

**OPIS KONCEPCJI URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ  
zagospodarowania i zabudowy centrum Gorzowa Wielkopolskiego**

## PROLOG

Aby zrozumieć czym jest miasto, najlepiej porównać je do żywego organizmu. Jego dzielnice i obszary funkcjonalne to odpowiedniki organów ludzkiego ciała. Centralny ośrodek władzy - „ratusz” to mózg, starówka to serce miasta, parki to jego zielone płuca, arterie komunikacyjne to naczynia krwionośne, infrastruktura telekomunikacyjna to system nerwowy i tak dalej... Strukturę miasta wypełniają budynki - jak komórki, w których rozgrywa się dramat życia. Aby to życie mogło się toczyć i rozwijać, każda komórka wymaga dostaw wody i energii, potrzebuje świeżego powietrza, liczy na odbiór ścieków i terminowy wywóz śmieci. Budynki, podobnie jak komórki, również wymagają okresowo modernizacji i remontów. Podobnie jak każdy żywy organizm, który dysponuje wieloma możliwościami naprawy albo wymiany zużytych lub zdegenerowanych komórek, w dobrze funkcjonującym mieście domy opuszczone, grożące zawaleniem lub zajęciem przez margines są wyburzane i zastępowane zdrową substancją. Kiedy cały organizm jest ciężko chory lub zatruty, a jego organy obumierają, potrzebne są radykalne środki. Bywa, że jedynym skutecznym *remedium* pozostaje poważny zabieg chirurgiczny. Niekiedy - tak jak dokonane w XIX wieku przez barona Georges'a Haussmanna radykalne cięcia miejskiej tkanki Paryża - uratuje on życie organizmu, czasem tylko wydłuży jego agonię... Ale nawet to jeszcze nie jest całą prawdą o mieście, gdyż jak napisał kiedyś Hoimar von Ditfurth, *nie tylko z tego świata jesteśmy*<sup>1</sup>. Oprócz ciała, istnieje jeszcze Duch Miejsca, „*genius loci*” to nieuchwytnego coś, co jak zauważyli już starożytni Rzymianie - twórcy paradygmatu współczesnego miasta - sprawia, że zurbanizowana przestrzeń nabiera cech magicznych - coś, co czyni ją wyjątkową i niepowtarzalną...

## DIAGNOZA

W przedprojektowej, analitycznej fazie pracy nad koncepcją urbanistyczno-architektoniczną zagospodarowania i zabudowy centrum Gorzowa Wielkopolskiego dużo uwagi poświęciliśmy rozważaniom nad obecnym stanem miasta, wychodząc z założenia, że podstawą jakiegokolwiek, skutecznej terapii musi być prawidłowa i możliwie kompletna diagnoza, ponieważ jedynie ona pozwala na przyjęcie odpowiedniej strategii oraz wybór metodyki postępowania w stosunku do analizowanego przypadku. Jeśli „pacjentem” jest organizm miejski, należy zdiagnozować nie tylko jego aktualny stan, ale – co jeszcze ważniejsze – uchwycić kierunki toczących się w nim procesów oraz ocenić ich dynamikę. W przypadku Gorzowa wyniki przeprowadzonej analizy dynamicznej nie mogły nie wzbudzić pewnego niepokoju. Obok niewątpliwie pozytywnych symptomów, wzrostu zamożności i poprawy ogólnego standardu życia mieszkańców, mamy do czynienia z widocznymi tendencjami negatywnymi, wyrażającymi się – od 1999 roku - ujemnym wskaźnikiem wzrostu demograficznego. Ponadto, pomimo wybudowania w ciągu drogi krajowej nr 3 obwodnicy, która przejęła dużą część ruchu tranzytowego i pomimo swoich stosunkowo niewielkich rozmiarów, miasto jest bardzo uciążliwe komunikacyjnie, głównie za sprawą gwałtownie rozwijającej się motoryzacji (wzrost o prawie 50% w ciągu ostatnich pięciu lat), która coraz skuteczniej eliminuje transport zbiorowy (ponad 20% spadku przewozów pasażerskich w analogicznym okresie). Pomimo widocznych wysiłków władz i mieszkańców miasta, zmaterializowanych w postaci wielu nowych inwestycji, Gorzów wciąż sprawia wrażenie miasta chaotycznego przestrzennie, oderwanego od swoich historycznych korzeni i pozbawionego wyraźnego pomysłu na swoją tożsamość. Ten stan rzeczy ma swoje źródło w historii miasta, zwłaszcza tej najnowszej, w XX wieku.

