

# OPIS

KONCEPCJI URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ  
ZAGOSPODAROWANIA I ZABUDOWY  
CENTRUM GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

---

## I. ROZWIĄZANIA ARCHITEKTONICZNO-URBANISTYCZNE

### 1. IDEA KONCEPCJI KONKURSOWEJ

Zasady, którymi kierowaliśmy się przy tworzeniu projektu mają charakter założeń ukierunkowanych na stworzenie z centrum Gorzowa Wielkopolskiego obszaru o wyjątkowym charakterze – na miarę dynamicznie rozwijającego się Miasta.

Ten odnowiony fragment miasta to spotkanie **tradycji z nowoczesnością**, przenikanie **architektury z naturą**. Filozofia projektu opiera się na stworzeniu różnych typów przestrzeni, z których każda charakteryzuje się inną dominującą funkcją, charakterem zabudowy oraz zasadą jej konstruowania, jednak przy powszechnie panującej zasadzie, że to **CZŁOWIEK** jest najważniejszym elementem natury.

Nie zależało nam na ekstrawagancji, szaleństwie - które szybko się nudzą. Zależało nam na elegancji z odrobiną szaleństwa, czyli na tym co dla nas jest ponadczasowe.

#### **Gorzów zaistnieje jako miasto europejskie.**

Położenie Gorzowa w stosunku do takich metropolii jak Berlin, Poznań czy Szczecin stawia Miasto przed ogromnym wyzwaniem – lecz nie polegającym na tym by je dogonić i dorównać skalą, ale aby stać się realną dla nich alternatywą, oferując wysoki standard życia i pracy w przyjaznym otoczeniu.

Gorzów, z ofertą nowych terenów inwestycyjnych w sąsiedztwie centrum, możliwych do zagospodarowania od podstaw i bez ograniczeń, blisko granicy z Niemcami, będzie atrakcyjny szczególnie dla lokalizacji biznesu. Właśnie w tej formie aktywności należy upatrywać rozwoju Gorzowa.

Hasło, które jest przewodnikiem naszej pracy to: **DYNAMICZNY GORZÓW**

### 2. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA

W obszarze opracowania wyróżnia się dwie zasadnicze części, położone po obu stronach Warty.

#### 2.1. Część północna

Część północna z historycznym centrum, to obszar, który poddajemy rewitalizacji i uzupełnieniu zabudowy. Część północną podzieliliśmy na sfery, w których dominują różne społeczne aktywności wymagające innego podejścia do zagospodarowania.

Najważniejszą sferą w części północnej jest:

**sfera spotkań i kultury** – zawiera ona obszar staromiejski, w którym tętni życie codzienne i świąteczne Miasta. Głównym działaniem w tym obszarze jest stworzenie przestrzeni publicznej, wolnej od ruchu samochodów usytuowanej w sąsiedztwie największej atrakcji turystycznej Gorzowa czyli Katedry pw. Najświętszej Marii Panny. Przestrzeń ta przybiera postać rozbudowanego placu usytuowanego na przecięciu dwóch ważnych osi – ul. Sikorskiego i ul. Chrobrego. Istotnym elementem tej sfery jest, odzyskane dla ludzi, pasmo dawnej fosy, która tworzy naturalną i historyczną granicę obszaru staromiejskiego.

Kolejne sfery części północnej to:

**sfera dóbr i możliwości, dobrego sąsiedztwa i bliskości** – wszystkie znajdują się w obszarze śródmieścia przylegającym bezpośrednio do sfery spotkań i kultury zdominowanym w znaczącym stopniu – szczególnie w części północnej – przez XIX w. zabudowę kwartałową. Główną zasadą kształtowania tego obszaru jest dopełnianie zdewastowanych i przekształconych niekorzystnie kwartałów zabudowy. W części zachodniej podstawowym elementem kompozycyjnym jest park miejski z jeziorem, z którego wychodzą ciągi piesze w kierunku centrum. Wokół parku rewitalizuje się kwartały zabudowy i je uzupełnia. Obszar śródmieścia – sfera dóbr i możliwości - obejmuje również dworce: kolejowy i autobusowy. W obszarze tym przewiduje się całkowite przekształcenia polegające na wbudowaniu dworca autobusowego w kwartał zabudowy oraz wykreowaniu placu przed dworem kolejowym, który będzie wizytówką miasta dla przyjeżdżających koleją.

