

Wojciech Eckert*

REWITALIZACJA ZIELONOGÓRSKIEJ STARÓWKI – PIĘKNO DO PRZYWRÓCENIA

REVITALIZING THE OLD TOWN IN ZIELONA GÓRA. A BEAUTY TO BE RESTORED

In 1970s the central district of Zielona Góra experienced a significant change: many streets around and in the vicinity of City Hall have been excluded from traffic and concerted into a space for pedestrians only. The decision to do that, and the way it was accomplished met with a considerable resistance among the city dwellers. Despite of that they accustomed with it very quickly, and even liked it. Currently that part of the city is under reconstruction. Perhaps it is a right time to look at this process more creatively and courageously, having both the modern technologies and designing ideas at our disposition.

Deptak – przestrzeń publiczna

Przestrzeń publiczna w Zielonej Górze kształtowała się przez wieki. Była wyrazem poziomu cywilizacyjnego i kultury mieszkańców miasta oraz ich potrzeb. Wraz ze zmianami w życiu codziennym, gospodarczym i społecznym przeobrażeniom ulegała też przestrzeń miejska.

W architekturze i urbanistyce nie można tworzyć, a tym bardziej reaktywować przestrzeni bez historycznych lub kulturowych znaczeń, bez syntezy zagadnień historycznych, kulturowych, socjalnych oraz środowiskowych.

W przypadku Zielonej Góry zagadnienia te są tym bardziej ważne, że miasto to doświadczyło rzadko spotykanego w historii procesu - wymiany całej społeczności miejskiej. Ten niecodzienny fakt był konsekwencją II wojny światowej.

Wydaje się więc, że bardzo ważnym problemem jest ustalenie, które wartości stanowią o charakterze miasta oraz na ile wynikają one z tradycji wieków i specyfiki Zielonej Góry.

Do działań o zdecydowanie pozytywnym wydźwięku należy zaliczyć urządzenie deptaka miejskiego, jako osi komunikacji pieszej w centrum miasta. Deptak powstał z przekształcenia części ulic Starego Miasta w strefę zamkniętą dla ruchu kołowego. Takie przekształcenie przestrzenne, w swej idei nowoczesne i nowatorskie, przeprowadzono na bazie historycznego układu ulic bez naruszania ich przebiegu.

Historycznie przedmieścia Zielonej Góry wytworzyły swoje przestrzenie publiczne, które funkcjonowały jednak jako osobne. Łączyły się one poprzez „wąskie gardła”, jakimi były bramy miejskie i furty, z przestrzenią miasta obwiedzioną murami obronnymi i systemem fosi miejskiej. Charakter przestrzeni publicznej w obrębie każdego z przedmieść był trochę inny.

Oficjalne życie miejskie skupiało się oczywiście na rynku, na środku którego w XVI wieku stanął ratusz, oznaka niezależności rady miejskiej.

Pod koniec XVIII wieku, w związku z gospodarczym rozwojem przedmieść, podjęto decyzję o rozbiorze murów miejskich i zasypaniu fosi. Fakt ten spowodował scalenie średniowiecznego miasta z przedmieściami w jeden miejski organizm, którego kształt do dzisiaj jest czytelny w strukturze miasta.

Dla rozwoju miasta ważny był również wiek XIX, a zwłaszcza jego II połowa, kiedy to nastąpił szybki rozwój przemysłu oraz budowa linii kolejowej i stacji. W historii Zielonej Góry procesy industrializacyjne były jednymi z najpoważniejszych, jakie miały wpływ na rozwój przestrzenny i w stosunkowo krótkim czasie spowodowały przekształcenia się miasta z rolniczo-rzemieślniczego w przemysłowe.

Ważnym wydarzeniem w historii rozwoju Zielonej Góry było powstanie linii kolejowej i budowy stacji. Ten nowoczesny w XIX wieku środek transportu zmienił oblicze Zielonej Góry. Budowa stacji na północny

* Eckert Wojciech, dr inż., Uniwersytet Zielonogórski, Instytut Budownictwa.



– wschód od rynku w odległości ok. 1,5 km spowodowała, że miasto zaczęło się rozwijać w tym kierunku. Powstało tzw. Nowe Miasto, o zupełnie odmiennym charakterze przestrzennym. Wytyczono nową dzielnicę o regularnym szachownicowym układzie ulic, z wytyczonymi dużymi działkami pod zabudowę willową, z rozległymi ogrodami. Szybko też główna ulica tej części miasta Aleja Niepodległości (Grosse Bahnhofstrasse) stała się reprezentacyjną ulicą Zielonej Góry, o tyle ważną, że łączącą dawne miasto ze stacją kolejową. Ulica ta przejęła też większą część ruchu wychodzącego z miasta w kierunku Sulechowa i Poznania. Stała się główną arterią ówczesnego układu komunikacyjnego dobrze dopasowująca się i dopełniająca istniejący układ, który był ukształtowany jeszcze w czasach średniowiecznych.

