



**OPIS KONCEPCJI  
URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ  
ZAGOSPODAROWANIA I ZABUDOWY  
CENTRUM GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO**

## I. IDEA PROJEKTU

Ideą projektu jest stworzenie wizji nowego Gorzowa Wielkopolskiego, którego schemat funkcjonalno-kompozycyjny opiera się na najbardziej wartościowych elementach jego dzisiejszego kształtu. Czerpiąc z przeszłości stworzyliśmy unikalny i nowatorski obraz przyszłego centrum miasta rozwijającego się PO obu stronach rzeki. Zaproponowano zrównoważony układ, gdzie nowa i wyrazista tkanka umiejscowiona na lewym brzegu Warty jest jak gdyby lustrzanym odbiciem, przefiltrowanym przez pryzmat współczesnego odczytania znaczeń średniowiecznej, zwartej struktury starego miasta. Pryzmatem jest rzeka, płynąca teraz przez serce miasta. Średniowieczny układ tkanki miejskiej na prawym brzegu Warty i nowe centrum biznesowo-kulturowe na południu łączy sieć nowatorskich rozwiązań komunikacyjnych (system mostów, kładek pieszych itp.). Nowy program funkcjonalny stanowiący przede wszystkim platformę współdziałania sfery kultury i biznesu ma przyciągnąć zdolnych i bogatych, ma również dać szansę dla nowych form aktywności mieszkańców w życiu społecznym. Równocześnie ma pobudzać dążenia do inwestowania w przyszłość swoją i swojego miasta. Wizjonerski układ nowego Gorzowa Wielkopolskiego, daleko odbiegający od dzisiejszego obrazu polskich miast pozwoli dobrze zaistnieć miastu na linii Berlin - Poznań - Warszawa. Gorzów Wielkopolski stanie się ..rozpoznawalna marka" wśród miast Polski i Europy.

## II. KOMPOZYCJA URBANISTYCZNA

Miasto na platformie. Dla koncepcji miasta rozwijającego się na obu brzegach rzeki najważniejszym elementem kompozycyjnym krystalizującym nowy układ jest umiejscowiona na południowym brzegu rzeki platforma komunikacyjna powiązana nitkami pieszych osi i mostów z prawobrzeżną strukturą historyczną. Platforma zawieszona na wysokości 5 metrów nad ziemią, (wsparta na wspornikach betonowa płyta) prowadzona jest na osiach wskazujących najważniejsze elementy miasta po obu stronach rzeki. Jej kształt jest wynikiem połączenia elementów, które w Gorzowie już istnieją oraz tych, które wprowadzamy do zastanej przestrzeni, aby ją trwale zaktywizować.

Platforma umożliwia połączenie, ale również odkrywa wyjątkowe relacje przestrzenne między tm. co stare i nowe. Łączy oba brzegi rzeki w wielu punktach, przybliża lewobrzeżny Gorzów i integruje z dotychczasowym centrum, zwiększając atrakcyjność i wartość terenów znajdujących się w ścisłym centrum miasta, a których potencjał pozostawał dotąd niewykorzystywany.

Organizm miasta w swoim nowym obliczu pozwala na współistnienie nowych i starych elementów struktury urbanistycznej, a kreowana zabudowa ..wtapia się" w historyczny układ prawobrzeżnego centrum. Sercem układu jest nowa biznesowo-kulturalna dzielnica, która w formie i funkcji stanowi bieuun - przeciwwagę dla historycznego centrum Gorzowa Wielkopolskiego. Jej wielkość, duża intensywność zabudowy oraz sposób kształtowania przestrzeni z dużym udziałem terenów zieleni ma nawiązywać dialog ze średniowiecznym układem miasta.

**Kształtowanie kompozycji urbanistycznej, przestrzeni publicznych i ciągów czasoprzestrzennych.** W projekcie, kształt urbanistyczny nowego centrum zdeterminowany jest przez elementy kompozycyjne i powiązania przestrzeni publicznych - place, trakty piesze na kładkach, schody i aleje. Komunikację zbiorową i samochodową miasta rozwiązano tak, aby usprawnić połączenia między dzielnicami i stworzyć preferencje dla ruchu pieszego (patrz rozdz. IV).

