje istniejące linie tramwajowe, które tak jak obecnie, przejeżdżają przez ulice Bolesława Chrobrego i gen. Władysława Sikorskiego krzyżując się na Rynku. Współczesny tramwaj jest cichy, niezawodny, „czysty” i funkcjonalny. Przesunięcie torowiska tramwajowego na północną stronę ulicy gen. Władysława Sikorskiego uwalnia nitkę południową na przestrzeń dla pieszych i na nowe wzbogacające centrum funkcje. Nawierzchnia torowiska utwardzona, lecz różna od powierzchni dla pieszych umożliwia przejazd po torowisku pojazdów uprzywilejowanych. Analogiczne rozwiązanie zaproponowano dla ulicy Bolesława Chrobrego: Wygrodenia małą architekturą lub niską zielenią zapobiegają wtargnięciu pieszych na torowisko. Dla realizacji idei połączenia Starego Miasta z Nowym Centrum projekt proponuje wprowadzenie serwisu minibusami, które połączą oba brzegi Warty. Przystanki tramwajowe i autobusów zlokalizowano blisko siebie, na Rynku, tworząc centralne miejsce przesiadkowe dla głównych relacji miejskich. Komunikacja autobusowa porusza się po ulicach zewnętrznych dla Starego Miasta, tworząc „pierścień” opasujący tereny centrum.

3.1.2 Komunikacja samochodowa.

Jak już uprzednio wspomniano, ruch tranzytowy został skierowany na dwie nowe przeprawy mostowe a więc dla komunikacji wewnątrz miejskiej wystarczające są istniejące ulice Władysława Jagiełły, Józefa Wybickiego, Władysława Łokietka, Ewarysta Estkowskiego, Konstytucji 3 maja, gen. Władysława Sikorskiego, Młyńską, Spichrzową i S. Cichońskiego tworzące ramę komunikacyjną, która umożliwia jazdę wokół centrum i wjazd w ulice jednokierunkowe obsługujące dany kwartał zabudowy. Przy ramie zlokalizowano potencjalne lokalizacje parkingów wielopoziomowych nadziemnych i jedną lokalizację dla parkingu podziemnego. Oprócz tych parkingów projekt przewiduje parkowanie przyuliczne tam, gdzie szerokość ulicy i warunki na to pozwalają. Dla nowych inwestycji przewiduje się odpowiedni parking podziemny. Projekt stara się realizować zasadę zatrzymania samochodów na obwodnicy. Wielkość centrum Gorzowa mieści się w izochronie krótkiego i wygodnego dojścia pieszego (max. ok. 10 min.).

3.1.3 Strefy ruchu pieszego (Rynek, ulice Bolesława Chrobrego i gen. Władysława Sikorskiego).

W projekcie zaproponowano obecne ulice Bolesława Chrobrego i gen. Władysława Sikorskiego, jako ulice piesze. W położonych wzdłuż nich budynkach, na paterze przewiduje się ciąg handlu i usług. Przestrzeń między budynkami i torowiskiem zaproponowana jest, jako miejsce kramów, drobnego handlu, zmieniającego się w rytm sezonów i aktualnych potrzeb. Płyta Rynku również przeznaczona jest dla ruchu pieszego. Głównym elementem przestrzennym pozostaje Katedra wraz otaczającym ją ukształtowaniem, pomnikiem i drzewami. Jako uzupełnienie na Rynku przewiduje się

miejsca na sezonowe ogródki i kramy oraz miejsca do siedzenia. Intencją projektu jest

-3-

całkowita zmiana obecnego wizerunku tych miejsc, uzyskanie klimatu żywego i atrakcyjnego wizualnie miejsca, przyjaznego i bezpiecznego, dającego różne możliwości spędzania czasu.

Jest to miejsce na organizowanie imprez, festynów i uroczystości o charakterze oficjalnym, religijnym, komercyjnym. Dla wzmocnienia powiązań prawej i lewej części Gorzowa zaproponowano przerzucenie kładki pieszej i rowerowej oraz wykorzystanie do tych celów mostu kolejowego poszerzając o wygodne przejście dla pieszych i rowerzystów. Nowa zabudowa przesłaniająca ślepą ścianę domu handlowego jest propozycją zlokalizowania sali wielofunkcyjnej na ok. 300 osób, która mogłaby służyć władzom miejskim, wojewódzkim dla organizacji imprez, koncertów, konferencji i innych wydarzeń kulturalnych (lokalizacja ta łączy się propozycją pozostawienia Urzędu Miasta w obecnym miejscu i rozbudowania w oparciu o niezabudowane działki sąsiednie). Z Rynku wyprowadzono pasaż handlowo - usługowy po śladzie ulicy Bolesława Chrobrego w kierunku mostu na Warcie, jako nową, atrakcyjną przestrzeń, która łączy Stare Miasto z Nowym Centrum.