Reprezentacyjny charakter tej ulicy tworzyła elegancka i bogata zabudowa willowa najbogatszych mieszczan zielonogórskich, ale także ważne budynki użyteczności publicznej takie, jak: Starostwo Powiatowe, kościół, szpital, kino czy Miejska Kasa Oszczędności, a także lokale gastronomiczne. W tej części miasta nie było żadnych zakładów przemysłowych. Wszystkie budynki i obiekty budowlane otoczone były dużą ilością zieleni, a sama ulica była piękną aleją przy której zlokalizowano dwa place miejskie.

Aleja Niepodległości stała się przedłużeniem ulicy Żeromskiego (Niedertorstrasse) wychodzącej z narożnika rynku, stała się kontynuacją najważniejszej dla miasta przestrzeni publicznej ciągnącej się od rynku do dworca kolejowego.

Układ tkanki miejskiej, z biegiem lat, nie uległ istotnym zmianom. Nie został naruszony historyczny przebieg uliczek na Starym Mieście. Zmienił się jedynie ich charakter, funkcja i znaczenie dla życia miasta.

Jednym z bardziej spektakularnych procesów bezpośredniej ingerencji w historyczny układ przestrzenny Zielonej Góry po II wojnie światowej, było przekształcenie starego rynku oraz ulicy z niego wybiegającej w pasaż pieszy. Powstała główna oś ko-

munikacyjna dla tej części miasta. Wyprowadzono ze ścisłego historycznego centrum całkowicie ruch kołowy. Uliczki dochodzące do rynku i deptaka w większości przekształcono w ulice zapewniające dostawę dla mieszkańców, handlu i usług oraz w miejsca do parkowania. Wieloletnia praktyka obsługi budynków usytuowanych przy tym wielkim pasażu miejskim (dziś można przyrównać go do tzw. „galerii handlowej” w hipermarkecie) wykształciła własny system dojazdu do poszczególnych obiektów. Aktualnie na rynku zielonogórskim oraz w obrębie pozostałej części deptaka praktycznie nie spotyka się samochodów.

Z biegiem lat deptak rozwijał swój terytorialny zasięg w centrum miasta. Do strefy pieszego pasażu włączono niegdyś reprezentacyjną al. Niepodległości, która ze swym willowym charakterem zabudowy oraz piękną wysoką zielenią lip, stanowi kompozycyjne dopełnienie części przyrynkowej o miejskim charakterze. Po kilku latach wytworzony podłużny układ pieszej komunikacji został wzbogacony o kierunek poprzeczny – z ulicy Kupieckiej wyprowadzono ruch samochodowy. Ulica Kupiecka jest jedną z najstarszych ulic w mieście, a dodatkowo jest ulicą o charakterze handlowym. W parterach kamienic są usytuowane liczne sklepy. Ulica ta znajduje się mniej więcej w połowie długości deptaka, dzieląc go dodaje całemu układowi przestrzennemu bardzo porządkany kierunek poprzeczny.

Oczywiście takie rozwiązanie wymusiło z kolei konieczność rozwiązania komunikacji w pozostałej części miasta. Cały ciężar ruchu kołowego został przeniesiony na współczesne ulice okalające historyczne miasto, które zbierają ruch ze śródmieścia i rozprowadzają go na poszczególne dzielnice i osiedla mieszkaniowe. Arterie te oplatając Stare Miasto utrzymują ruch tranzytowy z dala od niego. Nastąpiła całkowita separacja ruchu kołowego od pieszego. Centralna część miasta stała się wielką przestrzenią publiczną z minimalnym udziałem ruchu kołowego.

Elewacje kamienic przylegających do deptaka odzyskują swój dawny wygląd. W parterach (i nie tylko) lokalizowane są funkcje handlowo-usługowe. W okresie letnim, przed lokalami gastronomicznymi, powstają liczne tzw. „ogródki piwne”. Władze miejskie dbają o wygląd tej szczególnej części miasta, stanowiącej wizytówkę Zielonej Góry.

Wielkie przywiązanie mieszkańców do deptaka stawia wysoko poręczkę programowi rewitalizacji Starego Miasta. Program odnowy struktury przestrzennej i architektonicznej powinien być rozumiany jako długotrwały i złożony proces, nie tylko renowacji fasad kamienic przyrynkowych, ale przede wszystkim jako proces ożywiania i przywracania do życia nie tylko zdegradowanych kamienic, ale całych kwartałów. Celem takiej odnowy zdegradowanych struktur tkanki miejskiej winno się stać określenie i przywrócenie na nowo warunków dla ich harmonijnego rozwoju na bazie zasad społecznych i ekonomicznych, ale także w dużym stopniu na bazie tradycji kulturowej danego miejsca.