W północnej części miasta zmodernizowane i na nowo zorganizowane place będą połączone szerokimi alejami. Najważniejsze trakty piesze będą łączyły się w ważnych miejscach z platformą komunikacyjną - nowym organizmem urbanistyczno-architektonicznym na południu. Główną przestrzeń publiczną nowej części miasta tworzą olbrzymie schody, schodzące wprost do Warty i w niespotykany na świecie sposób łączące miasto z rzeką. Kładki łączące oba brzegi to kolejne przestrzenie publiczne, z których roztaczał się będzie wspaniały widok na panoramę miasta. Następujące po sobie elementy urbanistyczne i architektoniczne, ogólnodostępne dla wszystkich użytkowników przestrzeni łączy się w przemyślany trakt czasoprzestrzenny. Kulminacyjnym punktem systemu tych przestrzeni ma stać się kładka piesza z osi na linii Katedry wyrastająca z nowego organizmu urbanistycznego, zawieszona na wysokości 35 metrów nad rzeką.

Ważnym elementem funkcjonalno-kompozycyjnym projektu jest **zieleń i woda.** W projekcie miasto jest pełne zieleni, a Warta i Kłodawka stanowią ważny element jego funkcjonowania. Nowe przestrzenie zielone podpięte do układu lasów otaczających miasto wprowadzą do niego świeże powietrze i sprawią, że Gorzów Wielkopolski stanie się miastem wolnym od spalin i przyjaznym dla środowiska. Nowy układ urbanistyczny w południowej części miasta ustawiony jest prostopadle do rzeki Warty, co pozwala na swobodne i naturalne przewietrzanie. Proponowane wyburzenie budynków w kwartale między dawną linią murów obronnych na zachodzie, a rzeką Kłodawka i jego zazielenienie oraz podobne działania w kwartale na wschód od centrum do ul. Cichońskiego sprawią, że miasto będzie naturalnie przewietrzane. Zieleń ta będzie podpięta do istniejącej zieleni Parku Wiosny Ludów oraz zieleni pierścieniowo otaczającej układ średniowiecznego centrum (planty), a dalej do północnego klina zieleni.

### **III. ARCHITEKTURA**

Architektura proponowana w nowej części organizmu miejskiego jest wyrazem współczesnych nurtów stylistycznych, a ta która została zrealizowana z wielkiej płwty na prawym brzegu Warty ma zostać przebudowana i zmodernizowana tak, aby elewacje pierzei stały się pełnowartościowym obrazem dobrych praktyk w rewitalizacji architektonicznej. Bogate w nowoczesny detal elewacje budynków mają być interesujące dla mieszkańców i atrakcyjne dla przedsiębiorców. Wprowadzenie dominant wysokościowych w ścisłym centrum oraz charakterystycznych budynków mieszczących funkcje kulturowe (Muzeum Sztuki na północ od Katedry oraz proponowana mała galeria na zachód od Katedry) urozmaicą przestrzeń, ułatwia orientację i podniosą wartość estetyczną najważniejszych miejsc w mieście.

Potrzeba przeorganizowania układu funkcjonalnego „blokowsk” w historycznym centrum doprowadziła do stworzenia projektu tzw. **nowego bloku mieszkalno-usługowego**. Propozycja *nowego bloku* zakłada dobudowę jednej kondygnacji nadziemnej na powierzchni całego podkwartału tak, aby na jego obwodzie można było zorganizować powierzchnie handlu, a w jego wnętrzu parkingi. Mieszkania zajmą kolejne kondygnacje nadziemne. Na dachu pierwszej kondygnacji pomiędzy budynkami mieszkalnymi powstaną atrakcyjne dziedzińce, które będą ciekawie aranżowane służąc mieszkańcom jako: place zabaw, zielone skwery itp. Możliwa będzie również taka organizacja przestrzeni dziedzińców, aby w ich części mogły powstać restauracyjne ogródki letnie oraz małe knajpki, które będą zlokalizowane na pierwszym piętrze budynku.

**Architektura na lewym brzegu Warty** to przede wszystkim nowoczesne biurowce wpisujące się w kanon architektury high-tech. Budynki ze stali i szkła wyrastają z betonowej platformy, pod którą znajdują się tradycyjne ulice, place i skwery. Niezbędnym elementem nowej przestrzeni są drzewa - rosnące wzdłuż nowoczesnych budynków wystają ponad platformę tworząc ścianę zieleni. Nowe centrum Gorzowa Wielkopolskiego wyposażone będzie w dwa duże budynki kultury (opera i muzeum). Platforma będzie również łączyć biurowce z budynkami mieszkalnymi. Zapewnienie pełnego programu funkcjonalnego pozwoli temu miejscu tętnić życiem przez całą dobę tworząc atrakcyjne przestrzenie dla mieszkańców oraz gości.