3.1.4 Tereny zielone i rekreacyjne.

Gorzów jest miastem bogato wyposażonym w tereny zielone, w formie parków, terenów zieleni nieurządzonej lub terenów zieleni wzdłuż Warty i Kłodawki. Projekt proponuje łączenie zielonych terenów w układy ciągłe w celu wytworzenia „szwów” rozdzielających pasma zabudowy i umożliwiających bliski kontakt z najkorzystniejszymi miejscami dla rekreacji. Zielone „szwy” mają również korzystny wpływ na klimat centrum będąc swego rodzaju korytarzami przewietrzającymi tereny o zwartej zabudowie a taką projekt proponuje dla Starego Miasta. Niezwykle ważne i cenne dla Gorzowa są tereny wzdłuż Warty po obu jej brzegach. Obecny sposób zagospodarowania terenów na północnym brzegu, jako rekreacyjnego bulwaru jest wart kontynuacji. Natomiast zagospodarowanie brzegu południowego mogłoby być inne, bardziej naturalne, charakterystyczne dla dzikich brzegów Warty. Projekt przewiduje tu system ścieżek umożliwiających rekreację i łączących marinę i przystanie żeglarskie.

3.1.5. Gorzów lewobrzeżny.

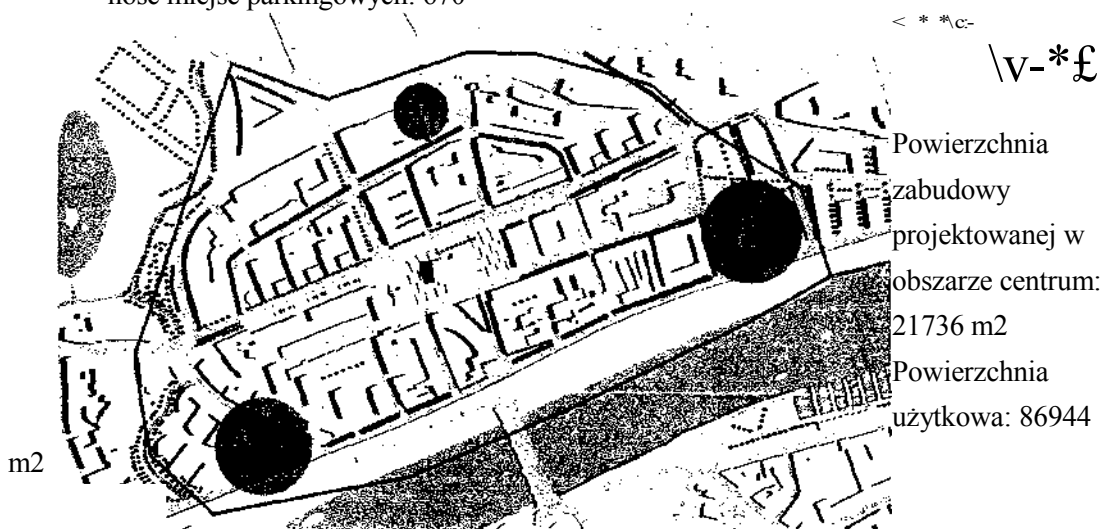
Bardzo korzystna decyzja zlokalizowania nowe centrum na Zawarcu została poparta poprzez zaproponowaną zabudowę mieszkaniową z usługami, handlem i biurami. Zwiększony udział zieleni w postaci zielonych szwów i terenów nadwarciańskich tworzy korzystne i atrakcyjne środowisko do zamieszkania. Bardzo istotne, aby oba brzegi połączyć oprócz dwóch istniejących mostów dwoma dodatkowymi przejściami pieszymi, które zapewnią wygodne połączenia obu brzegów.

4.Dane bilansowe

OBSZAR CENTRUM GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO:

- 1) Parkowanie równoległe wzdłuż ulic: 219 miejsc parkingowych
- 2) Powierzchnie parkingów kubaturowych:
 - a) Parking wielopoziomowy - 3 kondygnacje
Powierzchnia zabudowy - 2290 m² Powierzchnia użytkowa - 6870 m² ilość miejsc parkingowych: 350
 - b) Parking wielopoziomowy - 4 kondygnacje
Powierzchnia zabudowy-975 m² Powierzchnia użytkowa - 3900 m² ilość miejsc parkingowych: 200
 - c) Parking podziemny - 2 kondygnacje
Powierzchnia zabudowy - 6700 m² Powierzchnia użytkowa -13400 m² ilość miejsc parkingowych: 670

3)



m²

