



KRAJOBRAZ WROCŁAWIA JAKO DZIEŁO



Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej

KRAJOBRAZY
EUROPY

**KRAJOBRAZ
WROCŁAWIA
JAKO DZIEŁO**



KRAJOBRAZY **EUROPY**

KRAJOBRAZ WROCŁAWIA JAKO DZIEŁO

Redakcja naukowa

Alina Drapella-Hermansdorfer

Oleg Mycak

Martyna Surma



Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej

Wrocław 2019

Recenzent
Eugeniusz Bagiński

Opracowanie redakcyjne, korekta
i opracowanie typograficzne
Maciej Szłapka

Projekt okładki
Marcin Zawadzki

Projekt logo serii
Oleg Mycak

Wszelkie prawa zastrzeżone. Niniejsza książka, zarówno w całości, jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny, fotograficzny i inny bez zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2019

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
Wybrzeże Wyspiańskiego 27
50-370 Wrocław
<http://www.oficyna.pwr.edu.pl>;
e-mail: oficwyd@pwr.edu.pl
zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl

ISBN 978-83-7493-105-2

DOI: 10.37190/KE2019-KrajobrazWroclawia

Przodkowie nasi wprowadzili zarówno mądry jak i pożyteczny zwyczaj przekazywania swoich dokonań na piśmie, aby nie zaginęły dla potomności, lecz zawarte w księgach, gromadzone z pokolenia na pokolenie, doszły z biegiem czasu do najwyższych osiągnięć naukowych.

Witruwiusz, *O architekturze ksiąg dziesięć* (księga siódma)

Spis treści

Olgiert Czerner ♦ Jak mi się wydaje, że było (w latach 1945–1965)	9
Marek Natusiewicz ♦ Elementy krajobrazowe w komunikacji Wrocławia	21
Paweł Ogielski, Ryszard Majewicz ♦ Wrocławski gordyjski węzeł wodny. Powstanie WWW czyli kopanie kanałów	41
Martyna Surma ♦ Krajobraz nadodrzański we Wrocławiu. Problemy ochrony i kształtowania	55
Szymon Rozalski ♦ Sztuka interwencji czy zarządzanie krajobrazem Wrocławia	67
Bogusław Wojtyszyn ♦ Formy sąsiedztwa w planistycznym krajobrazie Wrocławia	75
Łukasz Dworniczak ♦ Poszukiwanie równowagi w krajobrazie Doliny Bystrzycy we Wrocławiu	93

OLGIERD CZERNER*

Jak mi się wydaje, że było (w latach 1945–1965)

Streszczenie. Od niemal początku organizowania się i działania polskich władz we Wrocławiu brali w tym udział architekci równolegle pracujący na Wydziale Architektury – niektórzy z nich uczestniczyli w organizowaniu Wystawy Ziem Odzyskanych w 1948 roku. Pierwsi profesorowie musieli nie tylko uczyć studentów, ale również restaurować zabytki, także monumentalne, zniszczone w czasie II wojny światowej. Projektowali nowe budowle i niemal od razu zwracali uwagę na wartości wrocławskiego krajobrazu – zniszczone wojną, ale możliwe do odczytania. Wcześniej pojawiły się opracowania temu poświęcone, wiązano naukę projektowania z cechami tego krajobrazu. Dzięki takim działaniom – mimo obowiązującej w latach 1949–1953 roku stylistyki realizmu socjalistycznego – budowane zespoły zabudowy w znacznej mierze odtwarzały zniszczone historyczne układy przestrzenne miasta. Odbudowa wielkich gotyckich kościołów, odbudowa kamienic, prace nad nową infrastrukturą komunikacyjną, planowanie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową, działanie wielu osób i instytucji – wszystko to składa się na wielowątkowy obraz miasta ukazany z bardzo osobistej perspektywy uczestnika tych wydarzeń.

Słowa kluczowe: historia, miasto, Wrocław, odbudowa

Niełatwo sobie wszystko przypomnieć i odtworzyć obrazy początkowe. Te z 1945 roku dotyczą małego obszaru Wrocławia, drogi od parku Szczytnickiego i ulicy Parkowej. Ulicą Skłodowskiej-Curie, praktycznie niezniszczoną, poprzez targowisko zwane szaberplacem na skrzyżowaniu, gdzie dziś jest owalny węzeł, i dalej ulicą Szczytnicką do Katedry. Szaberplac był w zakłębieniu gruzowiska i ruin. Nie wiedziałem wówczas, że tam się gdzieś skrywał renesansowy portal ze Złotej Korony, którego po latach już nie było co szukać. Katedra była pusta, z jednym tylko przęsłem sklepienia nawy głównej, z poważnymi dziurami w jej ścianach. Ale jakby ktoś już segregował detale (kilka lat później dowiedziałem się, że Jerzy Hawrot, późniejszy nasz wykładowca i mój przyjaciel, pozbiarał do kosza kamienne szczątki romańskiej rzeźby św. Jan Chrzyciela i schował w sąsiednim budynku). Ulicą Szczytnicką szedłem ścieżką pośrodku z obawy, że coś może mi spaść na głowę ze zrujnowanych murów.

Następny epizod, trwający już do dzisiaj przy zmieniających się obrazach, zaczął się w połowie 1947 roku. Zapisywałem się i zdawałem wstępne egzaminy na Wydział Budownictwa – Oddział Architektury. Chodziłem na kurs rysunku odręcznego prowadzony przez prof. Dobrosława Czajkę i przeuroczą asystentkę Jadzię Grabowską. Odbywaliśmy go w głównym gmachu, z arkadowaniem wejściowym skierowanym ku Odrze.

* Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury.

Pociągi do rodzinnego domu na Górnym Śląsku odjeżdżały z dworca Nadodrze i sporo czasu upłynęło do momentu, gdy dojeżdżały do dworca Głównego. Zerwany most Grunwaldzki wspierał się na zatopionej barce i rusztowaniu i nie było wolno nim chodzić. Przy jego odbudowie zmieniono formę pylonów i zwieńczeń łączących je łuków (zdaje się według propozycji Dobrosława Czajki).

W spojrzeniu od niego ku zachodowi widziało się zwalone przęsła mostu Lessinga (obecnie Pokoju), na północnym brzegu ciąg ruin od mostu Grunwaldzkiego do szpitala elżbietanek, na południowym zwalone szczyty gmachu dawnej Rejencji (obecnie Muzeum Narodowego). Na Ostrowie Tumskim kościoły były bez dachów, Alumnat wypalony i zrujnowany, na Piasku kościół Mariacki także bez dachu, a budynek biblioteki bez dachu i wypalony. Wpierw mieszkałem przy ul. Witelona, w sąsiedztwie którego znajdowała się starsza część Parku Szczytnickiego, kiedyś tutaj przyrezydencjonalnego. Jeszcze istniały ruiny pałacików przy północnej części ul. Parkowej, a na polanie parku drewniana, rozszabrowana restauracja. Później zamieszkałem w jednym z domów studenckim przy ul. Stanisławskiego. Te domy były urządzone w normalnych osiedlowych, piętrowych domach mieszkalnych. Na jedno mieszkanie przypadało czterech studentów, a na każdą klatkę schodową cztery mieszkania. Moja codzienna trasa tramwajowa prowadziła praktycznie przez ulice nietknięte wojną. Postrzelany był tylko budynek obecnego domu studenckiego Pancernik. Po przeciwnej stronie ulicy stała wśród starodrzewu stara karczma, w której urządzono studencką stołówkę. Niestety ustąpiła miejsca w późniejszych latach wysokim domom studenckim.

Wkrótce mogłem zauważyć, że niedaleko kryje się osiedle budynków mieszkalnych różnej wielkości o bardzo kubicznych bryłach. W jednym z nich mieszkali pp. Ptaszycy. Ona, Anna, pracowała w Katedrze Urbanistyki i specjalizowała się w zagadnieniach kształtowania zieleni, on, Tadeusz, był ważnym architektem w mieście. Był bardzo energiczny, mówił tubalnym głosem nie znośącym sprzeciwu. Przygotowywał miasto do planowanej na 1948 roku. Wystawy Ziemi Odzyskanych. Spod jego ręki i współpracowników wyszedł pierwszy plan zagospodarowania Wrocławia, jak też plan aktywizacji miasta na wystawę. Dziś wiemy, że w planie zamierzano przeprowadzić korektę układu komunikacyjnego, rozgęścić zabudowę śródmiejską i powiększyć tereny zielone. Miały one tworzyć promienisto-pięścieniowy układ i łączyć się z podziemskimi obszarami zielonymi.

W celu zrobienia dobrego wrażenia na przyjeźdźnych chciano uporządkować ciągi uliczne wzdłuż linii tramwajowych (np. od pl. Grunwaldzkiego, wzdłuż ulic Piastowskiej, Nowowiejskiej i Ołbińskiej do dworca Nadodrze), od mostu Grunwaldzkiego (już oddanego do użytku) wzdłuż parku Słowackiego ul. Wita Stwosza do Rynku, od Rynku ul. Kuźniczą, nad Odrą przez Piasek na Ostrów Tumski. Doceniano bulwar pomiędzy halą targową a Muzeum Śląskim i Urzędem Wojewódzkim, pomimo że stały tam postrzelane pociskami drzewa. Ale widok na panoramę wysp, o zwalonych częściowo bulwarach, był mimo zniszczeń okazały.

W zasadzie kierownictwo plastyczne i architektoniczne przygotowań do WZO spoczywało w rękach ludzi z Warszawy. Ale też nasi niektórzy profesorowie projektowali wybrane pawilony (np. Tadeusz Brzoza), pilnowali ich realizacji, zatrudniając przy tym

studentów z dwóch starszych roczników. Małą częścią WZO była wystawa planszowa projektów odbudowy Wrocławia urządzona na rusztowaniu ustawionym na placu po usuniętych gruzach między ul. Świdnicką a Kameleonem (jeszcze nieczynnym), nazywanym wkrótce pl. Młodzieżowym. To była wystawa popisowa Ptaszyckiego, nazywanego „Inżynierem Wrocław” (późniejszego autora dzielnicy Nowa Huta pod Krakowem). Na tym placu ustawiono też pierwsze wyprodukowane w Pafawagu wagony.

Szybko odremontowano budynek domu towarowego przy ul. Świdnickiej i pl. Kościuszki. W Wałbrzychu zdołano wygiąć wielkie tafle szyb na naroża budynku.

Niektórzy z przyjeżdżających na WZO już później nigdy się do Wrocławia nie wybrali i sądzili, że pozostał morzem ruin. Zaczął się w Polsce upowszechniać pogląd, że Wrocław to wielka wieś, po której jeżdżą tramwaje, ponieważ ludzie mieszkali w zielonych osiedlach na obwodzie miasta, a w środku były ruiny, chociaż zachowała się w dużej mierze XIX-wieczna zabudowa po północnej stronie Odry, gęsto zasiedlona przez polskich osadników. Wypalone mury wpierv tylko walono, a gruzy rozsuwano dla udostępnienia jezdni. Jako studenci odgruzowywaliśmy zniszczone budynki Politechniki. Pozostałe były już w znacznym stopniu oszlone dzięki pomocy hutników szkła z Wałbrzycha. Dlatego jedną z sal gmachu głównego nazwano „Wałbrzyską”.

Zwiększał się poczet uczących na Wydziale Architektury. Przeważali profesorowie ze Lwowa (Tadeusz Broniewski, Andrzej Frydecki, Tadeusz Wróbel, Dobrosław Czajka, Konrad Dyba) lub tamtejsi absolwenci, jak Tadeusz Brzoza, Jerzy Hawrot, Kazimierz Ciechanowski, Stanisław Mielnicki, Bronisław Wiktor. Ciekawą postacią był Zbigniew Kupiec, krakowianin z urodzenia, lwowiak z wyuczenia i wybitny architekt w latach budowy Gdyni. Był małomówny, życzliwy i wymagający. To on wskazywał nam sytuacje pod projektowane domy w ciągach nad fosą, zmuszając do zrozumienia niezwykle malowniczego sąsiedztwa, zmuszał do podróży do Szklarskiej Poręby dla oglądania terenu pod projektowane sanatorium. W tej katedrze uczył także projektowania Zbigniew Wardzała, wybitnie uzdolniony architekt ze Lwowa. Niestety nasilające się uzależnienie odsuwało go coraz bardziej od zajęć.

Prof. Tadeusz Wróbel przydzielał nam wybrane fragmenty urbanistycznych założeń Wrocławia, zmuszając do ich krokowej inwentaryzacji, rysowania pierzei placów poprzez wzrokową ocenę wielkości budowli i ich wzajemnych stosunków. Analizowałem plac przed kościołem św. Krzyża, z barokowym pomnikiem, zamknięty budynkiem sierocińca i domami przy ul. Katedralnej. Ocena takich ćwiczeń polegała na porównaniu z wymiarami rzeczywistymi. Profesor omawiał też najwspanialsze założenia urbanistyczne włoskie, francuskie i angielskie.

Na piękno krajobrazu zwracał także uwagę Jerzy Hawrot przy projektowaniu wstępnym, szczególnie gdy już mogliśmy projektować kioski i kapliczki. Trudno się było nie odwoływać do różnych istniejących rozwiązań i malarskich wyobrażeń. Hawrot sam był zresztą wybitnym malarzem. Wtedy jeszcze, gdzie dziś jest nowsza część kampusu Politechniki, znajdowały się jakieś małe przemysłowe i gospodarcze budynki, wśród nich ludwisarnia, będące tematami malarskimi. Stosunek uczących do studentów wyrażał się w formach rozmowy. Prawie zawsze zaczynała się ona od zwrotu: „pani koleżanko” bądź „panie kolego”.

Dla niektórych z nas ambiwalentną postacią był krakowianin Marcin Bukowski, adiunkt mający nas uczyć historii polskiej architektury. Ograniczył się do tematu gontyny słowiańskiej i tego, jakimi kolorami jakie style powinny być wyróżnione w inwentaryzacji i kartografii. Ale odbudowywał Katedrę i drobniejsze tematy dawał nam do rozwiązania. Mnie np. projekt stropu pod chór muzyczny. Wiadomo, że restaurował też Ratusz i gmach poklasztorny Biblioteki Uniwersyteckiej na Piasku. Zaczął ratować wychylone z pionu ściany prezbiterium kościoła św. Wincentego. Inni architekci zajęli się nakryciem stalową więźbą kościoła na Piasku (Wincenty Rawski), ratowaniem wieży kościoła św. Marii Magdaleny (Tadeusz Broniewski). Skutkiem tych działań Wrocław odzyskiwał monumentalne akcenty swej panoramy. Tadeusz Brzoza uzupełnił środkową część głównego gmachu Uniwersytetu, Tadeusz Wróbel przygotował poklasztorny gmach nad Odrą na przyjęcie ze Lwowa zbiorów biblioteki Ossolineum, czym też ratowali barokową sylwetę miasta od północy. Ponieważ ze zbiorami Ossolineum przywieziono też Panoramę Raclawicką rozpisano konkurs na projekt pawilonu. Zamierzano go postawić w Parku Szczytnickim blisko węzła przy moście.

Rok 1949 przyniósł zmianę w stylistyce architektury w Polsce. Mieliśmy stosować się do zasad realizmu socjalistycznego, czyli do architektury narodowej w formie i socjalistycznej w treści. Na studiach byłem już na III roku i profesor Frydecki delikatnie nakłaniał nas do takiego projektowania. A może my sami uważaliśmy, że tak trzeba postępować? Wiele było nawiązań do europejskiego klasycyzmu, skoro on poprzez nauki Palladia uprawiane w radzieckich szkołach był niedościgłym wzorem. My może tak bardzo mądrzy nie byliśmy, choć dostarczano nam polskie tłumaczenia nie tylko Palladia, ale też Vignoli, Serlia mogły być pomocne. Ale pojawiły się też albumy ze sztukateriami ormiańskimi. Jak nie było polskich to czemu nie ormiańskie?

Zaraz po absolutorium odbyliśmy z niektórymi profesorami wycieczkę na wschód, do Krakowa, Tarnowa, Jarosławia, Zamościa, Lublina, Kazimierza, Tarłowa i Sandomierza. Może chciano nam uzmysłwić, jak wygląda tradycyjna polska architektura, której trudno było się doszukać wśród ruin Wrocławia i dolnośląskich miasteczek.

W trakcie studiów jednak mierzyliśmy opuszczone kamienice Bolkowa (dziś już nieistniejące), a także zabudowę Bystrzycy Kłodzkiej. W studiach tej ostatniej towarzyszył nam prof. Tadeusz Wróbel i adiunkt Anna Ptaszycka, zwracając uwagę na malownicze rozplanowanie tej miejscowości. Wydaje się dziś, że wszyscy razem poznawaliśmy dolnośląską ziemię. Studia Bystrzycy stały się podstawą kursowych projektów zagospodarowania i pewnego unowocześnienia tego miasteczka.

Stylistyka realizmu socjalistycznego zalecana była w projektach IV roku, a więc przede wszystkim architektury budynków użyteczności publicznej, a także w projektach dyplomowych rysowanych systemem klauzuruwym. Guru socrealizmu był adiunkt u prof. Frydeckiego, p. M.J. Chyba spod jego ręki wyszła włączona do projektu konkursowego perspektywa idących po ośmiu w rządzie robotników, kroczących przed klasycyzującymi fasadami budynków stojących wzdłuż osi Grunwaldzkiej, przed ustawioną tam trybuną. Nieśli szturmówki i transparenty.

Nie opisuję dokuczliwej sytuacji politycznej, nieprzewidzianych działań służby bezpieczeństwa zarówno w trakcie studiów, jak i po nich, do roku 1953 (śmierci Józefa

Stalina). Nie wiadomo było, kiedy i gdzie się człowiek dostanie do założonego „kotła”, jak długo w nim przesiedzi i czy mu czegoś nie przypiszą, choćby tylko koleżeńskiej znajomości z byłym partyzantem czy wojskowym repatriantem z Anglii. W tych latach w areszcie domowym przebywał we Wrocławiu Marian Spychalski (późniejszy przewodniczący Rady Państwa, więc jakby prezydent), z wykształcenia architekt, który był dowożony do pracy w Miastoprojekcie i tam sporządził plan odbudowy Wrocławia jako kompozycji wieloosiowej, klasycyzującej.