**sfera wiedzy** – to wyodrębniony funkcjonalnie obszar usytuowania obiektów uczelni wyższych. Z racji szczególnego charakteru, jednakowoż blisko centrum, skłania ku swobodnemu zagospodarowaniu, w nasyconym zielenią obszarze.

**sfera relaksu** – obejmuje park Siemiradzkiego wraz z całym ciągiem rzeki Kłodawki, poprzez Park Wiosny Ludów, aż do ujścia Kłodawki do Warty. Sfera ta jest ponadlokalnym – miejskim, elementem integrującym wszystkie sfery w północnej części obszaru.

**waterfront** – czyli sfera nabrzeża to obszar na południe od estakady kolejowej, dla którego najważniejszą zasadą jest zapewnienie powiązań pieszych i rowerowych z częścią staromiejską. Otwarcie Miasta w kierunku rzeki i stworzenie miejsc rekreacji jest priorytetem w tej strefie. Waterfront jest naturalna kontynuacja sfery spotkań i kultury.

## 2.2. Część południowa

Część południowa to nowa dzielnica, która obok pełnego zadumy i refleksji Starego Miasta, stanie się drugą wizytówką Gorzowa – dynamiczną na miarę współczesnych czasów. Obszar ten – będący przed wojną prężną dzielnicą śródmiejską – w latach powojennych podupadł i wyludnił się. Trzeba przywrócić go ludziom, trzeba przywrócić go Gorzowowi. W przyszłości nie będzie tylko widokiem z okna przejeżdżającego samochodu, ale stanie się integralną częścią centrum.

Część południową podzielono na trzy sfery:

**sfera biznesu** – to obszar stanowiący „serce” części południowej, położony na osi mostu Staromiejskiego, poprzez most nawiązujący dialog ze sferą kultury i spotkań i będący jego współczesnym odbiciem. Głównym elementem kompozycyjnym sfery jest esplanada z aleją, tramwajem i placem, powiązana funkcjonalnie z mostem Staromiejskim oraz obszarami położonymi po jej wschodniej i zachodniej stronie.

**sfera wyciszenia** – to obszar położony pomiędzy nabrzeżem rzeki, Trasą Nadwarciańską a ul. Zieloną oraz sferą biznesu. W sferze wyciszenia pojawia się atrakcyjna nowa dzielnica mieszkaniowa o skryzalizowanej, silnej kompozycji, wyposażona w komplet elementów zapewniających wysoką jakość życia m.in. w komunikację tramwajową, zielen i lokalne centrum usługowe.

**sfera spokoju** – to obszar położony pomiędzy nabrzeżem rzeki, trasą kolejową i sferą biznesu. Sfera ta zapewnia klasyczną ofertę mieszkaniową powiązaną z wachlarzem usług i wyposażoną w śródmiejską zielen. Zabudowa mieszkaniowa płynnie przechodzi tutaj – nierozdzielona szlakami komunikacyjnymi – w zielen okalającą Wartę, tworzy prawdziwy waterfront - mieszkania z widokiem na wodę i Stare Miasto.

## 2.3. Zielen

Gorzów jest miastem pełnym parków, skwerów i innych terenów zielonych, dlatego zielen, poprzez kontynuacje, jest integralną częścią całego projektu. Pojawia się w większości sfer, jako element towarzyszący lub jak w przypadku sfery relaksu jako element podstawowy.