**Strzelista kładka - nowy element krystalizujący miasto**. Kładka prowadzona na osi w stronę Katedry wyrastająca z centrum nowego organizmu urbanistycznego (*platformy*) strzeliście wspina się na wysokość 35 metrów nad poziom lustra rzeki stanowiąc wspaniałą punkt widokowy. Długa i smukła widoczna z daleka ze wszystkich stron miasta swoje kompozycyjne zakończenie ma na wieży Katedry. Wzajemne relacje obu struktur architektonicznych, widomy znak połączenia przeszłości z przyszłością stworzą rozpoznawalne logo miasta.

#### **IV. KOMUNIKACJA**

Niezwykle ważnym elementem projektu jest komunikacja całego miasta. Obejmuje ona komunikację samochodową, tramwajową, rzeczną i pieszo-rowerową po obu stronach rzeki.

Trzonem **komunikacji samochodowej** ma się stać rama okalająca centrum po obu stronach rzeki. W strategicznie ważnych punktach łączyła się będzie z drogami głównymi i zbiorczymi schodzącymi do centrum miasta. Na całej długości ramy dostępne będą dwa pasy ruchu w jednym kierunku, będzie miała ograniczoną ilość skrzyżowań, dwa tunele o łącznej długości 1270m, most nad rzeką oraz wiadukt nad torami kolejowymi. Rama pozwoli na szybka komunikacie zarówno do wewnątrz jak i na zewnątrz centrum. Do dyspozycji mieszkańców i gości przy zjazdach usytuowane będą dwa duże **parkingi typu Park & Ride** o łącznej pojemności do 1400 pojazdów, z których będzie możliwa szybka przesiadka na środki komunikacji lokalnej (tramwaj lub autobus) jak i regionalnej i dalekobieżnej (dworzec

autobusowy, dworzec kolejowy). Przewidujemy również wprowadzenie linii szynobusu, kursującego na odcinku dworzec główny - stacja południowa Zamoście.

Zachętą do korzystania z komunikacji zbiorowej w mieście ma być jej odpowiednia organizacja. **Tramwaje** linii przebiegającej na osi wschód-zachód oraz północ-południe przez centrum będą poruszały się pod ziemią, co sprawi, że będą szybkie i niezależne od ruchu zewnętrznego na tych odcinkach. Dzisiejsza linia tramwajowa z północy otrzyma nową trasę na południowy brzeg rzeki, gdzie tramwaj będzie kursował pod zaprojektowaną platformą.

### **Komunikacja w historycznym centrum:**

**Komunikacja samochodowa w historycznym centrum** będzie ograniczona dla ruchu samochodowego. Ulice na osi wschód-zachód oraz północ-południe oraz drogi obiegające średniowieczny kształt centrum będą drogami jednopasmowymi ruchu spowolnionego. Jedynie takie rozwiązanie pozwoli na rotacje ludzi w mieście i ułatwi życie mieszkańcom oraz gościom.

Najważniejsza jednak będzie **komunikacja piesza**, która otrzyma szerokie, zadrzewione aleje spacerowe oraz deptak wysadzony drzewami w wewnętrznym pierścieniu historycznego centrum tylko dla ruchu pieszego i rowerowego. Główne kierunki piesze będą znajdowały się na osiach wschód-zachód oraz północ-południe, choć od nich będą odchodziły kolejne trakty w nowych kierunkach, które będą podążały do najbardziej wartościowych miejsc miasta.

### **Komunikacja na lewym brzegu Warty:**

**Komunikacja samochodowa** będzie odbywała się pod platformą. Drogi będą jednokierunkowe, a kierunek ruchu będzie zgodny z ruchem wskazówek zegara. Ruch pod *platformą* będzie spowolniony. Dojazd do centrum będzie odbywał się bezpośrednio z ramy centrum (patrz punkt: Komunikacja kołowa), która będzie przechodziła dokładnie pod nowym układem urbanistycznym, a z której będą odchodziły wychodzące na powierzchnię pasy ruchu.