Jeszcze jako student zacząłem pracę w Politechnice Wrocławskiej, ale równolegle projektowałem w grupie studialnej na Wydziale Architektury, w nowo zorganizowanej Pracowni Konserwacji Zabytków (zrobiłem opracowania odgruzowania Gryfowa, Lubania, Oleśnicy, Lwówka Śląskiego) i w pracowni Emila Kaliskiego w Miastoprojekcie. Kaliski, wyuczony w Warszawie, był wielkim zwolennikiem rekonstrukcji starej zabudowy Rynku, pl. Solnego i Nowego Targu. Co do Rynku i pl. Solnego to już ok. 1950 roku zapadły decyzje ich odbudowy rekonstrukcyjnej, ale sporządzano też projekty dla Nowego Targu. Szczegółowe projekty domów dla Rynku przygotowywano też w PKZ, a nawet w Warszawie (Jacek Cydzik dla numerów 52–57). Ja rysowałem domy przy pl. Solnym (niezrealizowane) i prowadziłem badania fundamentów kamienic rynkowych w pierzei południowej. Generalnym zamierzeniem było stworzenie „osiedla mieszkaniowego z usługami” i odtworzenie krajobrazu miejskiego Rynku i pl. Solnego. Nie był to powrót do stanu przedwojennego, bowiem czasem obniżano domy z XIX w., szczególnie w bloku śródmiejowym i realizowano fasady według starszych widoków. A więc miała nastąpić poprawa.

W pracowni Kaliskiego rysowano także projekty dla Ostrowa Tumskiego. Na jednej z perspektyw można zauważać, że chciał tam zrekonstruować (a raczej wymyślić) średniowieczne fortyfikacje. Perspektywę, pod kierunkiem szefa, narysował znakomity modernista, wówczas bardzo młody architekt, Jerzy Tarnawski. Taki średniowieczny krajobraz Ostrowa Tumskiego nie został zrealizowany. Na Ostrowie Tumskim „gospodarował” ks. Kazimierz Lagosz, który z braku środków na wywóz gruzów polecił usypać z nich wzgórek w południowo-wschodnim narożu wyspy, gdzie stały ruiny Alumnatu. Wywołało to burzliwe protesty konserwatorów, historyków sztuki, choć do teraz, jakoś uformowany, tam pozostaje. Po oddaniu w 1951 roku Katedry do użytku (bez hełmów na wieżach) powoli odbudowywał zrujnowane kanonie, a także gmach pałacu arcybiskupiego. Wówczas jego architektem głównie pozostawał Marcin Bukowski, choć w odniesieniu do kolegiaty św. Krzyża powierzono jej ostateczną restaurację Emilowi Kaliskiemu. Na nieszczęście dla zabytku. Ten był zwolennikiem puryzmu i rozpoczął to od zburzenia zachowanego w dobrym stanie barokowego chóru muzycznego.

Władze zdecydowały zabudowanie pl. Kościuszki znajdującego się na osi ul. Świdnickiej, ale już poza Starym Miastem. Ogłoszono konkurs na projekt zabudowy. Projekty przygotowali starsi, by tak rzec, przedwojenni architekci i młodszy, absolwenci naszego Wydziału. Pamiętam, że Kupiec i Brzoza chcieli zabudować plac obrzeżnie domami zwieńczonymi śląskimi attykami (to już było po publikacji Mieczysława Złata o śląskich attykach). Ostatecznie zwyciężyła koncepcja Romana Tunikowskiego, w architekturze nawiązująca do francuskiej architektury pl. Vendôme w Paryżu.

Spośród socrealistycznych założeń urbanistycznych w Polsce to wydaje się być wyjątkowo udane.

Rozpoczęto też budowę nowych gmachów politechnicznych wzdłuż osi grunwaldzkiej. Ostatecznie powierzono to Tadeuszowi Brzozie i Zbigniewowi Kupcowi, profesorom naszego Wydziału. Z wielkiej, osiowej kompozycji, której „przegubem” miała być kolistka biblioteka nakierowana zarówno ku placowi, jak i Odrze z przeciwnego kierunku, powstały tylko dwa, bliźniacze w wyglądzie gmachy, o kamiennych fasadach, rustykowanych cokołach i podcieniach od strony wejścia. Jerzy Hryniewiecki, jakoby uszczypliwie się o nich wypowiedział, że „nareszcie Wrocław doczekał się prawdziwie nazistowskiej architektury”.

Socrealizmu przybyło we Wrocławiu niewiele. Budynki, jakie wstawiono w miejsce zniszczonych w trakcie wojny przy ul. Piłsudskiego (wówczas Świerczewskiego) i ul. Kościuszki, są dość stonowane i zharmonizowane z dziewiętnastowieczną zabudową. We Wrocławiu można jeszcze spotkać typowe budynki przedszkoli i szkół, ale są one małe i nie wpłynęły szkodliwie na miejski krajobraz. Nieco większe hotele robotnicze na Psim Polu wyraźnie kontrastują z otaczającą je zabudową małomiasteczkową.

Socrealistyczna była też pierwsza koncepcja Nowego Uniwersytetu młodych kolegów: Mariana Barskiego, Adama Tyczkowskiego i Leszka Zdeka (ten pierwszy pracował na Wydziale, został w przyszłości jego profesorem i dziekanem). Była łukową linią dostosowaną do kształtu nabrzeża, a placem przed biblioteką otwarta ku Odrze.

W przyszłości bardzo się to zmieniło. Pytanie, czy na lepsze? W duchu socrealizmu zamierzano odbudować niższą część hotelu Monopol wykorzystując wypaloną konstrukcję. Przygotowane wariantowe projekty kilku architektów były tak złe, że zdecydowano się odbudować obiekt w formach przedwojennych. Czerwone trzony kolumn na narożu zamiast z granitu wykonano w czerwonym piaskowcu. Ostatnio obiekt odzyskał kopułkę.

W związku z zamknięciem wydziałów architektury w Gliwicach, Poznaniu i Szczecinie kadre naszego wydziału zasilili profesorowie: Władysław Czarnecki, urbanista, doświadczony w planowaniu Poznania, Piotr Zaremba, planista przestrzenny, Julian Duchowicz i Zygmunt Majerski, projektanci architektury użyteczności publicznej. Stale jednak dojeżdżali, nie przenosząc się do Wrocławia. Czarnecki i Zaremba, szczególnie ten drugi, stali się doradcami zespołu przygotowującego plany odbudowy i rozwoju Wrocławia. Odpowiednią pracownię zorganizowano w Miastoprojekcie. Ważnym konsultantem dla niej został ściągnięty z Gdańska architekt Leszek Dąbrowski. Jego warunkiem przeniesienia się było zapewnienie stanowiska profesora na wydziale. Tak się też stało. Przygotowano plan zagospodarowania Wrocławia na 1970 rok i plan etapowy bieżącej odbudowy miasta.

Przez cały czas i coraz intensywniej trwało odgruzowywanie terenów miasta, szczególnie południowych, a następnie zachodnich, ale również wschodniej części Starego Miasta. Dla ułatwienia wywozu gruzu ułożono torowisko kolejowe od dworca Świebodzkiego, poprzez fosę, skośnie przez obszar staromiejski, aż do Odry pomiędzy Hałą Targową a Akademią Sztuk Pięknych. Fragment tego torowiska zachował się u wylotu

ul. Bernardyńskiej na pl. Dominikański. Bardzo trudno było przed buldożerami uchronić resztki zrujnowanych zabytków. Z trudem wywalczyłem omięcie ruin klasztoru pobernardyńskiego. Decydenci nie wierzyli, że za zwałami gruzu kryją się zachowane mury, a nawet resztki sklepień.

Krajobraz jaki się zaczął wyłaniać po wywiezieniu gruzu był jak na miasto przerażający. Gdy się stanęło za wiaduktem u wylotu na południe ul. Świdnickiej widziało się płaski, różowawy od spudrowanej cegły teren, a na horyzoncie kilka domów wokół pl. Powstańców Śląskich i kamienicę w której jest teraz Centrum Onkologii. Po lewej stronie, przy ul. Zaolziańskiej, stała kamienica, w której znajdowała się drukarnia. Nie wydawało się, że ma się do czynienia z wielkim miastem. Na resztkę tego terenu odbywało się w czasie Kongresu Eucharystycznego spotkanie z papieżem i ma powstać Centrum Południowe, a może Sky Tower? Te pustki spowodowały ujawnienie się społecznych propozycji nowego rozplanowania Wrocławia. Jednym z proponujących, amatorów, był jakoby filozof, hodowca królików na Oporowie, p. A.W. Sądził on, że dawny bastion Ceglany, nazywany Wzgórzem Partyzantów, jest „staroplemienną słowiańską wietnicą”. Zapropował wykonanie na jego środku zagłębienia i uformowanie otaczających wałów do wewnątrz w widokowe stopnie. Na szczycie wałów miały stanąć posągi wybitnych Polaków, na środku wielki fallus, my zaś winniśmy tam siadywać i dumać. Za plecami posągów miały się zaczynać promieniście rozchodzące nowe arterie. Taki projekt około 1960 roku został złożony władzom i z poparciem prof. Mariana M. poważnie rozpatrzony. *Nota bene* coś podobnego ostatnio zrealizowano w jednym ważnym polskim mieście, na szczęście nie wyburzając promienistych alei.

Z gruzu zaczęto usypywać wzgórze albo nasypy pod przyszłe arterie. Tak powstało wzgórze, ostatnio nazywane wzgórzem Andersa, drugie było na zachodzie, ale teraz jest rozbierane, bo gruz jest do czegoś potrzebny. Na tym drugim miało powstać wesołe miasteczko. Z gruzu z domieszką cementu zaczęto też przygotowywać pustaki do budowy domów. Stanęły takie przy ul. Kościuszki i Grabiszyńskiej, nieco różowawe w wyglądzie.

Reorganizacja w 1955 roku centralnych władz architektoniczno-budowlanych spowodowała organizację ich odpowiedników w województwach i wielkich miastach. Na czele takiej jednostki w zarządzie miasta stanął prof. Leszek Dąbrowski, zarazem pierwszy po wojnie Główny Architekt Wrocławia. Zorganizowano też Pracownię Urbanistyczną, która przejęła z Miastoprojektu dotąd tam przygotowywane opracowania. Z pracownią współpracowali też niektórzy naukowcy pracownicy Wydziału, że wspomnę Ryszarda Żabińskiego, późniejszego u nas profesora, Wacława Wdowiaka, wybitnego planistę wielkoprzestrzennego, Tadeusza Izbickiego, Jerzego Hawrota. Z tym ostatnim na Wydziale przygotowywałem pierwszą koncepcję tzw. Małej Obwodnicy na śladach przebiegu wewnętrznej fosy. Przygotowano plan ogólny Wrocławia z perspektywą na rok 1975 i plan etapowy na latach 1956–1960. Plan etapowy przewidywał rozbudowę systemu zieleni miejskiej.

W czerwcu 1955 roku mianowano mnie Konserwatorem Zabytków m. Wrocławia. Otrzymałem tylko biurko i krzesło, nawet zakup aparatu fotograficznego był bardzo trudnym problemem. Ostatecznie kupiono jakąś lustrzaną dwuobiektywową na wypo-

sażenie świetlicy na Kozanowie i mnie ją dano do użytkowania. Pierwszą moją praktyczną czynnością było osobiste rozwieszenie na zabytkach architektury, zniszczonych i jako tako zachowanych, tabliczek o treści: „Obiekt zabytkowy pod opieką «państwa»”. Nie wiem czemu przygotowujący te tabliczki napisali „państwa” w cudzysłowie. Stały się te tabliczki przedmiotem prasowych kpin. Musiałem przed świtem biegać po mieście z drabiną i ostrym dłutem wyskrobywać cudzysłowy. W pierwszych latach do rejestru zabytków (a musiałem taki prowadzić od momentu nadania Wrocławowi rangi wojewódzkiej) wpisywałem tylko pojedyncze obiekty, a zespoły, jak na wyspach, w późniejszym czasie. Obiekty z XIX wieku i secesyjne, były przez historyków sztuki (np. prof. Mariana Morelowskiego) traktowane pogardliwie. Ale wpisywałem też obiekty architektury XX wieku. Wiele wysiłku włożyłem w próby ratowania pałacu Hatzfeldów, posądzany w prasie o sprzyjanie pruskim junkrom.

W miarę upływu czasu, korzystając z różnych środków, wykorzystując różne ideowe okazje, jak. np. Tysiąclecie Państwa Polskiego, podejmowałem prace zarówno przy kościołach (Najświętszej Panny Marii na Piasku, św. Marcina, św. Wincentego i jego wieży, dachu na kościele św. Marii Magdaleny, Bożego Ciała, św. Barbary, św. Wojciecha, św. Bernardyna), jak i innych budynkach, np. poklasztornych (dzisiejszy Wydział Filologiczny Uniwersytetu, budynek niegdyś augustianek na Piasku). To oczywiście wpływało korzystnie na odtwarzanie choćby częściowe krajobrazu staromiejskiego. Zaczęto także remonty ciągów, lub nawet mniejszych skupisk budynków mieszczańskich, kamienic przy ul. Biaskórnicznej, Psie Budy, Jatki, domów budniczych w zespole śródmiejowym, kamienic przy ul. Łaciarskiej. Uratowałem pałac w Leśnicy i były letni pałac biskupi przy pl. Zgody (obecnie Muzeum Etnograficzne). Niestety, zdarzały się i wyburzenia, np. kilku kamienic przy ul. Złote Koło, jako stojących na trasie przyszłej Małej Obwodnicy. Domy te zostały jednak wcześniej zinwentaryzowane. Rozpoczęto też prace przy rewaloryzacji zespołu pobernardyńskiego. W pierwszej części przygotowałem biura dla urzędu konserwatorskiego miejskiego.

W 1956 roku wyszła drukiem książka *Wrocław, rozwój urbanistyczny*. Autorami byli: Karol Maleczyński, historyk, Marian Morelowski, historyk sztuki i Anna Ptaszycka, urbanistka. Ta ostatnia sporo miejsca poświęciła układowi przestrzennemu miasta, jego krajobrazowi, założeniom zieleni, jak parki, skwery, przekroje ulic, ogródki działkowe, cmentarze. W części dotyczącej rozwoju Wrocławia w wiekach XIX i XX zamieściła rysunki (których byłem autorem), przedstawiające rozplanowanie sprzed 1939 r., sprzed zniszczenia, ważniejszych zespołów urbanistycznych Rynku i pl. Solnego, pl. Nowy Targ, pl. Dominikańskiego, Wyspy Piaskowej, Tumskiej, pl. Nankiera, pl. Uniwersyteckiego. Można sądzić, że dość szybko polscy badacze, architekci i urbaniści „nauczyli” się Wrocławia i zaczęli doceniać jego wartości krajobrazowe. Muszę jednak zauważyć, teraz po latach, że nie wszystko udało się ocalić i przywrócić.

Pamiętam, że w 1955 roku przewodniczący Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury (prof. Z.S.), na naradzie odbywanej we Wrocławiu, zasugerował poszerzenie odcinka ul. Świdnickiej od przebiegu wewnętrznej fosy do Rynku. To był wówczas nazywany pl. Młodzieżowym fragment Starego Miasta. Jak i w innych krajach obozu socja-

listycznego, decydenci i w Polsce sądzili, że mamy prawo wnosić w zabytkowe zespoły elementy akcentujące nową, postępową epokę. Młodzi architekci, częściowo pracownicy wydziału zostali autorami realizacyjnego projektu (W. Czerechowski, R. Jędrak, R. Natusiewicz, J. i A. Tarnawscy).

Rok 1956, a zwłaszcza październik, był okresem pewnego przełomu politycznego. Stał się więc okazją do podejmowania prób powrotów do spraw wcześniej ze względów politycznych wstrzymanych. Taką była sprawa Panoramy Racławickiej. Wszczęto znów dyskusję, gdzie ją postawić. Zaproponowałem miejsce, gdzie dziś stoi, sądząc, że jest na skraju Starego Miasta, blisko innych muzeów, ale od Odry będzie przesłonięta wzgórzem bastionu, a więc nie naruszy zabytkowej sylwetki miasta. Konkurs na nowy projekt wygrali Ewa i Marek Dziekońscy, ale rozpoczęta realizacja, znów z powodów politycznych, przeciągnęła się do 1985 roku.

Jakąś, zdało się, że optymistyczną oznaką było zbudowanie nowego mostu, nazwanego mostem Pokoju, w miejsce mostu Lessinga. Oddano go do użytku w 1958 roku. Niski, rozciągnięty jak struna, nie przesłania widoków na zabytkowe zespoły. Zaprojektował go profesor naszej uczelni Jan Kmita. Powody zbudowania tego mostu były jednak tylko wojskowo-strategiczne, a bynajmniej nie były zaczątkiem działań inwestycyjnych we Wrocławiu.

W całym kraju, zarazem i we Wrocławiu, wstrzymano prace rekonstrukcyjne, u nas zabudowy na Starym Mieście, w tym również kamienicy na rogu Rynku i ul. Wita Stwosza. Wspomniany zespół architektów przystąpił do projektowania osiedla wokół pl. Nowy Targ i przyległych uliczek. Niby zawarowano, że zostanie zachowany zabytkowy układ sieci ulicznej, ale jednak zagubiono rozszerzenie ul. Kotlarskiej, gdzie stały kiedyś Małe Jatki, przecięto przebieg ul. Łaciarskiej, zlikwidowano uliczkę Drewnianą. Ustawienie punktowców przy ul. Kotlarskiej i między Szewską a Kuźniczą spowodowało zaburzenie charakteru krajobrazu staromiejskiego. Tępy budynek o architekturze osiedlowej dostawiono do barokowej bursy Steffensa przy ul. Kuźniczej. Noszono się z zamiarem wzniesienia punktowców mieszkalnych na Ostrowie Tumskim, w pobliżu Katedry.

Zarazem zdecydowano wykonać tynkowe fasady nowych domów w Rynku. Obowiązywało bowiem z powodów oszczędnościowych wznoszenie domów tylko w cegle. Jednak od momentu wzniesienia kamienic do momentu ich tynkowania upłynęło kilka lat, wystarczających do zagubienia wcześniej przygotowanej dokumentacji. Nałożyło to na mnie obowiązek niemal codziennej wizytacji budowy i odręcznego rysowania profili gzymsów, opasek, itd. A i tak byłem posądzany o sabotowanie robotniczych wysiłków. Projekt pomalowania fasad rynkowych był dziełem trzech wybitnych, starszych malarzy, w tym dwóch profesorów. A więc była to koncepcja całościowa, przemyślana, nie mająca jednak w przyszłości szansy na zachowanie. Malowanie realizowano przy użyciu nowych farb, polioctanowych, emulsyjnych.

Ruszyła realizacja nowej zabudowy na terenach odgruzowanych. Wpierw na południowy wschód od ul. Grabiszyńskiej (Gajowice). Wykorzystując fakt podjęcia produkcji w Polsce wind mogących obsłużyć budynki dziewięciokondygnacyjne, wzniesiono tam takie w technologii prefabrykatów. Przy skrzyżowaniu pl. Grunwaldzkiego zbudowano

dom mieszkalny dla naukowców wyższych uczelni. Był to na dłuższy czas jedyny akcent w tej pustawej przestrzeni. Przedłużono ul. Świerczewskiego (dziś Piłsudskiego) do dworca Świebodzkiego i postawiono tam cztery punktowce połączone niskimi pawilonami usługowymi. Zamiar urządzenia placu (dziś Legionów) na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego, Sądowej i Grabiszyńskiej do dzisiaj nie został zrealizowany z powodu niemożności wyburzenia stojących na nim jeszcze dwóch starych kamienic.

