

KONKURS NA OPRACOWANIE KONCEPCJI URBANISTYCZNO-
ARCHITEKTONICZNEJ ZAGOSPODAROWANIA I ZABUDOWY
CENTRUM GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

II NAGRODA

asa ATRIUM Marian Urbański

asa-atrium.pl

ul. Mostowa 25/34 61 - 854 Poznań

tel. 061 855 14 99

fax. 061 855 11 27

SKŁAD ZESPOŁU PROJEKTOWEGO:

mgr inż. arch. Marian Urbański

mgr inż. arch. Mateusz Urbański

OPIS

Polski most, niemiecki post, włoskie nabożeństwo – wszystko to błazeństwo.

/ przysłowie zanotowane na przełomie XV i XVI w. /

Historia kształtowania się miasta Gorzowa jest jednym z niewielu przykładów gdy, na przestrzeni wieków, rzeka stanowiła i stanowi tak wyraźną granicę rozwoju miasta, a jedyna przeprawa przez Wartę pozostała właściwie niezmienna od czasów lokalizacji miasta średniowiecznego.

Dopiero, dosłownie w czasach obecnych, pojawiły się kolejne przeprawy mostowe. Nie budują one jednak struktury samego miasta lecz, wręcz przeciwnie, wynikają z rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających omięcie miasta.

O swego rodzaju lokalnej specyfice świadczy także fakt, że w przypadku wielu opracowań urbanistycznych, łącznie ze Studium Centrum Gorzowa, teren Zamościa - położony w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta (w odległości ca 200m od rynku z Katedrą), zostaje właściwie wyłączony z zakresu opracowań.

Samo pojęcie „Zamościa” lub „Przedmościa”, zarówno w kontekście historycznym jak i współczesnym, wyraźnie akcentuje pojęcie mostu i jego znaczenie w strukturze miasta.

Wydaje się jednak, że w warstwie semiotycznej, symbolicznej i użytkowej most ów jest swoistego rodzaju zaprzeczeniem funkcji jaką winien pełnić. Współcześnie bardziej dzieli niż łączy, a rozłączone i odrębne struktury miasta, są faktem.

1. Założenia modelowe.

Zjawiska urbanizacji są jednym z podstawowych przejawów cywilizacyjnych. Zwykle związane są z okresami rozwoju gospodarczego - jako efekt czasu prosperity lub jako faza początkująca i stymulująca fazę wzrostu. Oceniamy, podobnie jak inicjator konkursu, że czas obecny jest czasem najważniejszym by na nowo zdefiniować miasto jego potencjał, możliwości i kierunki rozwoju.

Proponujemy by w innym świetle spojrzeć na rzekę Wartę, jako na „przestrzeń miejsca” i dostrzec ją jako „przestrzenno - funkcjonalny element integrujący” miasto Gorzów.

Daje się zauważyć, w działaniach inwestycyjnych, potrzebę związania rzeki z miastem i modernizację jej północnego nadbrzeża. Szkoda tylko, że po drugiej stronie rzeki wybudowano „punkt widokowy” by patrzeć na „miasto”. Rodzi się jednak pytanie, a co będzie za plecami ?

Podstawowe założenia rewitalizacji opracowywanego fragmentu miasta polegać zatem będą na wykorzystaniu rzeki - jako elementu integrującego całość układu oraz na wytworzeniu struktury spajającej zespoły urbanistyczne powstałe w kolejnych fazach rozwoju z obszarami współczesnej aktywności.

Podstawę biznesplanu tego przedsięwzięcia, upatrujemy w potencjale ekonomicznym obszarów inwestycyjnych na terenie Zamościa - jako ścisłego centrum Gorzowa. Obszaru w pełni zurbanizowanego i obsługiwanego przez nowoczesną infrastrukturę oraz optymalnie powiązanego, poprzez układy komunikacji kołowej i transportu publicznego, z miastem i regionem.

Istotnym elementem, uzupełnienia potencjału miejsca, będzie wykorzystanie dla potrzeb rekreacji i komunikacji zarówno podstawowego koryta rzeki jak i rozbudowa układu wodnego np. poprzez wprowadzenie na stałe wody w kanale ulgi.

Przewiduje się, że inwestycje zrealizowane na „Zamościu”, staną się kołem zamachowym rozwoju, a wygospodarowane środki wspomagać będą rewitalizację pozostałych obszarów miasta.