Na lewym brzegu rzeki **komunikacja piesza** będzie odbywała się na dwóch poziomach - na *platformie* oraz pod nią. Na *platformie* nie ma ruchu samochodowego tylko pieszy i rowerowy, co umożliwi szybkie i bezpieczne przemieszczanie się ludzi z miejsca do miejsca. Ruch pieszy między brzegami umożliwi 5 pieszych kładek (Most Staromiejski - będzie pełnił funkcję mostu pieszego).

**Komunikacja rowerowa** będzie możliwa na całej platformie na wyznaczonych pasach ruchu. Na północ od rzeki na wyznaczonych w projekcie ulicach zostaną wydzielone pasy ruchu rowerowego oraz ścieżki rowerowe. Na obu parkingach typu Park & Ride oraz w całym mieście będą usytuowane samoobsługowe wypożyczalnie rowerów w zorganizowanym systemie.

**Komunikacja rzeczna.** W projekcie na lewym brzegu rzeki proponujemy miejsce, w którym można stworzyć mały port jachtowy wraz z mariną. Miałyby on być uzupełnieniem większego portu znajdującego się przy ul. Wał Okrężny (poza zakresem opracowania), do którego zakładamy dojazd przedłużoną ulicą Śląską.

## **V. Miasto nad Wartą**

Gorzów Wielkopolski leży nad trzecią co do długości i jedną z najpiękniejszych krajobrazowo rzek w Polsce. Zaproponowane rozwiązania urbanistyczne sprawia, że miasto wyraźnie przybliży się do Warty. System przestrzeni publicznych - kładek, przejść, placów, platform oraz ciągłość linii komunikacyjnych między północą, a południem sprawia, że od tej pory życia miasta będzie skupiać się nad rzeką. Wraz z dodatkowymi funkcjami - operą, muzeum w dawnym spichlerzu, portem jachtowym oraz muzeum w Willi Pauckscha stworzą ciekawą ofertę rozrywki dla mieszkańców i gości miasta.

Nowe rozwiązania architektoniczne nabrzeża godzą ze sobą dziki i naturalny charakter rzeki z prostotą modernistycznej architektury. Przebicie nisz pod wiaduktem kolejowym, przebudowa nabrzeża na północy i budowa nabrzeża na południu mają połączyć Gorzów Wielkopolski w spójny organizm miejski. Tylko działania inwestycyjne po obu stronach Warty pozwolą mieszkańcom miasta poznać swoją rzekę na nowo, a gościom spędzić czas w przyjemnym miejscu. Stąd najwyraźniej widoczne będą powiązania wybiegającej w przyszłość urbanistyki z tradycją średniowiecznej tkanki.

## **VI. Miasto między Berlinem a Poznaniem**

Opisane wyżej zabiegi i decyzje; urbanistyczne, kompozycyjne, komunikacyjne i architektoniczne mają na celu stworzenie spójnego, jednorodnego organizmu miejskiego, który mógłby zaspokoić wszelkie potrzeby jego mieszkańców. Czytelne przestrzenie publiczne; organizacja szeregu placów i skwerów, podkreślanie spuścizny urbanistycznej i architektonicznej miasta, zieleń oraz nowoczesna i zwarta zabudowa na południowym brzegu rzeki odpowiadają na potrzeby współczesnego mieszkańca miasta.

Działanie wg opisanej idei funkcjonalno - przestrzennej ma za zadanie stworzyć niewpowtarzalny organizm - unikalne miasto przyszłości - takie, które czerpie z przeszłości - *Nowy Gorzów Wielkopolski*. Tylko takie rozwiązania mogą stać się na tyle nowatorskie i rozpoznawalne, że Gorzów Wielkopolski stanie się marka, w którą warto inwestować. Mieć tutaj swoje biuro, siedzibę firmy, albo mieszkać tu. to wielki prestiż, to coś modnego, rozpoznawalnego, coś o czym się mówi. To również alternatywa dla dużych, zatłoczonych miast, w których człowiek jawi się na trzecim planie. Wtedy Gorzów Wielkopolski położony na szlaku komunikacji europejskiej wschód-zachód, będzie mógł konkurować swoją specyfiką z wielką aglomeracją Berlina, jak i inwestującym w nowe rozwiązania

Poznaniem, ale na płaszczyźnie, na której te miasta już nigdy nie będą dla niego konkurencyjne.