W mieście zaczęto układać rurociągi dostarczające ciepło do nowych osiedli i domów. Elektrownię przy ul. Łowieckiej przekształcono w elektrociepłownię, która wymagała zbudowania wysokich kominów. Jeden z nich zaczął górować nad sylwetkami zabytkowej zabudowy ostrowów. Zaczęły się nieuwzględniane przez władze protesty. Kolega Kaliski zauważył, że aby nie było wątpliwości, kiedy ten komin wzniesiono, pomalowano go w biało-czerwone pasy.

Już dzisiaj nie przypominam sobie, kiedy dokładnie zaczęto wyeliminowywać linie tramwajowe przebiegające wzdłuż pierzei Rynku, nawet wzdłuż południowej strony Ratusza.

Jakimś etapem był ruch tramwajów jadących ulicą Kiełbaśniczą, przez pl. Solny i ul. Szajnochy. Miały tam niezły zakręt z placu w ul. Szajnochy, bardzo więc skrzypiały czytelnikom biblioteki Uniwersyteckiej. Tramwaj zabił prof. S.P., współautora polichromii Rynku, gdy wybiegał z apteki na rogu ul. Kuźnicznej.

Zakończono restaurację zespołu pobernardyńskiego i w 1965 roku oddano go do użytku jako muzeum. Na atrakcyjnym terenie nadodrzańskim Nowego Miasta wzniesiono grupę punktowców mieszkalnych spółdzielni dewizowej. W ten sposób zaprzeczono teren nadający się pod zabudowę użyteczności publicznej. Na wschodnim końcu wyspy Mieszczkańskiej zbudowano lodowisko, które jednak dość szybko uległo degradacji. Próby uporządkowania zieleni na wyspach nie zakończyły się w tamtych latach sukcesem, pomimo zbudowania wiszącej kładki od strony północnej. Wrócono do niej dopiero w końcu XX wieku, wyspy połączono dodatkowymi mostkami. Ale to już rozdział, o którym pisanie zostawiłem sobie na inną okazję. Lata 60. XX wieku to okres zniechęcenia, spowodowany brakiem perspektyw, ubożenia, braku materiałów budowlanych, zaniku umiejętności rzemieślniczych, sprymityzowania technologii, mimo pozorowanego postępu w kierunku prefabrykacji, konieczności wielkiego i często bezsensownego oszczędzania. Pamiętam, że komisja oszczędności nakazała w adaptowanym na dom aktora dawnym pałacu wprowadzić w miejsce dwupalnikowych kuchенок jednopalnikowe, a drzwi wahadłowe dwuskrzydłowe w korytarzach zastąpić jednoskrzydłowymi. Jak można więc było myśleć o rzetelnej pracy konserwatorskiej i rzetelnym nowym budownictwie na obszarze Starego Miasta. A jednak, to w tamtych okresie rozpoczęliśmy udaną restaurację kościoła NM Panny na Piasku i odbyła się tam ogólnopolska wystawa współczesnej sztuki sakralnej. Wreszcie też w 1965 roku otwarto Muzeum Architektury, wkrótce powstał Teatr Pantomimy i festiwal Wratislavia Cantans. Czyli działania w zakresie kultury przyniosły jakąś pozytywną odmianę Wrocławowi. Poczytuję sobie za chlubę, że mogłem mieć w tym udział.

HOW THINGS WERE (1945–1965) – THE WAY I SEE IT TODAY

Summary

Almost from the beginning of the establishment of the Polish Government in Wrocław, architects who were otherwise employed by the Department of Architecture took part in early organizing activities; some of these participated in the preparations for the Recovered Territories Exhibition in 1948. The task of the first members of the Faculty was not merely to teach students, but also to restore the monumental architecture which had been reduced to rubble during World War II.

In their new building projects, these architects very quickly recognised the value of Wrocław's landscape, which remained possible to discern despite the destruction caused by the war. Several early studies of the subject were made, while the teaching of architectural design incorporated the features of this landscape from the very first days. Thanks to this – despite the stylistic trends of so-called social realism that were in force during the years 1949–1953 – any newly built architectural complex, by and large, restored the destroyed historic urban plan of the city.

The reconstruction of monumental gothic churches and tenements, the creation of new infrastructure for public transportation, the planning of new housing developments, along with the activities of several key individuals and institutions, add up to a multi-layered portrait of the city, seen from the very personal perspective of one direct participant in these events.

MAREK NATUSIEWICZ*

Elementy krajobrazowe w komunikacji Wrocławia

Streszczenie. W rozdziale omówiono sposoby postrzegania komunikacji przez urbanistę. Autor zwraca uwagę na dwie kwestie fundamentalne dla właściwego tworzenia urbanistyki. Są to: zachowanie ciągłości planistycznej oraz sposób upowszechnienia informacji o przebiegu procesu planistycznego. O pierwszej z wymienionych kwestii w odniesieniu do Wrocławia – zdaniem autora – można mówić pozytywnie, (tj. o latach 1945–1990), drugą zaś, nazywając ją – zgodnie z obecnymi trendami postpolityki – narracją, również odnosząc ją do Wrocławia, autor ilustruje przykładem opracowania dla placu Społecznego.

Słowa kluczowe: urbanistyka, komunikacja, krajobraz, Wrocław

Wstęp

Zdaniem wielu geopolityków, w tym także wrocławskiego geopolityka prof. Tadeusza Marcza, komunikacja była kamieniem węgielnym Imperium Romanum. To słynne drogi rzymskie ułatwiały rozszerzanie się idei Rzymu po krańce ówczesnego świata. Prowadziły one zwykle do zakładanych przez legionistów Castra Romana, które z kolei były wznoszone według ściśle określonego planu. Przypominam sobie olbrzymie emocje towarzyszące mojej jeździe samochodem po starożytnej Via Appia, jak również licznym wycieczkom rowerowym po starej rzymskiej drodze w Walonii nieopodal Namur.

Podobne emocje towarzyszyły mi gdy pierwszy raz zetknąłem się z planem Wrocławia z lat 20. XX wieku. To wówczas pierwszy raz skojarzyłem ówczesną al. Przdowników Pracy – o której Tata mówił mi jako o fragmencie czegoś większego – z obrazem obwodnicy wrocławskiej, czytelnej na starym planie Wrocławia w przebiegu ulic: Wiśniowej, Przdowników Pracy, Klecińskiej i Na Ostatnim Groszu. Szczególnie w pamięci utkwiła mi ostatnia nazwa, która podświadomie kojarzyła mi się z miejscem, gdzie „diabeł mówi dobranoc”. To te emocje spowodowały zapewne, że wybrałem urbanistykę jako zawód, a komunikację – jako hobby.

Na ulicach europejskich miast zawsze moje myśli ogniskowały się wokół pytania: jakimi zasadami kierowali się twórcy ich układów przestrzennych, wytyczając ulice w taki, a nie inny sposób, oraz jaki cel chcieli osiągnąć. Pamiętam, że największe kłopoty sprawiało mi „rozszyfrowanie” planu Brukseli. Gdy moja świadomość zaakceptowała możliwość dojścia dwiema – o naturalnym przebiegu – różnymi drogami po trójkącie jako oczywistość wynikającą ze znajomości geometrii, wówczas dla mnie – „dziecka” układu

* Wyższa Szkoła Humanistyczna we Wrocławiu.



Ryc. 1. Via Appia.

Źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Via_Appia_Antica_Rome_2006.jpg

szachownicowego – plan Brukseli przestał mieć tajemnice, a poruszanie się po mieście było zawsze realizowane w oparciu o plan zapisany w głowie.

Podzieliłem się tymi refleksjami, gdyż stwierdziłem, że inaczej trudno byłoby w inny sposób przybliżyć mój punkt widzenia na problem komunikacji wrocławskiej. Oczywiście jest, że komunikacja pełni rolę służebną. Zatem uzasadnione jest pytanie: komu i czemu służy? I o ile pierwsza część pytania generuje odpowiedź: ludziom, to odpowiedź na drugą część pytania najczęściej jest niepełna. Zwykle w odpowiedzi słyszymy: przewozom towarów. Mało kto zauważa, że komunikacja – szeroko rozumiana – konstruuje nową jakość w wymiarze geodezyjnym i estetycznym, tworzy jednocześnie jakość krajobrazową, kreując przy tym gusty estetyczne mieszkańców.

1. Ciągłość przekazu

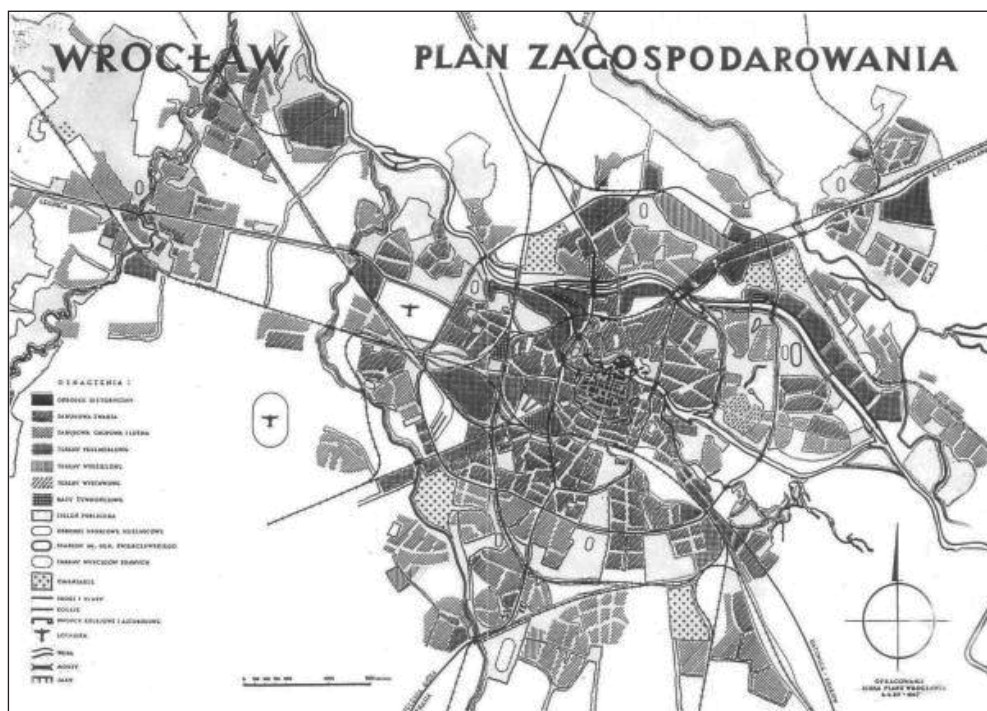
Każde opracowanie z zakresu urbanistyki bądź planowania przestrzennego ma trzy wymiary: 1. graficzny, tj. rysunek planu; 2. tekstowy, tj. opis idei i zasad realizacji oraz 3. materialny, tj. realizacja (oczywiście po wielu latach). Fachowcy oceniają dwa pierwsze wymiary, społeczeństwo doświadcza na co dzień owego wymiaru materialnego dzieła, tj. realizacji planu. I na tym ostatnim wymiarze skoncentrujemy naszą uwagę.

W czasach postpolityki, specjaliści od marketingu ukuli pojęcie **narracji** [3]. Narracja jest bliska staremu szkolnemu zapytaniu: co miał twórca na myśli, używając konkret-



Ryc. 2. Bruxelles 1819.

Źródło: <http://www.ilotsacre.be/images/CBGuillaumedeWautier1819.jpg>



Ryc. 3. Generalny plan zagospodarowania Wrocławia z 1947 roku
(zespół BPW pod kierunkiem arch. Tadeusza Ptasińskiego)

nego sformułowania. Według mnie podobnie rzecz ma się z komunikacją. Realizowane w dobie demokratyzmu przedsięwzięcia inwestycyjne w tej dziedzinie wymagają coraz bardziej zrozumiałych, i co ważniejsze, akceptowanych przez wszystkich, uzasadnień – dość przypomnieć konflikt z doliną Rospudy w tle. W narracji ważna jest zarówno informacja na temat ciągłości procesów decyzyjnych zapisanych w planach, jak i uzasadnienie ideowe proponowanego rozwiązania. Czasami owa ciągłość jest brzemieniem – jak w przypadku rogatek Wrocławia, który, mając rozbudowane otwarcia w kierunku Drezna, Berlina i Szczecina, jest prawie pozbawiony bezpośrednich bądź klarownych powiązań z Poznaniem, Bydgoszczą, Łodzią czy Częstochową. W przypadku zaś Wrocławia ciągłość ta była niezbędnym warunkiem jak najlepszego wykorzystania „masy upadłościowej”, jakim było zrujnowane miasto. Szczęśliwie dla nas – dzisiejszych wrocławian – urbaniści polscy, którzy przybyli do naszego miasta w 1945 roku, tę ciągłość zachowali. Starali się przede wszystkim odczytać to, co mówi im miasto swoim ulicami i placami, starali się również odnajdować zapisy planistyczne tych myśli i odtwarzać je w swoich planach [2].

Do roku 1990 zachowanie ciągłości myśli poprzedników było elementem kluczowym. Niestety, trudno o tym mówić w odniesieniu do okresu ostatnich dwudziestu lat.

Opracowania urbanistyczne są najczęściej „sierotami”, gdyż tylko nieliczni twórcy poczuwają się do „ojcostwa” i zobowiązań „alimentacyjnych”. Moim zdaniem, narracja



Ryc. 4. Skrzyżowanie ul. Olszewskiego z Obwodnicą Śródmiejską, wizualizacja.

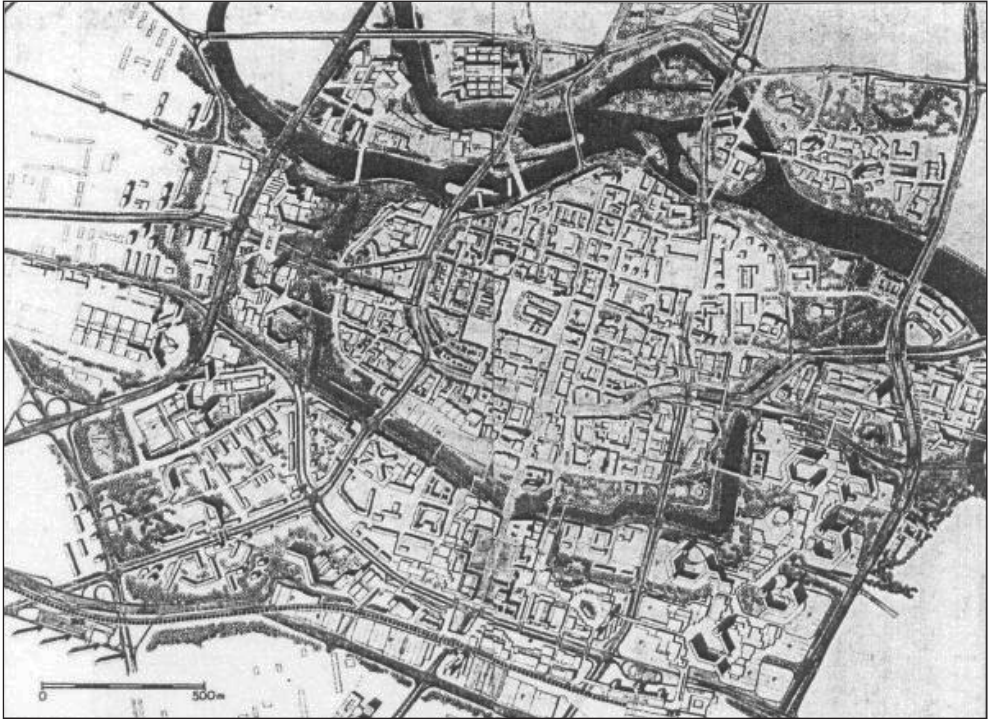
Źródło: https://img.investmap.pl/gallery/117/117/95349_x900.jpg

ta winna być obecna jako stały czynnik kreowania medialnej wizji miasta. Narracja winna przede wszystkim koncentrować uwagę na tych elementach opisu przyszłej inwestycji, które szczególnie interesują mieszkańców terenów położonych w najbliższym jej sąsiedztwie. Zwykłego obywatela najbardziej interesuje jakość środowiska miejskiego, w którym będzie żyło jego dziecko. Korzyści półmilionowego miasta obchodzą go najmniej (nad czym należy oczywiście ubolewać). Spór o wschodni odcinek obwodnicy przez Wielką Wyspę był najlepszym dowodem bezradności realizatorów wobec wyzwań społecznych.

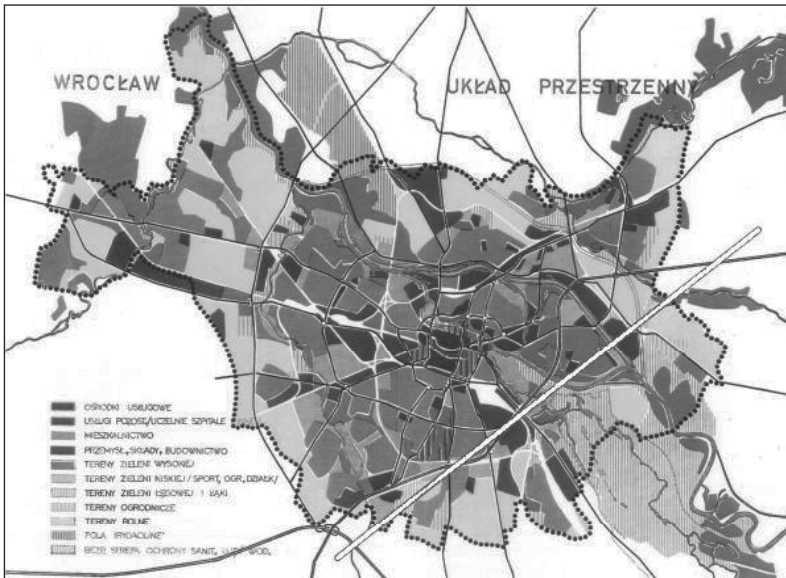
Czasami twórcy mają odwagę stawić czoła wyzwaniom. To dzięki nim mamy dzisiaj trasę W–Z w przestrzennym kształcie zaprojektowanym przez jej przedwojennych twórców. Co prawda, z perspektywy pieszego nie wygląda ona wielkowiejsko, m.in. z powodu istnienia lokali mieszkalnych na wysokim parterze i w związku z tym braku witryn sklepowych, jednak historyczne zamiary można jeszcze dzisiaj odczytać z jakości architektury banków i innych gmachów z czasów dawniejszych.

Na przerysowanie skali istniejącego rozwiązania zwrócił uwagę A. Gretschel z zespołem w nagrodzonej pracy konkursowej.