2. Analiza stanu istniejącego i opracowań urbanistycznych.

2.1 Komunikacja kołowa

Istniejący układ jest typowym przykładem, gdy w historyczne struktury miast - na zasadzie półśrodków, wprowadzane są rozwiązania nieadekwatne do współczesnych problemów komunikacyjnych.

W przypadku Gorzowa sytuacja dotyczy przede wszystkim obsługi komunikacyjnej na kierunku południe - północ i przejazdu przez Wartę.

Wprowadzenie trasy komunikacyjnej - ulicy Chrobrego - w centrum Starego Miasta, w przestrzeń rynku i bezpośrednio sąsiedztwo katedry jest rozwiązaniem kompromitującym urbanistów.

Wydaje się również, że proponowane w kolejnych projektach urbanistycznych rozwiązania, polegające na zachowaniu tej trasy - z jej częściowym przekryciem, nie poprawią sytuacji, staną się kolejnym półśrodkiem.

Nadal pozostanie wyrwa w strukturze i przestrzeni miasta, a most Staromiejski stymulować będzie niepotrzebne potoki ruchu w nieodpowiednim miejscu.

Istniejące arterie komunikacyjne na kierunku wschód - zachód nie nastroczą aż tak dużych problemów. Za właściwy uznaje się pomysł wyeliminowania ruchu kołowego z ulicy Sikorskiego, a każde ograniczenie i wyłączenie ruchu pojazdów z wewnętrznych ulic będzie działać na korzyść Starego Miasta.

2.2 Transport publiczny.

Tworzy go sieć linii tramwajowych oraz linie autobusowe. Komunikacja autobusowa, uzupełniająca początkowo sieci tramwajowe, przejmuje coraz większą ilość pasażerów. Jest to zjawisko typowe ale i niewłaściwe, w kontekście współczesnych rozwiązań dotyczących środków transportu publicznego w miastach.

2.3 Struktura przestrzenna.

Szczegółowe opisy substancji miasta znalazły odbicie w opracowaniach urbanistycznych oraz opiniach konserwatorskich. Daje się zauważyć pogląd i stanowisko, które podzielamy, że jest to substancja o dużym potencjale, niestety doprowadzona do dość mizernej kondycji. Krytyczne uwagi dotyczą zwłaszcza sposobu odbudowy Starego Miasta.

Podkreślamy po raz wtóry, że przestrzeń staromiejska szczególnie ucierpiała przez fakt przecięcia jej przez komunikacyjną arterię - ulicę Chrobrego.

Eliminacja tego wyjątkowo niewłaściwego rozwiązania winna być jedną z pierwszych decyzji dotyczących procesu rewitalizacji miasta .

3. Projekt

3.1 Idea.

Rzeka Warta staje się linią odbicia - „mirror” Starego Miasta. Miasto rozrasta się wciągając w swój plan rzekę. Na drugim brzegu pojawia się struktura odbita, współtworząca i powiększająca obrys miasta historycznego.

Nowa forma - owal Śródmieścia, a wokół strefa buforowa - przestrzeń pierścienia, „ringu”, stworzonego przez zieleni plantów i trasy komunikacyjne.

Na zewnątrz obszary dawnych i nowych przedmieść – uzupełniających miasto strukturalnie i przestrzennie.

3.2 Struktura planu.

3.2.1 Komunikacja .

To szczególnie ważne zagadnienie wysunięto na pierwszą pozycję opisu.

Nie jest to przypadek, bo bez prawidłowej koncepcji komunikacyjnej, zwłaszcza w kontekście żywego organizmu miasta, nie sposób decydować o pozostałych elementach planu.

Zaproponowany owal śródmieścia to również odpowiedź na sposób modernizacji układu komunikacyjnego.

Wokół śródmieścia pojawia się obwodnica, która zapewnić ma dojazd do każdego miejsca centrum bez konieczności przejazdu przez historyczny układ.

Decyzje projektowe wiążą się koncepcją budowy dwóch nowych mostów dla potrzeb komunikacji kołowej i tramwajowej.

Propozycja wprowadzenia tramwaju w układ ringu oraz pomysł przywrócenia połączenia miasta z jego autonomiczną częścią – Zamościem, to jeden z podstawowych elementów planu.

Ma być to próba nawiązania do nowoczesnych tendencji rozwoju komunikacji publicznej . Podobnie jak np. w mieście Strasbourg, tramwaj znajdzie się w bezpośrednim otoczeniu mieszkańca, nie jako zagrożenie, ale jako element zabezpieczający jego potrzeby.