Najważniejszymi działaniami są:

- wprowadzanie zieleni w „odzyskane” przestrzenie publiczne, szczególnie w obszary ulic o dominującym ruchu pieszym – jako szpalery drzew,
- wprowadzenie zieleni do wnętrza kwartałów zabudowy służących jako lokalne, „osobiste” sfery relaksu

## II. KOMUNIKACJA

### 1. ZAŁOŻENIA

Konstruując rozwiązania komunikacyjne w naszej pracy konkursowej działaliśmy w oparciu o przyjęte, określone poniżej zasady:

Zasada 1 - **Ograniczenie w centrum miasta ruchu** związanego z tranzytem między dzielnicami.

Zasada 2 - Przekształcenia układu drogowego w rejonie centrum powinny być oparte na rozwiązaniach **nie zachęcających kierowców** do swobodnej penetracji ścisłego centrum.

Zasada 3 - **Zachęcenie kierowców do korzystania z komunikacji publicznej** poprzez zapewnienie bardzo dobrych powiązań komunikacją tramwajową ze ścisłym centrum i stworzenie **możliwości pozostawienia auta** na jego obrzeżu.

Zasada 4 - Rozwiązania komunikacyjne **nie mogą zdominować** rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych – mogą co najwyżej się równoważyć.

Zasada 5 - Umożliwienie **swobodnego ruchu pieszego i rowerowego** w centrum miasta, szczególnie tam gdzie wyeliminowany został ruch samochodów.

### 2. ROZWIĄZANIA

#### 2.1. Samochody – najważniejsze zagadnienia

Głównym elementem rozwiązania komunikacyjnego jest wprowadzenie śródmiejskiego tunelu łączącego ul. Jagiełły w rejonie ul. Drzymały z ul. Estkowskiego. Tunel przejmie ruchy związane z połączeniami wewnątrzmiastowym na kierunku wschód-zachód, które nie mają źródła i celu podróży w ścisłym centrum miasta. Tunel uwolni przestrzeń ulic na powierzchni terenu dla ruchu docelowego związanego wyłącznie z dojazdem do poszczególnych kwartałów zabudowy i obiektów, a tym samym pozwoli stworzyć z tych ulic przestrzeń przyjazną człowiekowi – bez uciążliwości komunikacyjnych lub z ograniczonymi do minimum.

Do rozwiązania tunelowego dostosowany został układ istniejący, w taki sposób aby możliwe było powiązanie ulic obsługujących centrum do układu podstawowego w miejscach najbardziej do tego predestynowanych.

Dodatkowym elementem układu ulicznego jest nowy most drogowy łączący ul. Składową z ul. Wawrzyniaka, przechodzący na ulicami: Fabryczną i Śląską. Od strony północnej jego przedłużeniem jest nowa ulica łącząca się z ul. Sikorskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Kosynierów Gdyńskich, od południa – połączenie ul. Wawrzyniaka z ul. Grobla. Dzięki takiemu układowi tworzymy alternatywę na kierunku północ-południe w stosunku do mostu Staromiejskiego i istniejącej ul. Chrobrego, która jest głównym elementem dezintegrującym zagospodarowanie obszaru centrum miasta. Jednocześnie dajemy sobie możliwość eliminacji funkcji tranzytowej ul. Chrobrego i zablźnienia „ran” powstałych w wyniku wprowadzenia jej w historyczną tkankę miejską.

Układ ulic obsługujących Stare Miasto, często jednokierunkowych, został zaproponowany w układzie wyodrębnionych funkcjonalnie ćwiartek. Każda z ćwiartek posiada ulicę, która podłączona jest do układu podstawowego co najmniej w dwóch miejscach.

Uzupełnieniem tego układu jest stworzenie ciągu komunikacyjnego prowadzonego ulicami Spichrzową i Teatralną (wraz z nieistniejącym dzisiaj odcinkiem Cichońskiego – Teatralna). Ponieważ zaś ul. Warszawska na odcinku od Ronda Santockiego do ul. Ogrodowej ze względu na przekrój nie pozwala na płynne przeniesienie ruchu w obu kierunkach, projekt zakłada przeniesienie ruchu w kierunku Ronda na ciąg ulic jednokierunkowych Ogrodowa-Teatralna-Szpitalna, co pozwoli również wyeliminować istniejące niekorzystne włączenie ul. Teatralnej w Rondo Santockie. Dzięki przesunięciu na odcinku ul. Warszawskiej torowiska tramwajowego na południową stronę korytarza komunikacyjnego, uzyskano dogodne warunki dla przeprowadzenia ruchu samochodowego w kierunku od Ronda.