## HISTORIA

Założone w połowie XIII w. na prawym brzegu dolnej Warty, u ujścia Kłodawy i na skrzyżowaniu ważnych, lądowych szlaków komunikacyjnych miasto ma za sobą długą historię urbanizacji i rozwoju, który następował dzięki wytrwałej pracy pokoleń miejscowych kupców i rzemieślników. Dzięki temu, już u schyłku średniowiecza Gorzów (*Landisberch Nova*) uzyskał status ważnego ośrodka wytwórczego i handlowego. Jego późniejsza historia była jedynie częścią burzliwych dziejów Europy Środkowej, które wyznaczały liczne wojny i klęski naturalne, pożogi, powodzie i dziesiątkujące ludność zarazy. Miasto przeżyło swój „złoty wiek” pomiędzy Wiosną Ludów i I wojną światową. Największy rozwój przestrzenny Gorzowa nastąpił, kiedy w XIX w. miasto zrzuciło gorset średniowiecznych fortyfikacji, a poza ich murami, na przedmieściach powstały liczne osiedla i fabryki. Utworzono trwałe połączenia drogowe i kolejowe ze światem zewnętrznym, a na Warcie szybko rozwijała się żegluga parowa. Wszystko to sprzyjało harmonijnemu rozkwitowi miasta, które uzyskało opinię zamożnego i stabilnego ekonomicznie. Solidna, mieszczańska zabudowa *Landsbergu* okolona była dużymi i starannie utrzymanymi założeniami parkowymi – nie bez powodu nazywano je *miastem parków i ogrodów*. Ale, jak wiele innych miast niemieckich, musiało ono zapłacić straszliwą cenę za wojenne szaleństwo przywódców swojego kraju. Najtragiczniejszym epizodem w siedemsetletniej historii Gorzowa okazały się ostatnie tygodnie II wojny światowej. Wycofujący się *Wermacht* wysadził obydwa mosty na Warcie a zwycięskie oddziały Armii Czerwonej w odwecie spaliły i splądrowały miasto. 30 stycznia 1945 roku niemiecki *Landsberg* stał się polskim *Gorzowem nad Wartą*<sup>2</sup>. Odbudowane pośpiesznie po

<sup>1</sup> *Wir sind nicht nur von dieser Welt* (wyd. pol. *Nie tylko z tego świata jesteśmy*, 1981, ISBN 83-211-0609-9)

<sup>2</sup> Zgodnie z zarządzeniem Ministrów: Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych nazwa „Gorzów Wielkopolski” formalnie obowiązuje od 19 maja 1946 r.