Nowa linia tramwajowa działać będzie na zasadzie zamkniętej pętli z dwoma kierunkami ruchu. W przypadku zaistnienia potrzeb zakłada się możliwość rozbudowy trasy tramwajowej np. w kierunku zachodnim - w pasie ul. Śląskiej.

Ring wokół centrum tworzyłyby ulice : Wybickiego i Jagiełły od strony północnej, od strony zachodniej - przebudowana i rozbudowana Kosynierów Gdyńskich, od strony południowej Kolejowa, a od strony wschodniej Nowa Grobla do ulicy Cichońskiego, położonej na prawym brzegu rzeki.

Podstawowym przekształceniom ulegnie układ drogowy na Zamościu. Odtworzone zostaną, dla ruchu lokalnego, historyczne ulice Św. Jerzego oraz Grobla, a likwidacji ulegnie dwujezdniowa trasa dojazdowa do mostu Staromiejskiego. Sam most straci swoją dotychczasową, tranzytową funkcję, a wykorzystywany będzie dla potrzeb pieszych, rowerzystów oraz dla pojazdów poruszających się w ruchu lokalnym – stając się jak wskazuje jego nazwa prawdziwym mostem MIEJSKIM

3.2.2 Zieleń, przestrzenie publiczne.

Istniejące tereny zieleni w postaci parku Wiosny Ludów z rzeką Kłodawką oraz planty, w pasie równoległym do muru obronnego, zostaną powiększone.

Na zaniedbanym obszarze - wewnątrz przedmieścia Młyńskiego, odsłonięty i wyeksponowany zostaje dalszy przebieg Kłodawki z jej ujściem do Warty.

Park zostanie przedłużony w kierunku rzeki, a nowe nasadzenia i istniejąca zieleń wysoka po drugiej stronie Warty wraz z zielenią plantów - od strony wschodniej, stworzą nową strukturę w przestrzeni miasta.

Południowe nadbrzeże Warty zachowa dotychczasowy charakter zieleni łąkowej. Przewiduje się realizację niewielkiej mariny, która łącznie z innymi tego typu obiektami, dopomóc ma w rewitalizacji rzeki.

Rynek Staromiejski zachowa dominujący charakter w skali miasta. W części południowej - na Zamościu, przewiduje się realizację miejskiego forum, umożliwiającego wzbogacenie oferty miasta o dodatkowe miejsce społecznych i kulturalnymi zdarzeń.

3.2.3 Ciągi piesze, drogi rowerowe.

Poprowadzone zostaną na dwa sposoby. Podstawą układu będą trasy równoległe do zieleni ringu. Jako uzupełniające poprowadzone zostaną trasy o charakterze średnicowym, z wykorzystaniem mostu Staromiejskiego.

3.2.4 Przestrzeń zbudowana.

Analiza zagadnień urbanistycznych dotyczących Gorzowa doprowadziła nas do stanowiska, że odbudowa i rozbudowa miasta postępować winna sposobem w zrównoważony i ewolucyjny. Podstawowym celem winno być odtworzenie substancji tak, by nabrała ona cech miejskiej struktury, zarówno w zakresie intensywności zabudowy jak i jej form. Wszystkie budynki, które znalazły się na listach budynków zabytkowych oraz te, które oczekują na odpowiedni wpis, zostały w projekcie zachowane.

Nowe obszary i nowe obiekty na Zamościu winny, naszym zdaniem, przenosić charakterystyczne cechy miasta prawobrzeżnego łącząc organiczny plan Starego Miasta z rygorystycznym i prostokreślnym układem Nowego Miasta.

W kompozycji planu Zamościa szczególną rolę nadano historycznemu układowi ulic. Stał się on kanwą dla kwartałów zabudowy, nakierunkowanych w konsekwencji na wieżę Katedry, główny element kompozycji sylwety miasta.

W obszarze Starego Miasta wysokość zabudowy podporządkowana zostanie gabarytom wysokościowym budynków istniejących / ca 15m /, a na terenie Zamościa zostanie zwiększona o jedną kondygnację do wysokości 18m. Zespół biurowców - zamknięcie kompozycji od strony południowej, osiągnie wysokość 45m.