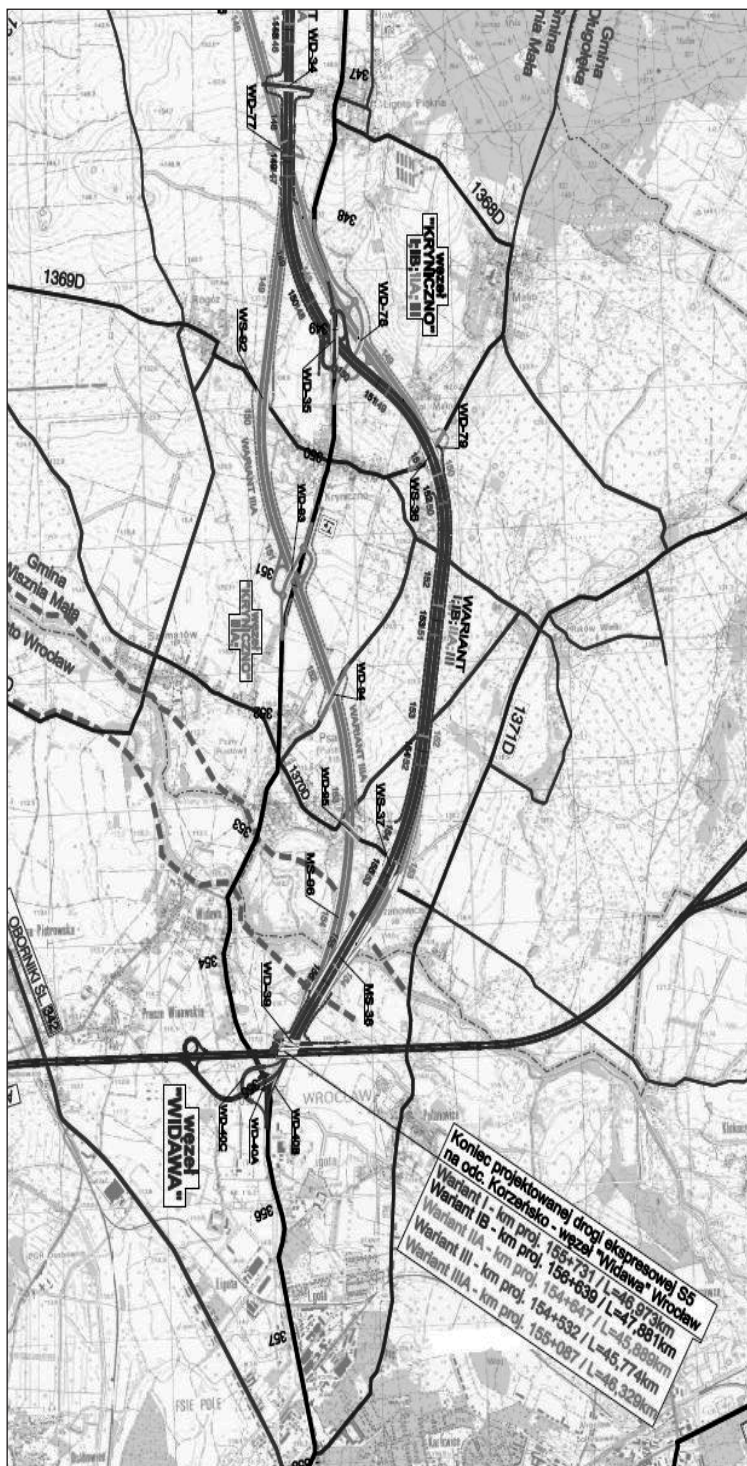
Tej narracji – tym razem historycznej – zabrakło przy podejmowaniu decyzji o budowie łącznika autostradowego przy jednoczesnej rezygnacji z budowy autostrady do Poznania. I dzięki temu mamy dzisiaj bezsensowną realizację autostrady z Pragi do Warszawy przez środek aglomeracji wrocławskiej. Pierwotnie (bez kierunku na Poznań) autostrada ta przebiegała przez Wielką Wyspę śladem dzisiejszej ul. Mickiewicza [2].



Ryc. 5. Koncepcja zagospodarowania przestrzennego centrum Wrocławia, II główna nagroda w konkursie SARP z 1974 roku [3, ryc. 24]



Ryc. 6. „Kierunek warszawski” w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego Wrocławia – perspektywa, 1985 rok, opracowany przez zespół PU m. Wrocławia pod kierunkiem arch. Kazimierza Bieńkowskiego [3, ryc. 20]



Ryc. 7. Projekt podjęcia drogi S5 do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (wylot na Poznań).
Źródło: GDDKIA

I właśnie podobnej narracji historycznej zabrakło w sytuacji, gdy w 1989 roku zrywano ciągłość planowania przestrzennego we Wrocławiu – zarówno instytucjonalną, jak i personalną.

2. Komunikacja w myśleniu urbanistycznym

Komunikacja, służąca zadaniu przemieszczania się w obszarze zabudowanym, w oglądzie urbanisty to przede wszystkim przestrzeń publiczna wymagająca szczególnej wrażliwości estetycznej ze względu na skalę obcowania z nią.

Oto możliwe sposoby postrzegania komunikacji przez urbanistę:

1. Wykorzystanie istniejącej sieci ulicznej i wzbogacanie jej akcentami formalno-kompozycyjnymi;
2. Dodawanie brakujących elementów sieci i tworzenie wyrazistych ciągów przy zachowaniu odrębności kulturowej, estetycznej i funkcjonalnej;
3. Tworzenie modeli funkcjonalnych w postaci odrębnych rusztów funkcjonalnych: dla komunikacji zbiorowej, rowerowej, ekspresowych połączeń międzydzielnicowych;
4. Akcentowanie węzłów i skrzyżowań (np. bramy miasta);
5. Eliminacja komunikacji samochodowej z zamianą na funkcję ciągów pieszych.

1. Wykorzystanie istniejącej sieci ulicznej i wzbogacanie akcentami formalno-kompozycyjnymi zilustruję przykładem placu Kościuszki, który należy uznać za najwybitniejsze dokończenie „historycznego przekazu zapisanego w kamieniu”. Za poprawną w rozumieniu skali należy uznać odbudowę okolic placu Nowy Targ. Oczywiście jest, że trudno podobną miarą oceniać zdekapitalizowaną moralnie i estetycznie architekturę zabudowy tego placu. To, czym góruje jednak ona nad dzisiejszymi realizacjami, to wbrew pozorom trwałość budowania, klarowność rzutów mieszkań, sklepów, lokali użytkowych i przestrzenność wnętrz blokowych, co raczej trudno spotkać jeszcze do niedawna w rozwiązaniach deweloperskich.

W kontekście wymienionych placów z zażenowaniem spoglądam na realizację wizji „placu Pułaskiego”. Na szczęście, jak mawiał dr Gerard Alexewicz, marną architekturę zawsze można zmienić, marnej urbanistyki nie uratuje już nic. Jestem absolwentem Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej. Moi Profesorowie i ich następcy uczyli mnie, że do



Ryc. 8. Plac Kościuszki we Wrocławiu.

Źródło: <http://wroclaw.hydral.com.pl/69710,foto.html>



Ryc. 9. Plac Nowy Targ we Wrocławiu.

Źródło: http://miasta.gazeta.pl/wroclaw/3292000,35749,5185560.html?back=/wroclaw/1,35749,6020184,zrekonstruujmy_nowy_targ__wybudujmy_nowy_targ_ii.html



Ryc. 10. „Plac Pułaskiego” we Wrocławiu (fot. M. Natusiewicz)



Ryc. 11. Partery budynków na „pl. Pułaskiego” we Wrocławiu (fot. M. Natusiewicz)



Ryc. 12. Partery budynków na pl. Zgody we Wrocławiu (naprzeciwko Muzeum Etnograficznego) (fot. M. Natusiewicz)



Ryc. 13. Ulica Piotra Skargi we Wrocławiu. Na osi wieża kościoła pw. św. Wojciecha.
Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Ulica_ks._Piotra_Skargi_we_Wroc%C5%82awiu#/media/Plik:Ulica.P.Skargi.jpg



Ryc. 14. Ulica Legnicka we Wrocławiu.
Źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Legnicka-na.zachod.jpg> (dostęp: 14.08.2009)

sklepów raczej należy wchodzić z poziomego terenu (bez stopnia), konstrukcja przyziemia – co najmniej do I piętra – powinna być szkieletowa, okna wystawowe winny być maksymalnie przeszklone, a wejście z narożnika jest tym najlepszym, co może przytrafić się kupcowi. I dlatego też często zdarza mi się czerwienić ze wstydu za moich kolegów architektów. Oto co możemy często spotkać w rzeczywistości i co pozostawiam bez komentarza.

Z rzeczy nieudanych należy wskazać rozwiązanie na pl. Dominikańskim, widziane z okien samochodu, jadącego ul. Piotra Skargi w kierunku północnym ku wyspom. Zaste trudno znaleźć uzasadnienie dla zamknięcia osi widokowej bryłą hotelu Mercure, dosłownym „łokciem w bok”, który przesłonił widok na barokową kaplicę patrona Wrocławia, bł. Czesława Odrowąża.

2. Dodawanie brakujących elementów sieci i tworzenie wyrazistych ciągów przy zachowaniu odrębności kulturowej, estetycznej i funkcjonalnej zilustruję bezdusznym, stechnicyzowanym rozwiązaniem ul. Legnickiej na odcinku od pl. Jana Pawła II do pl. Strzegomskiego.

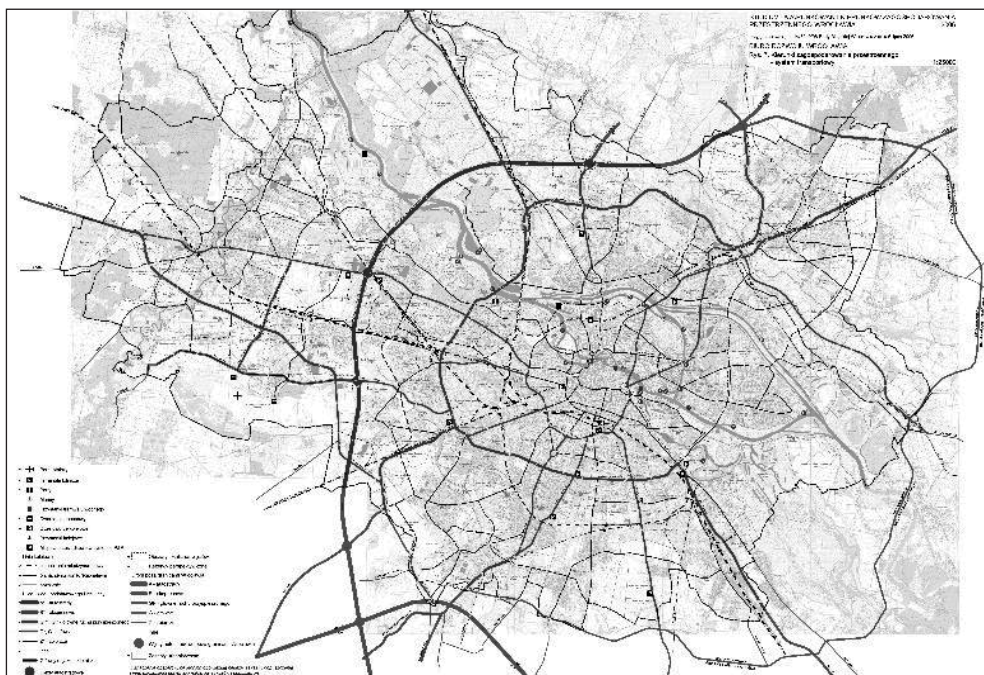
Na pewnym etapie modernizacji układu komunikacyjnego odrzucono koncepcję rozłożenia ruchu w kierunku zachodnim na trzy równoległe wyspecjalizowane arterie:

1. południową – o ruchu uspokojonym prowadzoną przez urocze osiedla peryferyjne,
2. północną – z przeznaczeniem dla ruchu ciężkiego ze względu na znaczne przebiegi przez tereny niezainwestowane,
3. średnicową – właśnie ul. Legnicką – z przeznaczeniem dla ruchu lokalnego z priorytetem komunikacji zbiorowej.

Moim zdaniem, tylko kwestią czasu jest pojawienie się postulatu jego „uczłowieczenia” poprzez m.in. spowolnienie ruchu, dopuszczenia parkowania przykrawężnikowego, obudowanie niskimi pawilonami handlowo-usługowymi, kolorystyczne wydobywanie historycznego bunkra i docelowo zamknięcie osi akcentem wysokościowym przy ul. Jaworskiej.

3. Tworzenie modeli funkcjonalnych w postaci odrębnych rusztów funkcjonalnych dla komunikacji zbiorowej, rowerowej, ekspresowych połączeń międzydzielnicowych możemy odnaleźć na kolejnych ilustracjach (ryc. 15, 16). Tutaj dygresja – gdy przychodziłem do pracy w Wojewódzkim Biurze Planowania Przestrzennego mój przyszły przełożony, arch. Włodzimierz Szostek, zapytał: czy zdaję sobie sprawę z niewdzięcznego charakteru pracy w planowaniu przestrzennym, wszak efekty poznaje się dopiero po dwudziestu latach? W odpowiedzi – po ponad 20 latach – jestem dumny z tego, że uczestniczyłem dawno temu w rysowaniu – jako planowanej – Obwodnicy Śródmiejskiej czy średnicowej linii tramwajowej na ul. Szewskiej. Ze świadomością takiej też perspektywy patrzę z obawą na dzisiejsze plany...

4. Akcentowanie węzłów i skrzyżowań (np. bramy miasta) zilustruję najwybitniejszym rozwiązaniem, tj. osią grunwaldzką. Oś z początków XX wieku, autorstwa Richarda Plüddemanna, dzięki profesorom Tadeuszowi Brzozie i Zbigniewowi Kupcowi zmonumentalizowana została bryłami nowych gmachów Politechniki z południowej strony, z północnej zaś uzyskała godną ich obudowę w postaci słynnego wrocławskie-



Ryc. 17. Wrocław, plan ogólny, 2009 rok.

Źródło: Urząd Miasta Wrocławia

go tzw. Manhattanu, autorstwa arch. Jadwigi Grabowskiej-Hawrylak. Za rondem Ronald Reagana oś uzyskała bardziej kameralną obudowę dzięki zatopionym w zieleni drobnoskalowym obiektom Uniwersytetu Rolniczego po południowej stronie, zaś po północnej horyzontalny „parawanowiec” spuentowany został wertykalnymi akcentami „Kredki” i „Ołówka” autorstwa arch. Mariana Barskiego, które jak gdyby przy okazji zaakcentowały ważność znajdującego się nieopodal mostu Szczytnickiego [1].

Podobne akcenty były przewidywane m.in. na pl. Kromera. Zapewne brakowi narracji o pomysłach akcentowania wysokościowcami ważniejszych miejsc w układzie komunikacyjnym miasta należy przypisać realizację zabudowy tego placu.

W Biurze Rozwoju Wrocławia są prowadzone analizy celowości, jak również poprawności lokalizacji akcentów wysokościowych w mieście. Być może wywołane zostało to m.in. przez dość poprawnie przeprowadzone pod względem merytorycznym i kompozycyjnym studia takiej lokalizacji na Przedmieściu Oławskim w kompleksie Angel Wings.

Niestety, trudno za sukces uznać realizację Arkad Wrocławskich zamykających oś widokową ul. Świdnickiej.

5. Eliminacja komunikacji samochodowej z zamianą na funkcję ciągów pieszych.

Zilustruję to „twórczym nawiązaniem” do obiektu autorstwa Ericha Mendelzona. Te dość humorystycznie brzmiące dzisiaj słowa wypowiedane były publicznie przed sza-



Ryc. 18. Oś grunwaldzka w pracy konkursowej Zbigniewa Maćkowa z zespołem, II nagroda, 2007 rok



Ryc. 19. Zrealizowana zabudowa pl. Kromera we Wrocławiu.
Źródło: http://photos.wikimapia.org/p/00/04/70/94/16_big.jpg

cownym gronem profesorów z całej Polski przez autora biurowca Howell (przy ul. Oławskiej, róg ul. Szewskiej).

Zamiast podsumowania

W konkluzji nie sposób nie wspomnieć o problemie placu Społecznego stanowiącego we Wrocławiu istotny łącznik Starego Miasta z osią grunwaldzką. Mając dość dobrze rozeznany problem, z pewną obawą myślę o przyszłości, gdyż daje się zauważyć znac-



Ryc. 20. Studium krajobrazowe wieżowca Angel Wings na Przedmieściu Oławskim we Wrocławiu.

Źródło: <http://angelwings.pl> (dostęp: 8.09.2009)

ny rozdział pomiędzy oczekiwaniami społecznymi i zamiarami władz. Mówię świadomie władz, gdyż po 1989 roku możemy zauważyć systematyczny wzrost roli czynnika politycznego nad merytorycznym. Moim skromnym zdaniem jest to związane z zaanektowaniem czołowych postaci wrocławskiej szkoły urbanistycznej ulokowanej na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej przez świat decydentów i wynikającego z tej sytuacji braku „ośrodka refleksji i zadumy”. Rolę tę próbują – niestety z różnym skutkiem – przejmować wrocławskie media.

Jednak – tu źródło wiary i optymizmu – nie sposób nie wspomnieć o żywych dyskusjach toczonych na ten temat na forach internetowych, gdzie prezentowane przez amatorów próbki rozwiązań mogą fachowców przyprawić o uzasadniony rumieniec wstydu.

Nie mogę tu i teraz nie przypomnieć moich mistrzów i przewodników: Gerarda Alexewicza, Wacława Wdowiaka, Tadeusz Zipsera, Kazimierz Bieńkowskiego, Włodzimierza Szostka, Andrzeja Gretschela, Elżbiety Hubickiej i przede wszystkim Ryszarda Natusiewicza, mego Ojca, który zawsze przypominał mi, że od dzieciństwa fascynowała mnie „urbanistyka”.

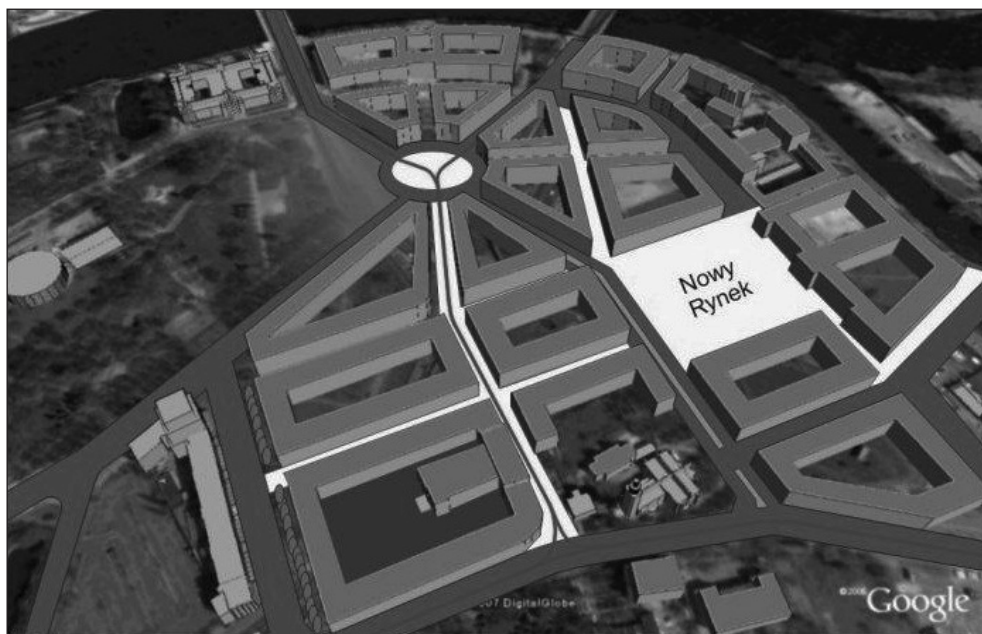
Kończę apelem do koleżanek i kolegów urbanistów: jeszcze można dużo dobrego zrobić dla miasta i jego mieszkańców we współpracy z nimi, jeszcze nie jest za późno.