zniszczeniach wojennych miasto nie odzyskało już nigdy swojego przedwojennego, mieszczańskiego charakteru. Jeśliby powrócić na moment do porównania miasta z ludzkim organizmem, *obliczem miasta jest jego przestrzeń publiczna w obszarze śródmiejskim*. Bulwary miejskie, główne ulice, rynki i place centralne z ich pierzejami. Spalony przez wojska radzieckie Gorzów utracił swoją twarz i już nigdy jej nie odzyskał, gdyż przeprowadzona na nim *operacja plastyczna* nie należała, niestety do udanych. Zaludnione przymusowymi przesiedleńcami ze wschodu, jak wiele innych ośrodków miejskich na tzw. *Ziemiach Zachodnich* miasto cierpiało na *syndrom tymczasowości*, który częściowo przezwyciężono dopiero w połowie lat sześćdziesiątych, po tym, jak Niemiecka Republika Federalna oficjalnie uznała granicę na Odrze i Nysie. W rezultacie, w końcu lat 60-tych Gorzów przeżył prawdziwy boom budowlany, stając się miastem średniej wielkości, a po nieudanej reformie terytorialnej w 1975 r. stolicą ówczesnego województwa gorzowskiego. Po kolejnej reformie administracyjnej kraju, w 1999 r. miasto stało się jedną z dwóch stolic nowego województwa lubuskiego z siedzibą Wojewody. Wtedy też, zapewne nieprzypadkowo, rozpoczął się odpływ ludności z miasta. Dzisiejszy Gorzów, którego atrakcyjność nie wytrzymuje konkurencji, nieodległych aglomeracji Poznania i Szczecina, wydaje się wciąż poszukiwać swojej tożsamości. A przecież wcale nie musiałoby tak być. To malowniczo położone na okalających pradolinę Warty wzgórzach miasto ma wszelkie podstawy ku temu, aby stać się dla swoich obywateli niezwykle atrakcyjnym miejscem zamieszkania, pracy i wypoczynku. Prawdziwą *małą ojczyzną*, z której jest się dumnym przez całe życie i do której zawsze chętnie się powraca, nieważne z jak daleka.

## CELE

Przechodząc od fazy analitycznej projektu do poszukiwania pomysłów na konkretne rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne centrum Gorzowa Wielkopolskiego ustaliliśmy listę celów, które zamierzaliśmy osiągnąć poprzez zaproponowane działania oraz ich hierarchię.

- Po pierwsze, efektem działań planistycznych powinno być utworzenie w ścisłym centrum miasta niezwykle atrakcyjnej przestrzeni publicznej (oraz niezbędnej infrastruktury), stanowiącej nowe *oblicze miasta* i stymulującej *zrównoważony rozwój* lokalnej społeczności i gospodarki. Przestrzeni, która nadałaby miastu nowego, unikalnego i niepowtarzalnego charakteru oraz sprawiła, że przebywanie w niej stałoby się celem samym w sobie. W naszych rozważaniach nazwaliśmy tę przestrzeń *salonem miasta*.
- Po drugie, powstrzymanie ujemnej tendencji demograficznej, poprzez stworzenie atrakcyjnej oferty programowej miasta w zakresie: warunków zamieszkania, szeroko rozumianych usług oraz edukacji - także na poziomie akademickim, tworzenia miejsc pracy oraz ośrodków kultury, rozrywki, rekreacji i wypoczynku.
- Po trzecie, wyeliminowanie dzisiejszych niedogodności komunikacyjnych poprzez utworzenie sprawnego i funkcjonalnego *systemu transportowego* miasta, zorientowanego na rozwój nowoczesnego, nieuciążliwego transportu zbiorowego, utworzenie *zintegrowanego centrum komunikacyjnego*, ochronę ścisłego centrum przed inwazją samochodów z jednoczesnym usprawnieniem ruchu na okalających śródmieście arteriach – *rama komunikacyjna*.
- Po czwarte, rewitalizacja lewobrzeżnej, zaniedbanej części miasta i stworzenie nowej dzielnicy śródmiejskiej jako przeciwwagi dla starej części prawobrzeżnej,
- Po piąte, pełne otwarcie miasta w kierunku rzeki na obydwu jej brzegach, z jednoczesnym utworzeniem wyraźnej osi kompozycyjnej północ-południe, łączącej obydwa obszary centralne.