3.3 Podstawowe decyzje i zakres przekształceń.

3.3.1 Stare Miasto.

- powiększenie obszaru o fragment Przedmieścia Młyńskiego, do rzeki Kłodawki, pomiędzy ulicami Młyńską i Garbarami.
- Rynek oraz ulica Sikorskiego wyłączone z ruchu samochodowego;
- likwidacja trasy Chrobrego oraz obecnej formy mostu kolejowego w nad nią ;
- wprowadzenie kubatury na przebiegu zlikwidowanej trasy, w nawiązaniu do historycznych linii zabudowy, z podkreśleniem znaczenia ulicy Wodnej i Mostowej ;
- ograniczenie i domknięcie przestrzeni rynku - nowa zachodnia i na fragmencie północna pierzeja ;
- uzupełnienie zabudowy we wszystkich kwartałach z zachowaniem i podkreśleniem znaczenia budynków zabytkowych ;
- realizacja garaży podziemnych we wszystkich nowo realizowanych kamienicach oraz garażu wielopoziomowego w pierzei ulicy Młyńskiej ;
- zmniejszenie wysokości budynku biurowego przy Rynku Wełnianym ;
- budowa zieleni plantów, ujścia Kłodawki i wewnętrznych ciągów ;
- realizacja przejścia podziemnego na kierunku planty – Góra Parkowa.

3.3.2 Przedmieście Młyńskie.

- odbudowa i budowa tkanki miejskiej ;
- wytworzenie zwartej obudowy nowej ulicy Kosynierów Gdyńskich ;
- realizacja ciągu pieszego na kierunku Rynek - dworce ;
- przebudowa i modernizacja dworców oraz wielopoziomowego garażu w bezpośrednim ich sąsiedztwie.

3.3.3 Przedmieście Santockie.

- uzupełnienie pierzei ulic ;
- wytworzenie nowych wewnątrz urbanistycznych porządkujących strukturę zabudowy ;
- odsłonięcie i wyeksponowanie, poprzez osie widokowe i otwarcia, ważnych w skali miasta obiektów : teatru i kościołów ;
- budowa zespołu handlowego z garażem wielopoziomym na styku z ringiem.

3.3.4 Nowe Miasto.

- uporządkowanie wewnątrz kwartałów poprzez wyburzenia fragmentów oficyn oraz wprowadzenie w niektórych lokalizacjach wielopoziomowych garaży ;
- uzupełnienie zabudowy wzdłuż pierzei ulic, w pojedynczych przypadkach zamkniętymi, wielopoziomowymi garażami ;
- ograniczenie wysokości budynków mieszkalnych na stoku nad ulicą Warszawską i realizacja w sąsiedztwie wielokondygnacyjnych budynków o wolnostojącym charakterze ;
- rozbudowa zieleni wzdłuż Kłodawki i na powiązanych z nią obszarach oraz we wewnątrz kwartałów

3.3.5 Zamoście.

- likwidacja trasy komunikacyjnej Grobla i ograniczenie powierzchni ronda przy moście Staromiejskim ;
- realizacja nowego przebiegu ulicy Grobla na kierunku ul. Cichońskiego jako wschodniego elementu ringu ;
- realizacja ulicy Kolejowej - domykającej ring od południa oraz ulicy Kosynierów Gdyńskich, w pasie równoległym do torów - domykającej ring od zachodu ;
- realizacja trasy tramwajowej wokół ringu z włączeniem jej do linii w ul. Sikorskiego. Linia tramwajowa, jako podstawowy element struktury tej części miasta, zapewnić ma dojazd do wszystkich obiektów funkcjonalnych oraz ograniczyć ruch samochodowy ;
- realizacja pierścienia zieleni wysokiej, uzupełnionego istniejącym parkiem oraz form alei podkreślającymi relacje przestrzenne pomiędzy elementami struktury ;
- ekspozycja kościoła Chrystusa Króla ;
- zachowanie lokalizacji galerii Nova Park, jako istotnego elementu centrotwórczego, pod warunkiem wprowadzenia modyfikacji i zapewnieniu wejść z ciągów pieszych od strony wschodniej i zachodniej ;
- realizacja zabudowy w formie kamienic o wielofunkcyjnym programie ;
- realizacja na bazie istniejących struktur przemysłowych, w centrum miasta z zapewnieniem bezpośredniego podjazdu tramwajem - parku wysokich technologii z zespołem biurowców, jako podstawowego elementu stymulującego inwestycje na Zamościu.