W Zielonej Górze, w obszarze historycznego centrum, znajduje się wiele terenów, które uległy procesowi wielkiej degradacji w sensie społecznym i technicznym. Są to zarówno zdewastowane podwórza kamienic, ale także całe kwartały ulic, które często tworzą pierzeje deptaka. Obszary takie zwane są „straconą przestrzenią” i wyróżnić je można z otoczenia o charakterze zdecydowanie pozytywnym. Profesor Roger Trancik w swojej książce pt. „Finding Lost Space” taką przestrzeń określa jako obszar niezdefiniowany w kontekście całego miasta, bez wyraźnych granic kompozycyjnych, a jednocześnie bez możliwości określenia związków logicznych z pozostałą zabudową, tworzący luki w tkance miejskiej, dzieląc ją, a tym samym degradując. Takie tereny nawet wizualnie różnią się od swego sąsiedztwa, panuje tam chaos przestrzenny i funkcjonalny.

Dlatego pierwszym zadaniem w programie rewitalizacji Zielonej Góry powinno być znalezienie po-

mysłu i sposobu na włączenie tych terenów we współczesną strukturę przestrzenną miasta. Najlepszym sposobem na przywrócenie wartości tym obszarom jest włączenie ich w istniejący system przestrzeni publicznej miasta. Należy pamiętać, że tereny te stanowią niejako rezerwę terenową i mogą posiadać dużą wartość rynkową. Tak więc w przypadku właściwego zagospodarowania mogą przynieść całemu miastu duże korzyści.

Istniejący układ pieszego pasażu miejskiego dzieli przestrzeń centrum Zielonej Góry na 5 obszarów, w których udział „straconych przestrzeni” jest różny:

I teren kwartałów przyległych bezpośrednio do Rynku,

II kwartały między ul. Wandy i Lisowskiego oraz Żeromskiego, Kupiecką i Westerplatte,

III kwartały ulic między ulicami Niepodległości, Kupiecką i Westerplatte,

IV kwartały między ulicami Moniuszki, al. Konstytucji i Kupiecką,

V kwartały między ulicami Niepodległości, Kupiecką, pl. Matejki i Chrobrego.

Jeśli weźmie się pod uwagę, że mieszkańcy Zielonej Góry bardzo lubią swój deptak, to można śmiało powiedzieć, że Stare Miasto wraz z deptakiem należą bez wątpienia do ważniejszych walorów miasta. Jest to część miasta centralna, a dla mieszkańców wręcz symboliczna. Można powiedzieć, że stanowi wizytówkę całego miasta

Silna więź mieszkańców ze swoim miastem, wymusza konieczność pełniejszego zbadania fenomenu zielonogórskiego deptaka. Ulice, place oraz budynki, które go wyznaczają tworzą przestrzeń publiczną ogólnie dostępną o rodowodzie historycznym. Wprawdzie przestrzeń swoje zręby kompozycyjne kształtowała w innej kulturowej rzeczywistości, ale na szczęście współcześni mieszkańcy akceptują ją i są z niej dumni.

Deptak stary – deptak nowy

Zdaniem mieszkańców miasta zielonogórska starówka jest wyjątkowa. Wprawdzie zabytków najwyższej klasy jest tu niewiele: pozostałości fortyfikacji miejskich z XV wieku, ratusz który w XVI wieku stanął na miejscu spalonej, drewnianej siedziby władz miasta, kościół farny – najstarszy zabytek w mieście (opinie na temat daty powstania są podzielone), dawny zbór ewangelicki (dzisiaj kościół Matki Boskiej Częstochowskiej) o konstrukcji szachulcowej z 1747 r. z dobudowaną w XIX wieku wieżą i kilka innych, to jednak stare miasto ma wyjątkowy klimat i niepowtarzalny charakter. Klimat ten nadają centrum miasta głównie budynki mieszkalne. Tworzą wspaniałe ciągi reprezentacyjnych pierzei stojących wzdłuż ważnych ulic jak np. ulica Mikołaja Reja wytyczona i zabudowana w ciągu kilku pierwszych lat XX wieku lub urocze, choć zaniedbane, wąskie zaułki takie jak np. ulica Masarska. Swój dawny willowy charakter zachowała aleja Niepodległości zaś na ulicy Kupieckiej jak dawniej odbywa się handel. Ulica Stefana Żeromskiego i plac przy Ratuszu zabudowane są kamienicami z przełomu XIX i XX wieku stojącymi jednak na reliktach starszych budynków. Bardzo interesujące są ulice i place znajdujące się na miejscach dawnych przedmieść.