## SYNTEZA

Przystępując do prób syntetyzowania rozwiązań służących realizacji przyjętych celów kierunkowych i do nadawania im formy konkretnych rozstrzygnięć programowo-przestrzennych zidentyfikowaliśmy zbiór elementów struktury miasta, które uznaliśmy za *constans* ze względów funkcjonalno-kompozycyjnych lub po prostu praktyczno-technicznych. Takimi niezmiennymi elementami struktury śródmieścia Gorzowa są:

- Rzeka w obrębie śródmieścia wraz z historyczną przeprawą – Mostem Staromiejskim,
- Rynek Staromiejski z XIII wieczną gotycką Katedrą,
- Historycznie ukształtowany układ urbanistyczny Starego Miasta z fragmentami murów obronnych,
- Miejska infrastruktura kolejowa – estakada i dworzec oraz istniejący most przez Wartę,
- Główne kompleksy zieleni miejskiej – parki.

Równocześnie ujawniło się szereg innych elementów, które uznaliśmy za *dysonanse*, zaburzające kompozycyjny i funkcjonalny porządek miasta. Zaliczyliśmy do nich, między innymi:

- Układ komunikacyjny miasta dopuszczający tranzyt lokalnego ruchu samochodowego poprzez ściśle centrum,
- Zdegradowaną i niezdefiniowaną przestrzeń w rejonie skrzyżowania estakady kolejowej z trasą komunikacyjną, która powinna w założeniu pełnić rolę „bramy do Starego Miasta”,
- Wątpliwą jakością architektury wielu budynków wokół Rynku i Starego Miasta,
- Zdegradowaną część lewobrzeżną, pozbawioną czytelnej struktury miejskiej i przeciążoną komunikacyjnie,
- Nietrafiony, naszym zdaniem, obiekt „Info-glob”, umieszczony na rondzie w osi Mostu Staromiejskiego,
- Niezrealizowany, ale już niestety rozpoczęty obiekt olbrzymiej galerii handlowej Nova Park na *Zawarcu*.
- Kuriozalne „schody do nikał”

Biorąc powyższe założenia pod uwagę, i postępując metodą *kolejnych przybliżeń* doszliśmy do rozwiązania, którego najważniejszymi cechami są:

- Czytelność struktury miasta, zarówno w warstwie funkcjonalno-przestrzennej jak i w sferze komunikacyjnej,
- Ochrona ścisłego śródmieścia przed uciążliwością miejskiego ruchu tranzytowego poprzez wykształcenie sprawnego układu komunikacyjnego wokół centrum i dopuszczenie jedynie ograniczonego ruchu lokalnego na jego obszarze,
- Utworzenie dwóch nowych mostów przez Wartę, *Zachodniego* i *Wschodniego*, które przejmą ruch samochodowy o charakterze tranzytu miejskiego, podczas gdy istniejący *Most Staromiejski* uzyska charakter przeprawy pieszo-tramwajowej z dopuszczonym jedynie ruchem pojazdów uprzywilejowanych i (ewentualnie) pojazdów o napędzie elektrycznym,
- Zdefiniowanie przestrzeni *salonu*, na linii wschód-zachód pomiędzy projektowanymi nowymi mostami i północ-południe pomiędzy rynkami *Starego i Nowego Miasta*, podniesienie jakości substancji tworzącej tkankę miejską w tym obszarze,
- *Ciągłość parków* – uzyskana poprzez połączenie istniejących i projektowanych obszarów zieleni miejskiej uporządkowanymi ciągami o charakterze zadrzewionych alei miejskich przeznaczonych, na szlaki piesze i rowerowe,
- Zaplanowanie na lewym brzegu rzeki, tzw. *Zawarcu*, nowej dzielnicy śródmiejskiej o atrakcyjnej przestrzeni publicznej, obudowanej zróżnicowanymi funkcjami obejmującymi zarówno mieszkalnictwo z towarzyszącymi usługami, jak miejsca pracy, ośrodki edukacyjne i funkcje rekreacyjno-rozrywkowe.