Ryc. 21. Centrum handlowe „Arkady Wrocławskie” zamykające oś ul. Świdnickiej we Wrocławiu (fot. M. Natusiewicz)



Ryc. 22. Howell vs Erich Mendelsohn (fot. M. Natusiewicz)



Ryc. 23. Plac Społeczny we Wrocławiu – wizja internautów.
Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166>



Ryc. 24. Plac Społeczny – projekt planu opracowanego przez Biuro Rozwoju Wrocławia.
Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=401166>

Literatura

- [1] NATUSIEWICZ M., *Zagospodarowanie przestrzeni placu Społecznego we Wrocławiu w opracowaniach architektonicznych, planistycznych i konkursowych*, praca doktorska, Wrocław 2012.
- [2] MISTEWICZ E., *Komiks dla niedoinformowanych*, Rzeczpospolita 2009, http://www.rp.pl/arttykul/9133,294787_Mistewicz__Komiks_dla_niedoinformowanych_.html (dostęp: 14.08.2009).
- [3] PRZYŁĘCKA D., *Odbudowa i rozwój Wrocławia w planach zagospodarowania przestrzennego z lat 1945–1994*. Wrocław 2006.

LANDSCAPE ELEMENTS IN WROCLAW'S COMMUNICATION

Summary

Every product in the discipline of urban and spatial planning consists of three components: 1. Picture of the plan, 2. text of the plan, as well as 3. matter. In the current post-political age, a product sale has to be accompanied by a story – a modern form of information transmission with regard to the continuity of decision making processes described in plans. In the case of Wrocław, this continuity was an indispensable condition for optimal accommodation of the ruined city's "bankrupt's estate". Until 1989 Polish urban planners who came to our city managed to maintain this continuity. This thread appears quite frequently in vivid discussions in internet forums, in which some of the amateur discussion groups tend to embarrass the professionals.

From the perspective of creation of a city landscape, transportation tasks may be implemented in the urban development plans by:

- ♦ utilization of the existing street network and its enrichment with formal and composition-al elements,
- ♦ adding the missing elements of the network as well as creating distinct arteries, and, in the meantime, preserving the cultural, esthetic and functional autonomy,
- ♦ creating functional models in forms of separate functional grids: for mass and bicycle transportation as well as fast links between districts,
- ♦ stressing the importance of junctions and intersections (e.g. city gates).
- ♦ elimination of traffic in favour of pedestrian path.

PAWEŁ OGIELSKI*

RYSZARD MAJEWICZ**

Wrocławski gordyjski węzeł wodny. Powstanie WWW czyli kopanie kanałów¹

Streszczenie. Od prawieków krajobraz Równiny Wrocławskiej był kształtowany przez wody, a od blisko tysiąca czterystu lat także przez budowle tworzone ręką człowieka, które woda często korygowała. Na kręcenie tej swoistej spirali zmagania trwa po dzień dzisiejszy. Współczesny pejzaż Wrocławia to dziedzictwo wielowiekowego współistnienia miasta z Odrą i jej dopływami. Liczne wyspy, odnogi rzeki i kanały wrosły w tkankę urbanistyczną w stopniu niespotykanym w innych rejonach Polski. Również w skali europejskiej Wrocław należy do miast wybitnie związanych z rzeką. Jest znany z przysłowiowych „stu mostów”, ale zupełnie nieznan jako miasto stu kilometrów wałów przeciwpowodziowych i uregulowanych brzegów wód, stu zabytków inżynierii wodnej, sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, stu portów, przystani i nabrzeży przeładunkowych. Miastem ogromnej liczby ludzi zajmujących się gospodarką wodną, tego skomplikowanego i powiązanego ściśle ze sobą i z miastem systemu. Wszyscy mieszkańcy Wrocławia oraz przyjezdni, a także wszystkie instytucje korzystają z tego dziedzictwa kultury technicznej na co dzień, dzięki prawu powszechnego, zwykłego i szczególnego dostępu do śródlądowych wód powierzchniowych. To korzystanie odbywa się dzięki działaniom wielu podmiotów, których kompetencje w wielu miejscach stykają się lub przenikają, co generuje problemy. Zwrócono uwagę, że zarządzanie całością tego naturalnego i kulturowego dziedzictwa nadrzecznego – wobec złożoności problemów – powinno być oparte na uzgodnionych strategiach i hierarchiach działań wszystkich, którzy są uczestnikami tego procesu, wzorem najlepszych rozwiązań światowych na miarę XXI wieku.

Słowa kluczowe: krajobraz, zarządzanie, gospodarka wodna, rzeka Odra, Wrocław

Wstęp

Wody topniejących lodowców wymyły magdebursko-wrocławską pradolinę rzeczną, spływając od podstawy lodowców ku zachodowi. Ukształtowała się też sieć głównych dopływów Odry. Większość z nich do dziś to jej lewobrzeżne dopływy. Pięć rzek zaczęło toczyć wody ze swoich zlewni – centrycznie w rejon powstającego węzła wodnego przyszłego Wrocławia. Na takim układzie wykształcały się zbiorowiska roślinne i zwierzęce. Duże obszary leśne stabilizowały poziom wód gruntowych i powierzchniowych, wilgotność powietrza oraz intensywność, wielkość i rozkład opadów. Ówczesny krajobraz nadrzeczny to gęsty, łęgowy bór dębowy z domieszką jesionu i wiązu, porastający całą dolinę i terasę zalewową z przedzierającą się przez niego meandrującą rzeką. Obecnie najbardziej zbliżonym do tamtego krajobrazu jest roślinność północno-wschodniej części Wyspy Opatowickiej, wzdłuż utrzymanego, ostatniego naturalnego meandra w tym rejonie.

* Politechnika Wroclawska, Wydział Architektury.

** Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu.

¹ Niniejszy tekst odnosi się do stanu prawnego i administracyjnego na koniec 2009 roku. Spośród zawartych w rozdziale postulatów wiele zostało już zrealizowanych lub jest w trakcie realizacji.

W kształtowanie krajobrazu zaczął wkraczać człowiek, który od ok. 1300–1400 roku p.n.e. lokował pierwsze osady na wysokich brzegach ich dolin (Oporów, Gądów, Krzyki), następnie nad samymi rzekami bądź na wyspach. Na jednej z takich wysp w 600–700 r. n.e. w obszarze krzyżowania się szlaków lądowych, zbiegających się tutaj ze szlakiem wodnym w miejscu jego przekraczania (brodu rzeczno) – powstał początek późniejszego Wrocławia. Wybór tego miejsca na osadę był sukcesem pierwszych „wrocławian”. A było to w czasach, gdy rzeki pełniły rolę autostrad komunikacyjnych w stosunku do ówczesnych szlaków i środków komunikacji lądowej. Wyspa dawała poczucie bezpieczeństwa osadnikom i wszystkim zajmującym się wymianą handlową. Z czasem osady rzeczne fortyfikowano, stopniowo podnosząc ich poziom. Rzeka od zawsze dostarczała miastu wody pitnej oraz zapewniała odprowadzanie nieczystości. Wszystkie te elementy legły u podstaw decyzji o przekopaniu w naturalnych obniżeniach terenowych lewobrzeżnej strony doliny rzecznej fos miejskich. Krajobraz nadrzeczny miasta tamtego okresu to przede wszystkim krajobraz obronny.

Wrz z założeniem w X wieku grodu książęcego na Ostrowie Tumskim wiąże się powstanie wodnego stopnia – Piaskowego. Tu ukształtował się najstarszy zespół urządzeń przemysłowych na rzece w okresie polskiego rozbitcia dzielnicowego (1242 r.). W 1334 roku powstał następny stopień – Mieszczański. Na obu stopniach rzeki oraz wykopanych fosach miejskich pracowały młyny, słodownie, szlifiernie, papiernie i inne warsztaty poruszane kołem wodnym – najczęściej podsiębiernym. Razem 17 zakładów o łącznej liczbie około 58 kół wodnych. Do początków XIX wieku ich liczba nie uległa większym zmianom. Powstał najstarszy element WWW – Śródmiejski Węzeł Wodny. Krajobraz nadrzeczny centrum miasta tamtego okresu to przede wszystkim krajobraz przemysłowy i rzemieślniczy.

Wzrastająca liczba urządzeń przemysłowych oraz mieszkańców miasta wymuszała coraz większe zapotrzebowanie na wodę, szczególnie w okresach niżówek. Rozpoczęto więc koncentrowanie nurtu rzeki ku centrum. W latach 1494–1495 wykopano kanał między osadami Sępólno a Szczytniki, który skierował wody głównego koryta Odry ku miastu. Prawdopodobnie natura Odry (Odra – ta, która odziera brzegi) dała mocno znać o sobie, gdyż już w latach 1530–1533 śladem starorzecza Odry wybudowano drugi przekop (kanał) umiejscowiony na południe od pierwszego, między osadami Opatowice/Bartoszewice a Szczytnikami, na którym miał być wybudowany jaz. Rzeka nie dawała za wygraną, „odginając” oś kanału w kompromisowy meander, zatrzymany zaopatrzeniem go przez człowieka w „ostrog” i „opaski” brzegowe okresu regulacji rzeki. Wypadkową tych wielowiekowych zmagania jest obecny kształt głównego koryta, na tym odcinku zwanego od XIX wieku Odrą górną wrocławską. Większości odcinków Odry i dopływów Wrocławskiego Węzła Wodnego można przypisać podobną historię.

Przekopy wykorzystywano również do omijania rozlicznych jazów, skracając jej bieg na całej długości z 1020 do 860 kilometrów. Ostatecznie większość z tych jazów czy pływających młynów rozebrano na mocy zarządzeń władz austriackich, a później pruskich. Rzeka, po której łatwiej było prowadzić żeglugę, przyciągała coraz więcej statków do przewozu rozlicznych towarów i spławu drewna. Przy pozostałych, nierozebranych

jazach, budowano śluzy lokalizowane na krótkich przekopach. Lokalizacje z tamtego okresu zachowały na Śródmiejskim Węźle Wodnym (od XVI wieku wielokrotnie przebudowywane) śluzy: Piaskowa („Górna Woda”) i Mieszcząńska („Dolna Woda”). Krajobraz nadrzeczny otrzymał wały przeciwpowodziowe na obu brzegach, najpierw chroniące pojedyncze osady, a od XVII wieku na całej niemal długości chroniące pola uprawne. Między wałami a regulowaną systematycznie etapami Odrą na łąkach wypasano zwierzęta.

W latach 1789–1793 wykonano przekop powodziowy prostopadle do wymienionych przekopów ku północy, zamykając go od strony głównego nurtu jazem Szczytniki. Utrzymał się po dziś dzień i jaz, i kanał, zwany Starą Odrą. Ukształtowała się kolejna wyspa. Znikały z krajobrazu nadrzecznej tratwy i łodzie żaglowe. Pojawiały się pierwsze statki o napędzie parowym z charakterystycznymi dymiącymi kominami. Do transportowanych dotychczas masowych towarów dołączył węgiel.

Lawinowo zwiększał się tonaż i wielkość statków. Pierwszą rozbudowę drogi wodnej okrążającą centrum miasta przeprowadzono w 1897 roku. Wykorzystano do tego Starą Odrę, którą zaopatrzone od góry w krótki kanał Szczytnicki ze śluzą Szczytniki (ślądem pozostałości przekopu ze średniowiecza), a od dołu w kanał Miejski z unikatową bramą powodziową i śluzą Miejską. Obie śluzy zamykają wrota powodziowe. Przy śluzach lokowano zabudowę trzystopniową w stylu neogotyckiej, pruskiej, ludowej architektury podmiejskiej, niekiedy przeniesionej jakby żywcem z architektury podgórskiej. Przy śluzie Szczytniki wybudowano biurowiec centralnej administracji Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej (istniejący do dziś). Wzdłuż powstających ceglanych lub kamiennych murów oporowych i skarp zakładano nowe bulwary. Na nich oraz na wałach przeciwpowodziowych nasadzano dęby, klony, platany.

Następna, druga rozbudowa, nazwana wielką, powstała po wielkiej powodzi z 1903 roku. Wykopano jej ślądem w latach 1912–1917 dwa równoległe kanały: Powodziowy i Wielkiej Żeglugi, zaopatrzone w śluzy tzw. długie lub pociągowe (przeznaczone dla rzecznych zestawów barek ciągniętych przez holowniki parowe), w odróżnieniu od śluz tzw. małych lub krótkich (przeznaczonych dla barek zwanych wrocławskimi – breslauerki) wybudowanych na drodze wodnej z okresu pierwszej rozbudowy. Powstał Bartoszewicko-Opatowski Węzeł Wodny z kluczowym stopniem Opatowice, z nietypową śluzą usytuowaną na krótkim kanale – przekopie (ślądem części przekopu z XVI wieku). Stał się on zwornikiem łączącym pierwszy i drugi etap rozbudowy drogi wodnej wokół Wrocławia z pierwszym i drugim etapem rozbudowy drogi wodnej powyżej Wrocławia. We Wrocławiu powstała kolejna wyspa, nazwana po 1997 roku Wielką, a powyżej Wrocławia powstała spójna kaskada stopni wodnych (kanalizacja rzeki) z różnorodną, historycznie ukształtowaną drogą wodną od Koźła (początku Kanału Kłodnickiego) na Górnym Śląsku po Wrocław. Trwa przedłużanie jej w dół rzeki. W okresie między I a II wojną światową powstał stopień wodny Rędzin z monumentalnym jazem i dwoma śluzami: tzw. ceglana i stalowa (larsenowa) umieszczonymi na krótkich, ale szerokich przekopach zakola rzeki. W latach 40. XX wieku planowano jego rozbudowę – przekształcenie w węzeł wodny poprzez wpięcie go w początek/koniec projektowanego kanału Odra–Elba z olbrzymim

zespołem portowym. W latach 50. XX wieku wybudowano kolejny stopień wodny w Brzegu Dolnym (leżący poza WWW, ale oddziałujący na niego w niektórych, złożonych hydrologicznie sytuacjach). Wzdłuż rozbudowywanej ciągle drogi wodnej lokalizowano bądź planowano następne porty i kanały. W latach 60. XX wieku z krajobrazu nadrzecznego zaczęły znikać parowce, a pojawiły się coraz liczniej motorowe pchacze barek z charakterystycznymi sterówkami, na wzór których wykonywano sterownie modernizowanych śluz i jazów na lądzie. Rozpoczęto budowę stopnia wodnego w Malczycach. Jeszcze go nie ukończono, gdy w międzyczasie zełomowano większość tej floty. Nie widać natomiast na Odrze statków nowej floty, dlatego krajobraz rzeki jest taki pusty. W planach jest jeszcze jeden stopień wodny w Lubiążu.

Powyżej stopnia Bartoszowice (w miejscu najbliższego położenia względem siebie rzek Odry i Oławy) wykonano kanał przerzutowy nadmiaru wód z doliny Odry do doliny Oławy. Planowano kolejny, niemal równoległy do Przewału Widawskiego – w górce rzeki, do czego nie dopuścili mieszkańcy prawobrzeżnych osad z łanami na czele w czasie i po powodzi w 1997 roku. Obecnie Przewał Widawski oraz dolina rzeki Widawy są ważnym elementem w projekcie przebudowy przeciwpowodziowej WWW. Jeden z wariantów planu uwzględniał również poprowadzenie tędy kolejnego kanału okrężnego Odrzańskiej Drogi Wodnej o parametrach dostosowanych do parametrów dróg wodnych Unii Europejskiej.

1. Rozwój miasta czyli zasypywanie rzeki i jej kanałów

Zasypywanie odnóg rzeki wynikało głównie z potrzeb budowlanych i koncentrowania nurtu wód ku centrum rozwijającego się miasta.

Wielowiekowy proces odcinania, zasypywania i zamulania się odnóg Odry i kanałów trwa nieustannie głównie od północy ku południowi – w poprzek doliny rzeki. W 1425 roku odnotowano w kronikach zasypanie tzw. ołbińskiej odnogi Odry w celu skierowania wód głównego koryta rzeki ku miastu, także zapewne po to, by pozbyć się konkurencji młynarskiej Ołbina. W pierwszej połowie XVI wieku nie spełnił swojej roli (biegnący wzdłuż południowej strony obecnej ulicy Dembowskiego z Sępólna ku Szczytnikom) kanał (przekop) prowadzący główny nurt rzeki ku miastu. Z czasem został zamulony i zasypany. Na przełomie XVI i XVII wieku podobny los spotkał kolejny przekop (wykonany na południe od obecnych ulic Olszewskiego i Wróblewskiego – z Bartoszowic/Opatowic ku Szczytnikom). W latach 1807–1824 odnotowano zasypanie odnóg Odry oblewających Ostrów Tumski od północy. Ostrów przestał być wyspą. Rozpoczął się intensywny proces zabudowy prawego brzegu rzeki. W 1866 roku zasypano wewnętrzną fosę miejską. Jej wschodni odcinek wyznacza obecna ulica Oławska, dalej (w miejscu zasypanej fosy) przechodzi obecnie w arterię komunikacyjną W–Z. Do końca XX wieku większość mniejszych cieków w mieście została zamieniona w rowy melioracyjne, a następnie (wraz z rozwojem budownictwa) w kolektory burzowe, ściekowe, drenażowe-zbiornicze dla tworzonej lawinowo infrastruktury technicznej. Ledwie kilka lat temu zasypano stawy filtracyjne

MPWiK usytuowane na starorzeczu Odry. Znikały mniejsze stawy i sadzawki. W różnym stopniu uległy zamuleni niemal wszystkie odnogi Śródmiejskiego Węzła Wodnego ze śluzami Piaskową i Mieszcząską i ich kanałami na czele. Planowano (jako najtańsze rozwiązanie) całkowite ich zasypanie. Przyspieszonemu zamulaniu ulegały: Zatoka Gondoli, ujście Oławy do Odry, osadnik – ujęcie rezerwowe wody z Odry dla MPWiK, wrocławskie porty: w ujściu Oławy do Odry, paliw płynnych i porty/przystanie harcerskie, część Kanału Miejskiego. Swoją rolę odegrało tu wielkie wezbranie wód w 1997 roku. Międzywała zmniejszyły swoją przepustowość dzięki osadzającym się namułom, na których od zakończenia II wojny światowej zakładano coraz powszechniej ogródki działkowe, nasadzając drzewa owocowe. Systematycznie rozrastały się samosiejki różnych gatunków krzewów i drzew, nawet w nabrzeżach czy przyczółkach mostowych. Na początku XXI wieku (po zezłomowaniu zasadniczej części wyeksploatowanej floty odrzańskiej) rozpoczął się wyraźnie proces zamulania wejścia do portu zdawczo-odbiorczego barek Osobowice II. Planowano jego zasypanie, podobnie jak zewnętrznej fosi miejskiej czy Kanału Miejskiego.