Jak wspomniano, w latach 70. XX w. sielski klimat miasta zakłóciła decyzja władz Zielonej Góry o zamianie części ulic w centrum na ciągi piesze, tzw. deptak. Opór społeczny przed tą, jak dzisiaj widać odważną decyzją, był bardzo duży. Mieszkańcy Śródmieścia nie chcieli zaakceptować faktu, że nie będą mogli podjechać pod Ratusz samochodem lub autobusem. Dodatkowe kontrowersje budziła plastyczna forma posadzki deptaka. Czarne kamienne płyty nadawały szlachetny, surowy wyraz ciągom pieszym, białe kwadratowe pola wyznaczały czytelny rytm. Nowoczesne lampy i ławki uzupełniały całość tej kompozycji urbanistycznej.

Obecnie nikt z zielonogórczan nie może sobie wyobrazić centrum swojego miasta bez deptaka. Nie-

stety, jak wszystko, również i deptak stopniowo ulegał starzeniu i degradacji. Podobnie jak kamienice stojące frontem do deptaka, które przez lata utraciły swój blask i piękno.

Od kilku lat mozolnie i nie bez przeszkód prowadzona jest tzw. „rewitalizacja” zielonogórskiej starówki. Na początku polegała ona na malowaniu fasad wybranych kamienic. Wyboru budynków do rewitalizacji dokonywał najczęściej zastępca prezydenta miasta. Wesola i dosyć przypadkowa kolorystyka podkreślała prowincjonalny charakter Zielonej Góry. Słaba jakość farb, brak doświadczenia wykonawców, mała wrażliwość na szczegóły oraz pośpiech spowodowały, że obecnie kamienice te, pokryte szlachetną patyną, sprawiają wrażenie jakby nie były odnawiane od ok. 100 lat, czyli od czasu ich powstania. Później rozpoczęto bardziej planowe działania. Powołano Fundację Rewitalizacji, która dysponując bardzo skromnym budżetem spowodowała, że pomalowano kilka kolejnych kamienic. Obecnie obok Fundacji miasto posiada środki finansowe oraz projekty wykonawcze modernizacji deptaka, renowacji kamienic, tzw. małej architektury, a także oświetlenia wybranych zabytków.

Opracowania te jednak, w przeciwieństwie do projektu z lat 70. XX w., są opracowaniami mało odważnymi, nienowoczesnymi, zachowawczymi.

Projekt modernizacji posadzki deptaka przejawia wiele niekonsekwencji w szczegółach, np. w wielu miejscach nie nawiązuje do historycznych przebiegów linii zabudowy, zbyt sztywno trzyma się stałych szerokości ulic, niezrozumiałe są urwania pasów z płyt granitowych (dawne chodniki), przypadkowo usytuowane są ławki i gazony, niepotrzebnie zostały wydzielone ciągi piesze w uliczkach bocznych itp. Powoduje to, że nieczytelna staje się idea nawiązania do historycznego przebiegu ciągów pieszo-jezdnych w Zielonej Górze. Jest opracowaniem poprawnym (choć monotonna, typowym i mało oryginalnym), ale nie wnoszącym nowych jakości w historyczną przestrzeń

deptaka. Nie zawiera elementów ożywiających poszczególne wnętrza, nie nawiązuje do historycznych elementów starego miasta np. cieków wodnych, mostków, rynsztoków itp., nie posiada wyrazistej formy, ani elementów, które mogłyby być nawiązaniem do dziejów, tradycji, charakteru Zielonej Góry.

W opracowaniu nie wykorzystano współczesnych możliwości technicznych, technologicznych i materiałowych (beton, sztuczny kamień, szkło, woda, światło itp.). Nie wykorzystano też nowoczesnych metod i sposobów projektowania tego urbanistycz-

nego elementu miasta. Często kontrowersyjnych, dyskutowanych społecznie ale odważnych i wizjonerskich. Zresztą często jest tak, że coś co bywa kontrowersyjne współcześnie z czasem jest akceptowane. Coś co dzisiaj jest zachowawcze, prawie zawsze z czasem zostanie uznane za archaiczne.

Wydaje się, że istnieje jeszcze szansa, aby przywrócić piękno zielonogórskiej starówki wykorzystując nowoczesne materiały, technologie i konstrukcje, ale przede wszystkim nowoczesne idee w zakresie projektowania urbanistycznego. Tak jak już kiedyś było.