## REWITALIZACJA

### STARY RYNEK

Elementami stanowiącymi ewidentny *dysonans przestrzenny* wokół Starego Rynku są budynki mieszkalne o zdradzającym typowo „osiedlowe” pochodzenie rytmie okien, loggii i balkonów, z zupełnie nieprzekonującym makijażem sztucznie doklejonych wysokich szczytów i pseudo-historyzujących detali. Ich proponowana rewitalizacja polega na:

- nadbudowie dodatkowej kondygnacji pod dachem spadzistym lub płaskim, ale o wycofanej linii zabudowy,
- przebudowie elewacji frontowej polegającej na powiększeniu okien zrealizowanym poprzez obniżenie ich parapetów (*porte-fenetre*), celem zwiększenia doświetlenia pomieszczeń i dla uzyskania wyraźnego akcentu wertykalnego,
- dostawieniu ażurowej, samonośnej ściany osłaniającej balkony i tworzącej układ podcieni handlowych w poziomie parteru,
- wyróżnienie sfery handlowo-usługowej, poprzez zastosowanie zróżnicowanych materiałowo cokołów budynków o wysokości dwóch kondygnacji, zwieńczonych gzymsem porządkującym przestrzeń wokół Rynku,
- Ujednoczenie posadzki Starego Rynku i wokół niego celem wizualnego *scalenia przestrzeni*.

### ZABUDOWA STAROMIEJSKA

Projekt zakłada odtworzenie kwartałów zwartej zabudowy miejskiej, których pierzeje definiują historyczny kształt Starego Rynku oraz lokalne uzupełnienia braków zabudowy pierzei kwartałów wokół Rynku, celem uzyskania czytelnego ukształtowania elementów przestrzeni publicznej Starego Miasta – ulic i placów i ich jednoznacznego wyodrębnienia od pół-prywatnej strefy wnętrza kwartałów. Szczególnego znaczenia nabiera zabudowa „Bramy do Starego Miasta”, nowo projektowanego kwartału zlokalizowanego na osi pomiędzy Katedrą i Mostem Staromiejskim w miejscu, w którym historycznie występowała tkanka miejska. Kwartał ten

zaprojektowaliśmy jako „otwarty” w poziomie dwóch pierwszych kondygnacji w celu zapewnienia kontaktu wzrokowego z prawobrzeżną częścią śródmieścia. W rejonie starych, średniowiecznych murów przewidujemy tworzenie *miejsc zatrzymywania* tak, aby nie przechodzić obok nich nieświadomie oraz przeznaczenie budynków znajdujących się obok na pracownie dla artystów i dostępne dla młodzieży *hostele*. Obszar Starego Miasta zostaje przestrzennie zdefiniowany także poprzez symboliczne zaznaczenie jego granic poprzez znaki informacyjne, posadzkę oraz ciąg pieszy umożliwiający obejście granic miasta po jego średniowiecznym obrysie. Uporządkowanie wewnątrz kwartałów w obszarze Starego Miasta polega na tworzeniu pomiędzy ogólnie dostępną przestrzenią publiczną ulic i placów i prywatną przestrzenią mieszkańców *stref przejściowych*, przeznaczonych na potrzeby lokalnej wspólnoty mieszkańców. Polega to na kształtowaniu wewnątrz kwartałów enklaw uporządkowanej zieleni z dopuszczoną ograniczoną funkcją parkingową i jednoczesnym eliminowaniem przypadkowo zlokalizowanych, substandardowych garaży oraz budynków gospodarczych. Dla zapewnienia lepszego przewietrzania kwartałów przewidzieliśmy lokalne otwarcia ich wnętrza poprzez przerywanie ciągłej zabudowy pierzei. Projekt zakłada staranne kształtowanie elewacji od strony głównych przestrzeni publicznych takich jak place miejskie, istniejące i projektowane ciągi komunikacyjne oraz parki miejskie. W ich otulinie, a także w strefie bulwarów wzdłuż rzeki Kłodawki przeważa zabudowa o charakterze willi miejskich i obiektów użyteczności publicznej o podwyższonych walorach architektonicznych. Kwartały pełniące obecnie rolę terenów przemysłowych i magazynowych zostają przeznaczone na funkcje mieszkalno-usługowe lub obsługę komunikacji w postaci parkingów dla systemu *Park'n'Ride*.