2. Powolny proces odkopywania

Po II wojnie światowej (po oczyszczeniu nurtu z pozostałości wojennych) większości obiektów hydrotechnicznych przywrócono ich pierwotne funkcje. Dopiero na przełomie XX i XXI wieku odkopano i wyremontowano ponownie śluzę Piaskową (po raz pierwszy w latach 60. XX wieku) i po raz pierwszy od przeszło pół wieku śluzę Mieszcząską wraz z kanałami śluzowymi. Na wniosek Najwyższej Izby Kontroli odkopano (po odkrzaczeniu i wycięciu drzew) część lewobrzeżną głównego koryta Odry między mostami Pokoju a Piaskowym oraz Odry Północ między mostem Uniwersyteckim a elektrownią wodną północną, Zatokę Gondoli i port węglowy przy ujściu Oławy do Odry, ujście Oławy do Odry (w części administrowanej przez RZGW). Po odkrzaczeniu i wycięciu drzew ruszyły planowe remonty kapitalne zabytkowych murów oporowych, przy których powstają reprezentacyjne bulwary. Coraz więcej wyremontowanych wałów przeciwpowodziowych otrzymuje na swych koronach nawierzchnie pod legalne trakty piesze i rowerowe, co jeszcze przed 1997 roku było nierealne. Zlikwidowano większość ogródków działkowych w międzywałach rzek WWW i jego kanałów, ale jeszcze nie wszystkie.

Rozpoczął się trwały proces odkrywania na nowo historii Odry wrocławskiej i jej węzła wodnego. W trakcie powszechnych procesów przekształceniowych lat 90. XX wieku nowi właściciele terenów nadbrzeżnych dowiadywali się ze zdziwieniem, że mają na stanie majątkowym również nabrzeża przeładunkowe lub dawne przystanie, często nieuwzględniane w wycenach rzeczoznawców majątkowych. Niektórzy z przedsiębiorców postanawiają jednak przywrócić je do życia, jak np. Zatokę Gondoli. Na bazie takich miejsc powstaje sieć przystani (przystanków) tramwaju wodnego.

W oparciu o inne studium powstają nowoczesne mariny: Śródmiejska (już czynna) i Centralna Wrocław („Wodne Wrota Miasta”). Rozwija się wolno, ale wyraźnie biała flota. W dolinie Ślęzy powstaje blisko 100-hektarowy miejski las i park Milenijny (Tysiąclecia).

3. Co składa się na WWW i jest ważne dla krajobrazu nadrzecznego?

1. Wewnętrzne węzły wodne. Śródmiejski Węzeł Wodny jest najstarszym, zachowanym od średniowiecza układem wodnym.
2. Poszczególne stopnie wodne z młynami (lub ich relikdami), jazami (np. jeden z systemu inż. Poiree – zachowany w całości), śluzami, bramami przeciwpowodziowymi (jedna z nich wzorowana na bramach morskich wykonanych dla Kanału Panamskiego przez Gustave’a Alexandre’a Eiffela), przepławkami dla ryb (od 1900 r.).
3. Czytelny w krajobrazie swoisty ciąg technologiczny: Odrzańska Droga Wodna z barkami spławiającymi węgiel – porty przeladunkowe – elektrociepłownia Wrocław I czy nieczynna już wieża ciśnień, kryjąca w swym wnętrzu maszyny parowe do pompowania wody do jej zbiornika wieżowego. Równie charakterystyczna jest droga wody do tego miejsca: od zbiorników na Nysie Kłodzkiej, kanał przerzutowy Nysa–Oława, rzeka Oława, pola wodonośne, stawy filtracyjne do Zakładu Produkcji Wody Na Grobli, po sieć wodociągową miasta.
4. Niewidoczna, a przecież służąca bez przerwy mieszkańcom sieć wodociągowa i kanalizacyjna z oczyszczalniami ścieków na końcu tego systemu. Sieć wodociągowa o średniowiecznym rodowodzie, z zachowanymi wieżami wodociągowymi i urządzeniami pompowymi, sięgająca po rzeki Oławę i Nysę Kłodzką (ok. 100 km powyżej WWW).
5. Sieć kanalizacyjna z przepompowniami ścieków i polami irygacyjnymi na Osobowicach.
6. Porty, przeprawy.
7. Przebogata różnorodność widocznych w krajobrazie budowli hydrotechnicznych (np. ok. 100 km wałów przeciwpowodziowych i nabrzeży), melioracyjnych i ich układów, budowli towarzyszących, która tworzy obecny (działający bez przerwy przez wieki) WWW.
8. Starorzecza i ich relikty.
9. Układ ulic biegnących krawędziami wysoczyzn, po koronach dawnych grobli, wzdłuż zasypanych kanałów czy koryt rzecznych.
10. Obsadzone drzewami (!) wały przeciwpowodziowe, bulwary, promenady, nabrzeża są przykładem zachowania harmonii w krajobrazie i kompromisu, równowagi między nimi a niezbędnymi budowlami inżynieryjnymi.
11. Utrzymanie się we Wrocławiu (dzięki tej infrastrukturze) na dużej powierzchni parków, zieleńców, łąk, pól uprawnych, szklarni, ogrodów, ogródków działkowych i przydomowych, lasów miejskich i państwowych. Niektóre enklawy to unikatowe lasy łęgowe, grądowe, Park Szczytnicki ze słynnym Ogrodem Japońskim, itp. Daje to możliwość planowania w oparciu o te enklawy działań renowacyjnych czy rozwiązań parkowych.

Kształtowany przez wieki układ wodny wpłynął na obecny kształt miasta. Jest czytelny w jego krajobrazie, ściśle z nim powiązany i dalej się przekształca. Od wieków krajobraz miasta był kształtowany przez wody – od przeszło tysiąca czterystu lat także przez budowle inżynieryjne tworzone przez człowieka, którego działalność woda często korygowała.

4. Strategia i hierarchia działań wszystkich uczestników procesu zarządzania tak ukształtowanego WWW

Obecnie utrzymanie i zarządzanie otrzymaną w spadku po poprzednich pokoleniach substancją odbywa się w oparciu o istniejące prawo, według którego każdy administrator zarządza i zajmuje się (albo nie) tylko tym, za co wyłącznie odpowiada oraz tym, co jego wyłącznie dotyczy, często jednak bez porozumienia się z innymi.

Strategia i hierarchia działań rodzi się więc obecnie sama w oparciu o istniejące prawo i przepisy oraz nieporozumiewanie się z innymi uczestnikami procesu zarządzania WWW.

Według obserwacji dotychczasowych nieskoordynowanych działań strategia mimo- wolnie została już wypracowana. Według niej na WWW na pewno:

- 1. Odra nie jest ważna dla samorządu miasta Wrocławia**, gdyż pełnomocnika do spraw koordynacji spraw związanych z Odrą powołano dopiero w 2008 roku (11 lat po powodzi „tysiąclecia”) i to dopiero, gdy wymusiła ten fakt konieczność przyspieszenia prac nad przebudową przeciwpowodziową WWW, co jest związane z możliwością utraty funduszy na ten cel.
- 2. Nie jest ważna ochrona przeciwpowodziowa**, ponieważ do dziś nie rozpoczęto jeszcze modernizacji WWW, chociaż w Raciborzu, Kędzierzynie-Koźlu i Opolu zakończono podobne prace kilka lat temu. Dzięki temu fale powodziowe do WWW będą docierały szybciej (niż np. w 1997 r.). Do dziś nie wybudowano też zbiornika Racibórz i do dziś nie wiadomo, jaką będzie miał docelową pojemność powodziową. Tereny zalewowe zaś zarastają roślinnością w sposób niekontrolowany, nawet w miejscach newralgicznych.
- 3. Nie jest ważne bezpieczeństwo infrastruktury nadrzecznej**, gdyż na jej utrzymanie brakuje zawsze środków, a rozsadzające ją rośliny są chronione, zamiast być usuwane.
- 4. Nie jest ważna Odrzańska Droga Wodna oraz jej boczne odgałęzienia**, ponieważ nie są nigdzie zaznaczane. Na mapach, planach czy nawet mpzp zaznacza się drogi lądowe: kołowe, żelazne, według wielkości i hierarchii ważności, ale drogi wodne już nie. Nie wspomina się o planach ich modernizacji czy rozwoju.
- 5. Nie jest ważny najtańszy i najbardziej ekologiczny transport wodny**, ponieważ właściciel Odrzańskiej Drogi Wodnej – Skarb Państwa przeznacza co roku coraz mniej środków na jej utrzymanie oraz inwestycje (przykładem jest stopień wod-

ny Malczyce). Twórcy strategii państwa i strategii gospodarki wodnej poświęcili żegludze jedno zdanie, pisząc w nim, że nie jest ważna. Rząd zaś nie prowadzi aktywnych rozmów w sprawie planowania budowy kanału Odra–Dunaj, pomimo zainteresowania innych krajów czy środowisk pozarządowych. Polska nie podpisała do dziś międzynarodowej umowy w sprawie europejskich międzynarodowych dróg wodnych (AGN) – choć większość krajów już to zrobiła. Tymczasem największy obecnie w Europie armator śródlądowy „Odratrans” S.A. (dawna „Żegluga na Odrze”) wyprowadza siedzibę firmy z Wrocławia.

- 6. Nie jest ważne utworzenie publicznego transportu zbiorowego na Odrze i jej kanałach**, ponieważ po pierwotnej inicjatywie Zarządu Miasta utworzenia pierwszej linii Wrocławskiego Tramwaju Wodnego (WTW) przed przebudową placu Grunwaldzkiego nie wykorzystano tej przebudowy do promocji tramwaju wodnego.
- 7. Nie jest ważne kształcenie we Wrocławiu kadr technicznych do zajmowania się infrastrukturą WWW**, ponieważ Rada Miejska Wrocławia zlikwidowała wszystkie szkoły zawodowe w mieście z Zespołem Szkół Żeglugi Śródlądowej na czele.
- 8. Nie są ważne historia i dziedzictwo techniki nadodrzańskiej**, ponieważ Wrocław przeznacza na swoje zabytki techniki mniej środków finansowych niż Bydgoszcz czy Dzierżoniów. A muzeum Odry we Wrocławiu tworzy grupa zapaleńców i wolontariuszy za własne pieniądze dzięki wsparciu FOMT (pozarządowej organizacji pożytku publicznego). Siedzibą muzeów: Techniki, Odry czy historii wodociągów miejskich na pewno nie będzie wieża ciśnień przy ul. Na Grobli. Gwarantuje to wytrwałość oporu decydentów na takie pomysły.
- 9. Nie jest ważne bezpieczne, pełne otwarcie bulwarów nadodrzańskich czy wałów przeciwpowodziowych dla mieszkańców**, ponieważ do dziś nie wykonano żadnego przejścia (przejazdu) pod żadnym z mostów – z nowo wybudowanymi i ostatnio remontowanymi włącznie, a nawierzchnie nawet wyremontowanych wałów przeciwpowodziowych przedstawiają wiele do życzenia.
- 10. Nie są ważne prawa i bezpieczeństwo użytkowników terenów nadrzecznych i ich przywiązanie do stałych elementów krajobrazu nadrzecznego**, ponieważ w centrum do dziś nie wyremontowano w wielu miejscach murów oporowych, często nie zachowuje się ścieżki holowniczej wzdłuż brzegów, tolerując płoty stawiane przez właścicieli gruntów przyległych do wód. Dopuszcza się w ten sposób naruszanie prawa wszystkich obywateli do swobodnego dostępu do wody. Przy wieży ciśnień Na Grobli zniknął jeden z dwóch kominów. Sprzed siedziby dawnej szkoły żeglugi śródlądowej zniknął kiosk niemieckiej łodzi podwodnej (U-Botta), który był budowany podczas II wojny światowej w pobliskiej stoczni Zacisze, znikają nadrzeczne budynki. Przykładów można mnożyć.
- 11. Nie są ważne dotychczasowe akweny**, gdyż planuje się ich zasypywanie; baseny portowe nie służą już działalności pierwotnej (przetadunkom towarów czy ochronie statków); zabudowa terenów nadrzecznych i nadkanałowych odbywa

się plecami do rzeki, bez uwzględnienia naturalnych warunków gruntowych i pełnego wykorzystania potencjału przywodnego.

12. **Nie jest ważne utrzymanie żeglugi śródlądowej, stoczni rzecznych, floty śródlądowej, armatorów żeglugi śródlądowej, infrastruktury i firm hydrotechnicznych.** Gdyby było inaczej, to nie zlikwidowano by wrocławskich firm hydrotechnicznych, byłby już dawno ukończony stopień wodny w Malczycach, a w zbiornikach wodnych Śląska byłaby magazynowana w wystarczającej ilości woda do zasilania rzeki w celu uprawiania żeglugi.
13. **Nie jest ważna turystyka śródlądowa** i czerpanie z niej zysków, ponieważ każdy statek przypluwający na WWW nie ma gdzie nabrać wody, paliwa i zrzucić ścieków, nie mówiąc dopiero o statku hotelowym.

5. Co więc jest ważne?

1. Odra w zakresie objętym Programem dla Odry 2006. We Wrocławiu ma swoją siedzibę wraz z Biurem Programu Pełnomocnik Rządu ds. Programu dla Odry 2006 – ustawowo: wojewoda dolnośląski.
2. Odra dla samorządu województwa dolnośląskiego. Służy temu powołany specjalnie do zbierania informacji i koordynacji zadań Urzędu Marszałkowskiego w paśmie Odry na terenie województwa dolnośląskiego pełnomocnik ds. Odry (pierwotnie marszałka, a obecnie zarządu województwa dolnośląskiego).
3. Produkcja energii elektrycznej przez elektrownie ZE Wrocław. Tak ważna, że jej produkcji jest podporządkowana cała gospodarka wodna na Śródmiejskim Węźle Wodnym, włącznie z nadmiernym o 1 m, choć zgodnym z prawem (!) podtapianiem Starego Miasta i jego okolic.
4. Utrzymanie i budowa nowych przepraw dla ciągów dróg lądowych – najlepiej jak największych, w jak najszerszych miejscach (zamiast najwęższych), niemal wzdłuż (zamiast w poprzek) rzeki i jej doliny. Nawet kosztem krajobrazu (np. obwodnice: autostradowa przez Las Pilczycki i śluzy Rędzińskie, Śródmiejska ponad zimowiskiem statków Osobowice I, mosty Dmowskiego).
5. Świadome niszczenie albo przynajmniej świadome przekształcanie krajobrazu nadrzecznego bez uwzględniania jego dotychczasowych walorów, jak np. wspomnianych wcześniej znikających obiektów dużej i małej architektury nadrzecznej, a także usytuowanie gigantycznego mostu nad monumentalnym jazem i dwoma śluzami w Rędzinie.
6. Bezpieczeństwo użytkowników poprzez ograniczanie im dostępu do wody.
7. Zabytkowa wieża ciśnień Na Grobli nie powinna być siedzibą muzeów: Odry, Techniki czy wodociągów miejskich.
8. Bezpieczeństwo powodziowe kosztem żeglugi na Odrze. Po 1997 roku zbiorniki wodne mają (profilaktycznie) większą pojemność powodziową, ale wyłącznie kosztem rezerw wody dla żeglugi.
9. Ochrona przeciwpowodziowa, ale tylko w chwili wystąpienia realnego zagrożenia.

10. Droga wodna dla kajaków, łodzi, motorówek, żaglówek (a nie dla statków towarowych, handlowych, hotelowych).
11. Ochrona przyrody, ale tylko w zakresie niebudowania zbiornika Racibórz do ochrony przeciwpowodziowej m. Wrocławia i niepolepszenia warunków do żeglugi, niebudowania przedłużenia drogi wodnej Odry przez zbiornik Racibórz do uprawiania żeglugi śródlądowej, niezwiększania parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej – takich jak w całej UE, niewycinania samosiejek drzew z urządzeń wodnych (choć prawo nakazuje ich usunięcie), nierozbudowywania infrastruktury ze względu na planowanie parków przyrodniczych powyżej i poniżej Wrocławia.
12. Aby Dolnego Śląska ani Wrocławia nie kosztowało: rozstawianie dobrego imienia Wrocławia w Polsce, Europie i na świecie (absolwenci szkół technicznych, statki floty śródlądowej z nazwą WROCLAW na rufach, kapitanowie żeglugi śródlądowej oraz wielkiej, oficerowie statków i okrętów w całej Europie i na świecie).
13. Aby nie kąpać się w rzece i jej kanałach, ponieważ grozi to utonięciem (zabudowa techniczna brzegów + droga wodna).
14. Wędkowanie.
15. Ogródki działkowe.
16. Architektura krajobrazu nadrzecznego, ale jako najmniej ważny element planowania.

6. WWW – instytucje

Własność

Śródlądowe wody powierzchniowe płynące, grunty pokryte tymi wodami w granicach linii brzegu stanowią wyłączną i niezbywalną własność Skarbu Państwa. Ustawa Prawo wodne jest jedynym aktem prawa materialnego określającym pojęcie wód i wskazującym jednocześnie ich właściciela.

Prawa właścicielskie w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa wykonują:

- ♦ prezes KZGW – w stosunku do wód istotnych dla kształtowania zasobów wodnych oraz ochrony przeciwpowodziowej, wód podziemnych oraz śródlądowych wód powierzchniowych: (min) w ciekach naturalnych (...);
- ♦ dyrektor parku narodowego – w stosunku do wód znajdujących się w granicach parku;
- ♦ marszałek województwa – jako zadanie zlecone z zakresu administracji rządowej.

Powyższe organy (po uzyskaniu zgody ministra właściwego ds. gospodarki wodnej) mogą powierzyć wykonanie uprawnień właścicielskich Skarbu Państwa w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa, znajdujących się w granicach nadleśnictwa.