## 2.2. Tramwaje

Komunikacja szynowa – tramwajowa jest przyszłością dla wszystkich większych miast. Tak więc i w przypadku Gorzowa należy zmierzać do jej rozwoju. W projekcie konkursowym, w szczególności w obszarze ścisłego centrum, nadano priorytet przestrzennej komunikacji tramwajowej, głównie w postaci ulic tramwajowo-rowerowo-piesznych lub tramwajowo-samochodowych, lecz z wydzielonym torowiskiem.

Wprowadzono dodatkowe połączenie tramwajowe – dla obsługi nowych terenów mieszkaniowych – integrujące części Miasta położone po obu stronach Warty, a łączące ul. Warszawską przez ul. Cichońskiego z Wałem Okrężnym, czyli sferę dóbr i możliwości ze sferą wyciszenia.

Jednocześnie uznajemy za istotną możliwość przedłużenia tramwaju po południowej stronie Warty, aż do sfery biznesu i dalej do sfery spokoju z możliwością kontynuacji w kierunku południowym aż w okolice historycznej pętli w rejonie ulic Koniawskiej-Kobylogórskiej-Krótkiej.

## 2.3. Rowery i piesi

Ruch rowerowy i pieszy jest najbardziej pożądanym ruchem w obszarze ścisłego centrum, dla których w rozwiązaniu konkursowym wyznaczono obszary wyłącznie dla nich oraz ewentualnie dla ruchu tramwajowego. Wszystkie przestrzenie publiczne są dostępne dla ruchu rowerowego bez żadnych ograniczeń.

W obiektach parkingów strategicznych, o których mowa w pkt 2.4. wprowadza się parkingi rowerowe, dzięki którym stworzona zostanie możliwość realizacji podróży w mieście w ramach systemu Bike & Ride.

## 2.4. Parkingi strategiczne

Dla realizacji Zasady 3 niezbędne było wyznaczenie kilku miejsc dla lokalizacji parkingów strategicznych, które obsługiwać będą podróże tzw. „łamane” – częściowo samochodem, a częściowo komunikacją publiczną lub pieszo. Ich lokalizacje wynikają z położenia przy ulicach układu podstawowego oraz sąsiedztwa przystanków linii tramwajowych. Usytuowane są w taki sposób, aby każdy kierunek dojazdu do centrum dysponował parkingiem strategicznym, w odległości akceptowalnej dla dojścia pieszego do największych atrakcji centrum lub w pobliżu przystanków komunikacji publicznej. Proponowane miejsca dla parkingów strategicznych to:

- obszar położony przy skrzyżowaniu ulic Sikorskiego i Kosynierów Gdyńskich (w kwartale ograniczonym ulicami Sikorskiego, nowe przedłużenie Kosynierów Gdyńskich, Dworcowa, Składowa);
- obszar przy ul. Wybickiego przy skrzyżowaniu z torami tramwajowymi (ma terenie dzisiejszej restauracji McDonald's);
- przy skrzyżowaniu ulic Warszawskiej, Ogrodowej i Kusocińskiego (na obszarze dawnego kina „Kopernik”);
- przy skrzyżowaniu ul. Grobla z proponowanymi torami tramwajowymi, pomiędzy ul. Grobla a ul. św. Jerzego.

Wszystkie planowane obiekty na obszarze objętym konkursem wymagają zaplanowania odpowiedniej liczby miejsc postojowych. Zakłada się, że parkingi będą miały formę parkingów podziemnych lub ewentualnie wbudowanych w poszczególne obiekty.