## ARKADY GORZOWSKIE

Koncepcja przewiduje otwarcie zabudowanych obecnie podcieni estakady kolejowej, w celu optycznego i funkcjonalnego powiązania zabudowy Starego Miasta przy ulicy Spichrzowej z przestrzenią wokół rzeki. Zamierzonym efektem jest integracja ulic: Spichrzowej i Nadbrzeżnej w jedną *Promenadę Nadwarciańską* z arkadami wiaduktu pełniącymi funkcję zadaszenia nad częścią tej przestrzeni. Dopuszcza się domykanie tylko wybranych, pojedynczych podcieni szklanymi ścianami lokali gastronomicznych i usługowych, dwustronnie obsługujących obszar *Promenady*. Przewidujemy ujednoczenie: posadзки, kompozycji zieleni, małej architektury i wszystkich elementów *grafiki miejskiej* w całym obszarze *Promenady*. Arkady to przedsiónek rzeki od strony Starego Miasta. Świadomość jej znaczenia systematycznie się zwiększa i pomimo, że infrastruktura dla żeglugi śródlądowej dopiero się w naszym kraju tworzy, jej popularność może tylko rosnać w nadchodzących latach. Projekt zakłada rozmaite formy aktywności biznesowej i społecznej związanej z zagospodarowaniem miejskiego odcinka Warty, w tym przystań tramwaju dla wodnego i prywatnych łodzi motorowych.

## REWITALIZACJA FUNKCJONALNA

Równolegle do zabiegów związanych z porządkowaniem i podnoszeniem jakości przestrzeni, zarówno publicznej jak i półprywatnej, na obszarze Starego Miasta koncepcja przewiduje uzupełnienie funkcji miejskich o co najmniej kilka znaczących elementów, mających na budowanie nowej *tożsamości* i podnoszenie atrakcyjności *miejsca* jako *celu podróży*. I tak, w odtwarzanym kwartale miejskim przy Starym Rynku przewidzieliśmy lokalizację Auli Miejskiej, pełniącej funkcję całorocznego *salonu miasta pod dachem*, oranżerii, miejsca spotkań i przestrzeni kultury. Ponadto projekt zakłada przekształcenie budynków *Starego Spichrza* przy *Promenadzie* na kompleks budynków biurowych typu „lofty”. W śródmiejskim Parku Wiosny Ludów przewidzieliśmy lokalizację kompleksu służącego promocji zdrowego stylu życia, oraz pielęgnacji zdrowia i urody - *SPA Centrum*. Na wzgórzu w Parku im. Henryka Siemiradzkiego zaprojektowaliśmy lokalizację wieży widokowej z restauracją „Heaven”, co wreszcie pozwoliłoby na zmianę zwyczajowej nazwy „schodów do nika” na „schody do nieba” (*Stairway to Heaven*).

## ZAWARCIE

Jedną z najważniejszych tez autorskich, stawianych przez naszą koncepcję jest potrzeba stworzenia na lewym, brzegu Warty nowej, atrakcyjnej dzielnicy śródmiejskiej stanowiącej najważniejszą przestrzeń *ekspansji centrum*. Z jednej strony ma ona za zadanie ustanowienie współczesnej *przeciwwagi* dla historycznego Starego Miasta, z drugiej zapewnienie komplementarności w stosunku do obecnej oferty programowej miasta. Rangę głównej osi kompozycyjnej śródmieścia, położonego na obydwu brzegach, rzeki uzyskuje przestrzeń wyznaczona szpalerami wysokiej zieleni wzdłuż nowoprojektowanej alei pieszo-tramwajowej łączącej część lewo i prawo-brzeżną poprzez pozbawiony ruchu samochodowego (i również obsadzony drzewami) Most Staromiejski. Aleja ta w nowoprojektowanej części śródmieścia obudowana jest poprzez pierzeje kwartałów ulicznych oraz placów, począwszy od dużego placu zlokalizowanego na miejscu obecnego ronda, poprzez pieszą ulicę handlową (o charakterze zbliżonym do kopenhaskiej *Strøget*) do Rynku Nowego Miasta. Dzielnica śródmiejska na Zawarcu stanowić ma zasadniczo niezależny sub-organizm miejski, zapewniając wysoki standard funkcji mieszkalnej i kompletność oferty usługowej, uzupełnionej o funkcje biurowe, użyteczności publicznej, wielopoziomowej edukacji, kultury, rozrywki, sportu i rekreacji. Dawne miejsca zatrudnienia w zakładach o uciążliwych warunkach mają zostać zastąpione nowoczesnymi stanowiskami pracy w planowanej specjalnej strefie ekonomicznej „*Business Park*”.