W obrębie WWW wodami płynącymi i terenami przyległymi zajmują się następujące jednostki:

A. W zakresie utrzymania, administrowania, odpowiedzialności i nadzoru

Lp.	Nazwa jednostki (podległość)	Utrzymanie, administrowanie, odpowiedzialność, nadzór
1	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z Radą Regionu Wodnego jako organem doradczym dyrektora RZGW (prezes KZGW)	Odra i Bystrzyca oraz ich kanały – nurt w granicach wody średniej wraz ze stopniami wodnymi. Drogi wodne. Większość terenów zalewowych (międzywala). Niektóre wały przeciwpowodziowe. Mury oporowe (poniżej wody średniej). Przerzut (dostawa) wody na tereny wodonośne miasta. Inwestor w zakresie gospodarki wodnej w regionie wodnym. Utrzymujący i regulujący stany wody w rzece.
2	Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (urząd marszałkowski – zarząd województwa)	Rzeki: Oława, Widawa, Śleza, kanał przerzutowy Odra–Widawa – wraz z większością terenów zalewowych (międzywala). Urządzenia melioracji wodnych podstawowych i szczegółowych. Większość wałów przeciwpowodziowych. Odry i jej dopływów. Przerzut wody na tereny wodonośne miasta. Ochrona przed powodzią.
3	Zakład Energetyczny Wrocław – w trakcie zmiany własności	Elektrownie wodne Wrocław I, II na Odrze oraz Marszowice na Bystrzycy wraz z jazami i urządzeniami stopni wodnych przy elektrowniach.
4	Właściciele i administratorzy terenów (konkretnych działek geodezyjnych) przylegających bezpośrednio do wód płynących	Mury oporowe z barierami i brzegi rzek (powyżej wody średniej).
5	Administratorzy i zarządcy dróg lądowych – Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta (Urząd Miasta Wrocławia)	Mosty z barierami, przyczółkami i filarami.
6	Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. (Gmina Wrocław)	Tereny wodonośne wraz z infrastrukturą, sieć wodociągowa i kanalizacyjna, pola irygacyjne na Osobowicach, oczyszczalnie ścieków w Janówku i w Dobrzykowicach.
7	Zarząd Melioracji Komunalnych (Urząd Miasta Wrocławia)	Ujście Oławy do Odry, Czarna Woda, Kasina, Dobra i inne dopływy głównych rzek WWW. Fosa miejska. Sieć kanalizacji deszczowej i rowów melioracyjnych, będących w administracji w granicach miasta.
8	PGL Lasy Państwowe – nadleśnictwa: Miękinia, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Oława	Sieć melioracji wodnych położonych w lasach, znajdujących się w granicach Wrocławia i poza jego granicami.
9	Spółki wodne oraz związki wałowe (mogą się łączyć w związki)	Mogą zostać zawiązane przez osoby fizyczne lub prawne celem wykonywania, utrzymywania oraz eksploatacji urządzeń służących (min) do ochrony przed powodzią, melioracji wodnych, wykorzystania wody do celów przeciwpożarowych, utrzymywania wód. Brak informacji na WWW.

Lp.	Nazwa jednostki (podległość)	Utrzymanie, administrowanie, odpowiedzialność, nadzór
10	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (Ministerstwo Środowiska)	Urządzenia pomiarowe stanów wód (wodowskazy) i inne dla osłony hydrologiczno-meteorologicznej (prognoz) minimalnej żeglugi, rolnictwa, jakości wód podziemnych.
11	Urząd Żeglugi Śródlądowej (minister właściwy ds. transportu)	Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej. Rejestr administracyjny polskich statków żeglugi śródlądowej. Wydawanie dokumentów dla statków oraz dokumentów osobowych.
12	Polski Rejestr Statków S.A.	Nadawanie, potwierdzanie klasy oraz nadzór nad bezpieczeństwem, rejestr statków śródlądowych (i morskich).
13	Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe	Ratownictwo wodne.
14	Policja wodna – komisariat wodny (Komenda Wojewódzka Policji)	Nadzór nad bezpieczeństwem ludzi przebywających nad wodą. Prewencja.
15	Zarząd Zieleni miejskiej (Urząd Miasta Wrocławia)	Tereny zieleni miejskiej przy brzegach wód, lasów komunalnych oraz miejskiej infrastruktury leśnej.
16	Wydział Środowiska i Rolnictwa (Urząd Miasta Wrocławia)	Wykonywanie zadań administracyjnych z zakresu gospodarki wodnej i ochrony wód przed zanieczyszczeniem.
17	Właściciele i armatorzy jednostek pływających.	Korzystanie z dróg wodnych i pozostałych akwenów WWW. Odpowiedzialność za własne jednostki i prowadzoną działalność. Utrzymanie przystani.
18	Polski Związek Wędkarski – stowarzyszenie ogólnokrajowe	WWW – 6 obwodów rybackich okręgu we Wrocławiu. Nabywanie i użytkowanie wód, prowadzenie racjonalnej gospodarki rybackiej i wędkarskiej, ośrodków zarybieniowych, działalności gospodarczej schronisk i przystani.
19	Kluby sportowe, turystyczne i wodniackie drużyny harcerskie	Prowadzenie działalności statutowej, stanic i przystani.

B. W zakresie wydawania decyzji, pozwoleń, uzgodnień, planów

Lp.	Nazwa jednostki (podległość)	Decyzje, pozwolenia, uzgodnienia, plany
1	Wojewoda (Prezes Rady Ministrów)	Wydawanie pozwoleń wodno-prawnych przekraczających kompetencje starosty.
2	Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (urząd marszałkowski – zarząd województwa)	Ustalanie linii brzegu dla (min) śródlądowych dróg wodnych.
3	Starosta – prezydent miasta – wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej – tzw. zadania zlecone	Wydawanie podstawowych pozwoleń wodno-prawnych. Ustalanie linii brzegu dla pozostałych wód. Ustanawianie stref ochronnych urządzeń pomiarowych służb państwowych.

Lp.	Nazwa jednostki (podległość)	Decyzje, pozwolenia, uzgodnienia, plany
4	Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu – z Radą Regionu Wodnego jako organem doradczym Dyrektora RZGW – organ administracji rządowej niezespólonej (prezes KZGW)	Decyzje dotyczące obszarów bezpośredniego zagrożenia powodzią: zwolnienia od zakazów, wskazania sposobów uprawy i zagospodarowania gruntów, nakazy usunięcia drzew lub krzewów. Rozporządzenia mające charakter aktów prawa miejscowego. Koordynowanie działań związanych z ochroną przed powodzią oraz suszą w regionie wodnym. Uzgadnianie projektów decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w odniesieniu do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uzgadnianie projektów m.p.zp. Projekty planów ochrony przeciwpowodziowej. Sporządzanie wykazów wód.
5	Wydział Środowiska i Rolnictwa (Urząd Miasta Wrocławia)	Wydawanie kart wędkarskich i kart łowiectwa podwodnego. Konserwacja urządzeń melioracji szczegółowych.
6	Zarząd Melioracji Komunalnych (Urząd Miasta Wrocławia)	Wydawanie warunków technicznych na odprowadzanie wód opadowych i gruntowych do sieci kanalizacji deszczowej i rowów melioracyjnych będących w administracji ZMK. Uzgodnienia dotyczące sieci deszczowej i melioracyjnej.
7	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska)	Udział w postępowaniu dotyczącym lokalizacji inwestycji. Kontrola: przestrzegania przepisów o ochronie środowiska. Wymierzanie kar pieniężnych.
8	Urząd Żeglugi Śródlądowej (minister właściwy ds. transportu)	Stanowienie przepisów prawa miejscowego. Kontrola bezpieczeństwa statków, stanu dróg wodnych, ich oznakowania, dokumentów. Przeprowadzanie postępowań w sprawach wypadków żeglugowych.
9	Pełnomocnik Rządu ds. Programu dla Odry 2006 (Rząd RP) – ustawowo wojewoda dolnośląski z biurem programu	Realizacja założeń Programu dla Odry 2006
10	Pełnomocnik ds. Odry (zarząd województwa dolnośląskiego)	Zbieranie informacji i koordynacja zadań urzędu marszałkowskiego w paśmie Odry na terenie województwa dolnośląskiego.
11	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Decyzje, postanowienia i opinie dotyczące postępowań w sprawach ocen oddziaływania przedsięwzięć na środowisko.
12	Komitet wykonawczy z grupą roboczą (wojewoda dolnośląski)	Koordynacja niezbędnych przygotowań do rozpoczęcia przebudowy WWW.
13	Przedstawiciel Miasta w Komitecie wykonawczym – p. 12	Koordynacja przepływu uzgodnień w Urzędzie Miejskim Wrocławia.

Literatura

- [1] BALIŃSKA G., *Zabudowa towarzysząca urządzeniom WZW*, [w:] J. Rozpędowski (red.), *Architektura Wrocławia*, t. 2: *Urbanistyka*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1995.
- [2] MAJEWICZ R., *Dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego*, [w:] S. Januszewski (red.), *Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski*, Politechnika Wrocławska, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2006.
- [3] Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, Dz.U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.
- [4] Ustawa z dnia 3 czerwca 2005 r. o zmianie ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. z 2005 r. Nr 130, poz. 1087.

CREATION OF WROCLAW FLOODWAY SYSTEM

Summary

For centuries, the landscape of the Wrocław Plateau was shaped by water. For nearly a thousand four hundred years the water often corrected the location of structures created by a man. This kind of relationship continues to this day. The contemporary landscape of Wrocław is the heritage of the centuries-long coexistence of the city with the Odra River and its tributaries. Numerous islands, river branches and canals have grown into urban layout - more than in the cities of the other regions in Poland. Even on a European scale Wrocław is one of the cities most closely associated with the rivers. The town is known like proverbial "city of hundred bridges", but completely unknown as a city of a hundred kilometers of flood embankments and regulated riverbanks, one hundred water engineering monuments, water supply and sewage systems, hundred ports, marinas and transshipment wharves. It is a city of a huge number of people dealing with water management. All residents of Wrocław and visitors, as well as all institutions, benefit from this heritage of technical culture thanks to the right to universal access to inland surface waters. This use is possible thanks to the actions of many entities whose competences in many places meet or penetrate, which generates problems. The authors emphasize that the management of the whole of this natural and cultural riverside heritage - in view of the complexity of problems - should be based on the strategies of actions agreed upon by all who are participants in this process. The model for this process should be the best world solutions for the 21st century.

MARTYNA SURMA*

Krajobraz nadodrzański we Wrocławiu. Problemy ochrony i kształtowania

Streszczenie. W rozdziale omówiono problematykę ochrony i kształtowania nabrzeży rzeki Odry jako osi ekologicznej w oparciu o ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2001 oraz 2010 roku. Rozważania są powiązane z zagadnieniem miejskiej wyspy ciepła we Wrocławiu. Ponadto przedstawiono możliwe kierunki zagospodarowania obszaru nadodrzańskiego zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju, a także są zawarte wyniki sondażu, przeprowadzonego w 2010 roku na temat obecnego i przyszłego wykorzystania potencjału Odry w kreowaniu przestrzeni przyjaznej mieszkańcom miasta.

Słowa kluczowe: krajobraz, nabrzeża, kształtowanie, Odra, Wrocław

1. Odra w strategii planów Wrocławia

Zagadnienie kształtowania krajobrazu Odry we Wrocławiu wpisuje się bezpośrednio w obecną od wielu lat w historii urbanistyki problematykę organizacji struktury miasta położonego nad rzeką. Różnica w postrzeganiu jej roli dziś a dawniej jednak znacząco się zmieniła. W przeszłości doceniano jej walory obronne (pozostałości fos miejskich obecne w wielu europejskich miastach), a także handlowe (rzeka od czasów średniowiecza służyła za środek transportu towarów i innych dóbr wymiennych pomiędzy jej głównymi portami). Miasta były głównie lokalizowane na jednym brzegu rzeki (głównie ze względów bezpieczeństwa). Proces kształtowania tkanki miejskiej wzdłuż jej obu brzegów oraz włączania osi rzeki w plan kompozycji miasta zainicjowały dopiero w XVII wieku takie miasta, jak Paryż czy Rzym. Koniec XX i początek XXI wieku to już obecny powszechnie w europejskich miastach trend zwracania się miasta ku rzece i powstawania tam nowej nabrzeżnej przestrzeni miejskiej (*waterfronts, riversides*). Ukształtowane na osi rzeki duże założenia planistyczne wykorzystują z rozmachem wielorakie możliwości, jakie stwarza mieszkańcom miast ich nadrzeczna lokalizacja. Łącząc z powodzeniem różne funkcje, powstaje przestrzeń o nowej jakości estetycznej i użytkowej, w zgodzie z obecnie dominującym proekologicznym trendem projektowania, uwzględniającym aspekt zrównoważonego rozwoju (*sustainable urban development*).

Krajobraz nadrzeczny we Wrocławiu kształtuje nie tylko Odra, ale także jej pozostałe cztery dopływy: Bystrzyca, Ślęza, Oława i Widawa. Miasto tym samym dysponuje

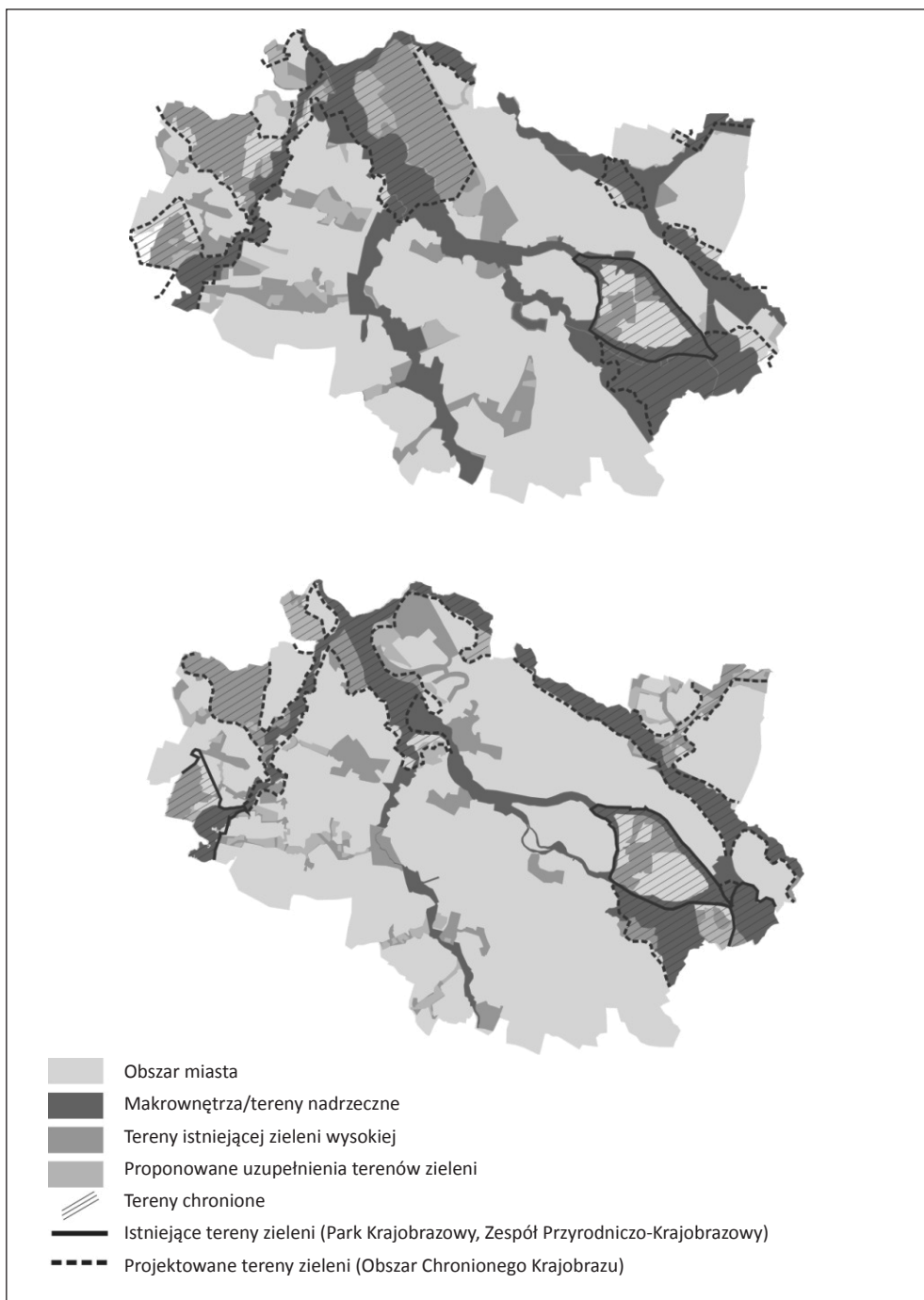
* Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji.

największym, a zarazem najbardziej złożonym węzłem wodnym w Polsce. Dodatkowo obecność blisko stu mostów i wielu ciekawych budowli hydrotechnicznych wyróżnia Wrocław w skali europejskiej. Aby ten krajobraz nie tylko chronić, ale i właściwie wykorzystywać w procesie urbanizacji, potrzebne są odpowiednie zapisy prawne. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2001 zawierało podział obszaru miasta na makrownętrza (obecne już w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2006). Poprzez wydzielone w ten sposób jednostki urbanistyczne, możliwe było również wyodrębnienie w przestrzeni miasta także makrownętrza dotyczących rzek – łącznie z towarzyszącymi im nabrzeżami. Stworzone w ten sposób korytarze pozwalały na ich całościowe traktowanie w kompozycji miasta, stawiając je na równi z pozostałymi jednostkami urbanistycznymi. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2010 określają wymienione obszary jako tereny nadrzeczne. Rola Odry i jej dopływów tym samym znacznie się zmniejsza, powodując tym samym ograniczenie jej roli jako głównej osi kompozycyjnej miasta.