Jest to związane z rewitalizacją terenów poprzemysłowych i przekształceniem ich na nowoczesne tereny aktywności gospodarczej oraz funkcje alternatywne takie, jak *campus* szkoły wyższej z „parkiem południowym” i akademicką *letnią sceną* na wolnym powietrzu, ogród rozrywki *Tivoli*, i liczne obiekty użyteczności publicznej. Warunkiem *sine qua non* realizacji tych zamierzeń jest całkowite przekształcenie układu komunikacyjnego i zmiana sposobu zagospodarowania przestrzennego dzielnicy *Zawarcie*, zwłaszcza w rejonie przyczółka Mostu Staromiejskiego. Istniejące rondo automatycznie traci swój sens komunikacyjny i zostaje przeznaczone do likwidacji. Ruch samochodowy zostaje skierowany na dwa nowe mosty spięte na lewym brzegu Warty trasą komunikacyjną, która w swoim centralnym odcinku, na przecięciu z osią Mostu Staromiejskiego przebiega w tunelu. Obiekt *Info-glob* zostaje przeznaczony do przeniesienia w inne miejsce (proponujemy na ten cel wzgórze koło parku im. Henryka Siemiradzkiego, na które dzisiaj prowadzą „schody do nikąd”). Nie do przyjęcia jest również budowa na *Zawarcu* ogromnej galerii handlowej, której realizacja odebrałaby miastu na wiele lat szansę uporządkowania gospodarki przestrzennej na tym terenie.

## KOMUNIKACJA

Pod względem komunikacyjnym Gorzów Wielkopolski wyróżnia się rozbudowaną strukturą funkcjonalno-techniczną węzła drogowego z powiązaniem z układem nadrzędnym - krajowym systemem osadniczym. Stanowi to jeden z ważnych atrybutów miasta, jako silnego ośrodka regionalnego w środkowym pasie pogranicza polsko-niemieckiego. Model komunikacji wewnętrznej Gorzowa pod względem strukturalnym jest niewątpliwie układem trudnym. W ujęciu bardziej systemowym, ruch generowany przez obszary zainwestowania miejskiego nie znajduje odzwierciedlenia w zdolności rozdzielczej i przepustowości systemu komunikacyjnego. Dotyczy to szczególnie rejonów centralnych Gorzowa, w których stopień koncentracji ruchu (przemieszczeń) jest tak znaczny, że w perspektywie dalszej dynamiki rozwojowej miasta należy liczyć się z destrukcją przestrzeni miejskiej w tych rejonach. W kontekście opracowań miejscowych warto również zauważyć, że prowadzenie jezdni ulicy o znacznym natężeniu ruchu poprzez rejon centralny miasta na drugim poziomie (ulica Chrobrego) jest rozwiązaniem jedynie quasi-funkcjonalnym. Wyróżniający się w skali kraju, niezwykle wysoki wskaźnik motoryzacji społeczeństwa Gorzowa (515 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) stawia problem przemieszczeń w mieście wyjątkowo ostro. Wstępne oszacowania ruchu globalnego w mieście na poziomie kontaktów dom-praca w zakresie ruchu samochodowego oceniają potok globalny o wielkości 11,500 samochodów w godzinie szczytu. Jeżeli uwzględnić procesy dalszej (przewidywanej) pasmowo-węzłowej urbanizacji Gorzowa w kierunku północno-zachodnim, a w kierunku południowym powstanie śródmieścia funkcjonalnego, to zgodnie z szacunkami, z punktu widzenia struktury układu komunikacyjnego należałoby przewidzieć realizację trzech mostów przez Wartę. Aktywizacja urbanizacyjna lewego brzegu Warty do poziomu intensywności około 30% w stosunku do skali ogólnie miejskiej, spowoduje generację wektora ruchu o wielkości około 4,500 samochodów w godzinie szczytu, co zdecydowanie determinuje skalę przepraw mostowych przez rzekę. Uwzględniając zasady rozbudowy systemu transportowo-komunikacyjnego Gorzowa zgodnie z modelem *rozwoju zrównoważonego* oraz uwzględniając oszacowania *ruchoćwórczości* obszaru zagospodarowania miasta proponujemy: wdrożenie modelu układu prostokątnego ciągów komunikacyjnych ulic klasy KG, opartych na dwóch dodatkowych przeprawach mostowych przez Wartę, przebiegających w sposób styczny do zwartych terenów rejonu centralnego z funkcją odciążenia ruchowego tych rejonów. Przewidujemy przekształcenie Mostu Staromiejskiego na most tramwajowy z ruchem pieszym i rowerowym, z ewentualnym dopuszczeniem pojazdów uprzywilejowanych. W zakresie komunikacji szynowej, przewidujemy wprowadzenie na północno-południowej osi strukturalnej Szybkiego Tramwaju (GST), spinającego *Zawarcie*, poprzez rejon Starego Miasta z północnymi strukturami pasmowymi (oś ulicy Mieszka). Tramwaj na obszarze Starego Miasta i na moście miałby zasilanie z „trzeciej szyny”, co pozwoliłoby na uniknięcie szpecących przewodów trakcji napowietrznej. Na osi wschodnio-zachodniej (ulica Sikorskiego) postulujemy przeprowadzenie strukturalnie wydzielonego torowiska tramwajowego (z dopuszczonym uspokojonym ruchem lokalnym) oraz zlokalizowanie w rejonie stacji kolejowej Gorzów Główny Centralnego Węzła Przesiadkowego, integrującego wszystkie dostępne w mieście publiczne media transportowe, tj. kolej, tramwaj wodny, tramwaj, autobusy miejskie i dalekobieżne oraz taksówki z transportem indywidualnym, samochodami, rowerami oraz ruchem pieszym. Dodatkową zachętą do korzystania z publicznego transportu miejskiego ma być system *Park'n'Ride*, oparty o sieć łatwo dostępnych parkingów zlokalizowanych na obszarze wokół ścisłego śródmieścia.

## EPILOG

Opracowując pracę konkursową o tak obszernej tematyce urbanistycznej znajdowaliśmy się w stosunkowo bardzo komfortowym położeniu - nie będąc skrępowanymi prawie niczym, poza własnymi przekonaniem, umiejętnościami i zdolnością do kreatywnego myślenia. W tej pozornej swobodzie tkwiła jednak i pułapka. Rozwój urbanistyczny większości europejskich miast następował w wyniku wielowiekowych, skomplikowanych procesów *sedymencyjnych*, przerywanych jedynie okresowo zawieruchami dziejów. Nie jest więc rzeczą banalną nakreślenie wiarygodnej i zdolnej do samoobrony wizji rozwoju średniej wielkości miasta, odważnie patrzącego w przyszłość i dźwigającego bagaż historii. Podjęliśmy to wyzwanie, a Szanowne Jury z pewnością dokona obiektywnej oceny, na ile próba ta okazała się udaną.