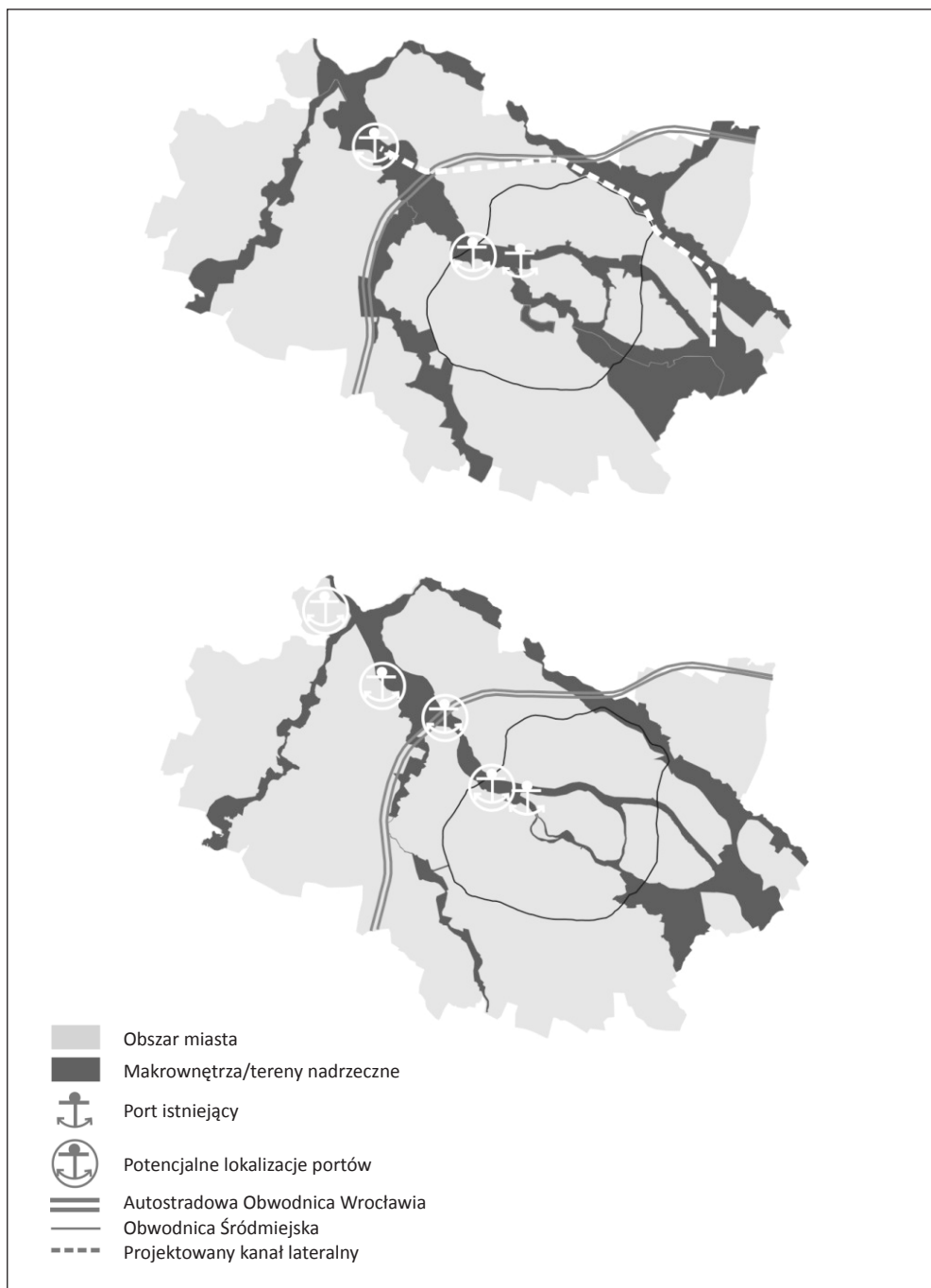
Krajobraz Odry i jej dopływów to także towarzyszące im tereny zieleni. Wiele z nich stanowi obszary objęte ochroną. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2010 wprowadza w tej kwestii liczne zmiany, które powstały w efekcie wstąpienia Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku. Na mocy prawa międzynarodowego obszar Doliny Odry proponowany w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2001 jako park krajobrazowy, zyskuje rangę obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Grądy Odrzańskie”. Na mocy tego samego zapisu powstają projektowane Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, obejmując swym zasięgiem planowany Park Krajobrazowy „Dolina Odry i Oławy” (w wyniku propozycji wojewody dolnośląskiego), Park Krajobrazowy „Dolina Bystrzycy” oraz Obszar Chronionego Krajobrazu północno-wschodniej części miasta (pola irygacyjne, Dolina Widawy, Las Pilczycki). I to właśnie ten ostatni rejon miasta stanowi przedmiot największych dyskusji we wprowadzanych tam zmianach.

Wspomniane pola irygacyjne w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2010 zostają bowiem w znacznej mierze przeznaczone na tereny pod zabudowę mieszkaniową jednego typu, wyraźnie ograniczając tym samym funkcje i role tego terenu, a także chronione obszary zieleni. Ponadto obszar ten, przez lata wykorzystywany w określonym celu, wykształcił właściwy sobie ekosystem, którego zaburzenie spowoduje w nim nieodwracalne zmiany. Dodatkowo obszar pól irygacyjnych stanowi teren o jednej z najniższych temperatur w mieście, co nie jest bez znaczenia w kontekście przewietrzania miasta i dbania o klimat. Mapa miejskiej wyspy ciepła we Wrocławiu wyraźnie pokazuje, iż obszar o najwyższej temperaturze stanowi jednocześnie teren pozbawiony dużych, kompleksowych terenów zieleni. Natomiast korytarze przewietrzające miasto pokrywają się z klinami zieleni towarzyszącymi obszarom nadrzecznym.

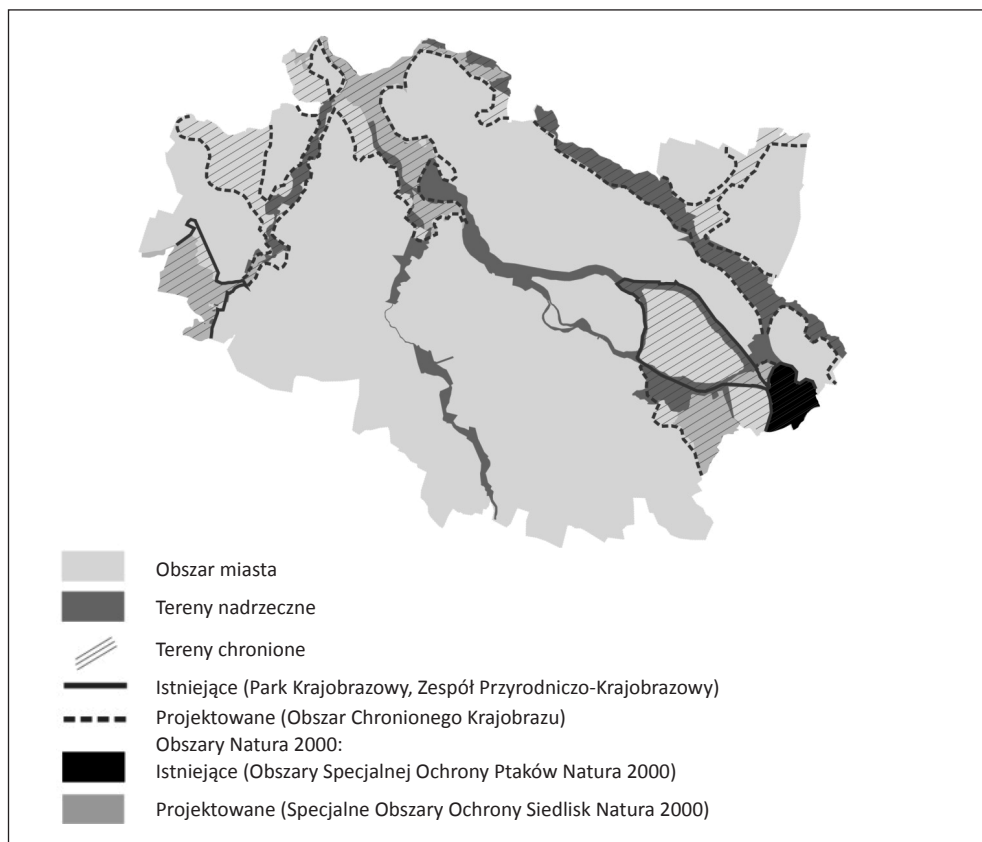
Plany strategii wobec Odry dotyczą również wykorzystania jej podstawowej funkcji komunikacyjno-gospodarczej. Wiąże się to bezpośrednio z ochroną przeciwpowodziową



Ryc. 1. Tereny zieleni oraz obszary chronione towarzyszące terenom nadrzecznym wg [2] (góra) i [3] (dół) (rys. autorki)

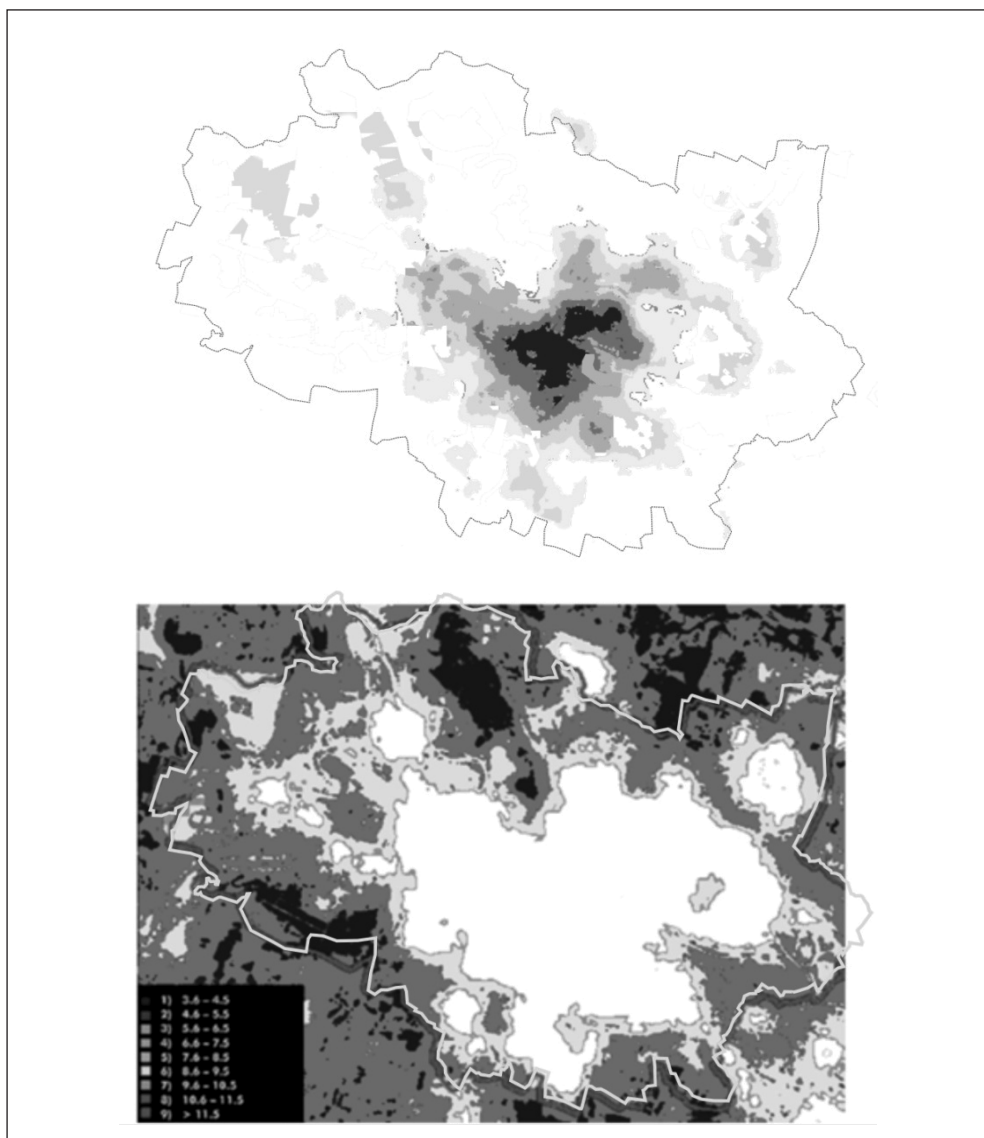


Ryc. 2. Strefa przemysłowo-komunikacyjna nabrzeża Odry wg [2] (góra) i [3] (dół) (rys. autorki)



Ryc. 3. Tereny chronione istniejące oraz projektowane obszary Natura 2000 wg [3] (rys. autorki)

miasta. I właśnie w tym celu powstał projekt kanału lateralnego, obecnego w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2001, który mógłby być również wykorzystywany w celach żeglugowych. Podobny pomysł powstania kanału ulgi jest rozpatrywany obecnie w powstającym Studium dla Krakowa, jako efekt tegorocznych doświadczeń powodziowych miasta. Niestety, aktualne wrocławskie Studium już nie bierze pod uwagę tego typu inwestycji. Powiększona zostaje jednak liczba alternatywnych rezerw dla nowego portu rzeczno-odrzyckiego, którego budowa jest niezbędnym środkiem poprawy infrastruktury komunikacyjnej na Odrze. Jest to szczególnie ważne w kontekście planów budowy kanału Odra–Dunaj, który bezpośrednio przyczyni się do ożywienia żeglugi śródlądowej także we Wrocławiu. Proponowanym lokalizacjom dla przyszłego portu brak jest jednak odpowiedniej dostępności komunikacyjnej.



Ryc. 4. Mapa miejskiej wyspy ciepła we Wrocławiu (góra) i strefa niskich temperatur (dół).
Najniższe temperatury powietrza we Wrocławiu występują na obszarze terenów zieleni
(rys. autorki wg [1])

2. Możliwości przyszłego zagospodarowania terenów nadodrzańskich na tle tendencji europejskich

Krajobraz doliny rzeki w terenie zurbanizowanym kształtowany jest przez typy nabrzeży. Planowanie różnych rodzajów ich zagospodarowania stanowi o pełnym wykorzystaniu potencjału nadrzecznej przestrzeni. Pozwala także realizować postulat zrównoważonego rozwoju.

Do typów nabrzeży możemy zaliczyć te o charakterze:

- ♦ reprezentacyjnym (bulwary spacerowe),
- ♦ rekreacyjnym (przystanie, baseny, plaże),
- ♦ portowym (transport wodny, elektrownie, strefy przeładunku towarów).

Nabrzeża reprezentacyjne to głównie tereny o funkcji spacerowo-bulwarowej. Występują na obszarze centrum miasta. Często lokalizuje się tam także punkty cumowania małych statków i jachtów (mariny, jachtkluby). Istotną funkcją tego typu terenów powinno być korespondowanie z przeciwległym nabrzeżem. W ten sposób projektowany wzdłuż rzeki teren staje się wyraźną osią kompozycyjną miasta, łącząc po obu stronach rzeki obiekty użyteczności publicznej. Budynki mieszkalne usytuowane w tego typu sąsiedztwie zazwyczaj należą do najbardziej atrakcyjnych w mieście (apartamentowce nad Sekwaną w Paryżu, lofty w Oslo). Są też częstym miejscem lokalizacji hoteli, powstałych po modernizacji dawnych zabytkowych budowli rybackich, a także polem nowoczesnej architektury (opera, teatr, biblioteka Den Sorte Diamant w Kopenhadze – najnowsze przykłady spektakularnej architektury w duńskiej stolicy powstały właśnie w sąsiedztwie wody).

Wrocław może pochwalić się reprezentacyjnym charakterem nabrzeży Odry głównie w centrum miasta (ul. Grodzka, Bulwar Piotra Włostowica). Splendoru tym miejscom dodają zlokalizowane tam obiekty architektoniczne (Uniwersytet Wrocławski) czy panoramy widokowe (Ostrów Tumski). Walor reprezentacyjny podkreśla także nocna iluminacja mostów, fragmentów nabrzeży, jak i samej architektury.

Nabrzeża o charakterze rekreacyjnym cieszą się w Europie nie małą popularnością wśród mieszkańców. To nie tylko ścieżki rowerowe, jak to ma miejsce we Wrocławiu, ale całe kompleksy sztucznie utworzonych mierzei (Amager Strand w Kopenhadze) czy baseny i plaże w portach miejskich. Przykładem basenu, który zaprojektowano, aby ożywić przestrzeń zapomnianego portu, jest Harbour Bath w Kopenhadze. Stylistycznie nawiązuje on do tradycyjnego pejzażu portu, tym samym idealnie wkomponowuje się w swoje naturalne otoczenie. Projekt ten stanowi krok w transformacji kopenhaskiego portu z miejsca o charakterze wyłącznie industrialnym w kierunku centrum kulturalno-rozrywkowego. Stanowi jednocześnie kontynuację sąsiadującego z nabrzeżem parku. Zapewnia możliwość pływania mieszkańcom miasta w samym jego centrum. Stanowi niejako ikonę współczesnej formy wykorzystania przestrzeni portowej. Podobny przykład można odnaleźć nad brzegiem Szprewy we wschodniej dzielnicy Berlina – Trep-tow. Basen Badeschiff powstał na miejscu zużytego kontenera. Użytkownicy poprzez bliski kontakt z rzeką mają także zapewniony widok na miasto podczas zażywania ką-

pieli. Obecnie pełni on funkcję nie tylko rekreacyjną, ale jest ważnym ośrodkiem życia towarzyskiego i miejscem koncertów. W okresie zimowym jest przykryty dachem, pod którym zainstalowano sauny i bar.

Nabrzeża rekreacyjne są lokalizowane na obszarze całego miasta. Wrocław ma potencjał w kreowaniu tego typu przestrzeni, brakuje mu jednak właściwego zagospodarowania tych terenów. Łączność z sąsiadującymi obszarami zieleni stwarza możliwość kompleksowego projektowania terenów wypoczynkowych miasta. Duża liczba obszarów przyrodniczo cennych we Wrocławiu jest zlokalizowana głównie wzdłuż nabrzeży, co także umożliwia włączenie ich w program rekreacji skierowany do mieszkańców. Doskonałym przykładem takiego działania byłyby tereny pól irygacyjnych we Wrocławiu, które w połączeniu z zabudową o różnych funkcjach stworzyłyby nową jakość osiedla mieszkaniowego. Obecnie powszechne w Europie jest budowanie ekoosiedli, które pełnią funkcje zamkniętych ekosystemów, w pełni wykorzystując naturalne uwarunkowania terenu (np. poprzez systemy zrównoważonego drenażu w systemie gospodarki wodnej). Przykładem może być chociażby inwestycja Hammarby w Sztokholmie, oceniona jako pełniąca najwyższe standardy proekologiczne w budownictwie mieszkaniowym. Jednym z nielicznych przykładów rekreacyjnego wykorzystania nabrzeży Odry we Wrocławiu jest obszar Wyspy Słodowej w centrum miasta (strefa wypoczynkowo-spacerowa, miejsce licznych koncertów w okresie letnim). Brakuje natomiast koncepcji wykorzystania tego typu nabrzeży w innych częściach Wrocławia, zwłaszcza na północnym obszarze oraz na Wyspie Mieszkańskiej, co pozwoliłoby je wykorzystać w organizowaniu imprez na otwartym powietrzu.

Nabrzeża portowe są projektowane w celu zapewnienia podstawowej funkcji rzeki, czyli komunikacyjno-gospodarczej. Brak wystarczającej liczby portów we Wrocławiu decyduje o niewydolności tejże istotnej funkcji. Brakuje również w mieście obiektów hydrotechnicznych, takich jak elektrownie wodne, które nie tylko wykorzystują w bardzo dobrym celu wodę, ale również przyczyniają się do ochrony środowiska, realizując jeden z najważniejszych aspektów zrównoważonego rozwoju. We Wrocławiu działa tylko jedna elektrownia wodna w okolicy mostu Pomorskiego. Dawniej tego typu inwestycja planowana była w rejonie Rędzina. Daleko więc nam jeszcze do popularnych w Europie nabrzeży energetycznych, które zapewniają prąd mieszkańcom. Dodatkowo rozwój infrastruktury rzecznej wspomaga istotną funkcję komunikacyjną Odry, co jest zwłaszcza istotne w kontekście projektowanych marin czy też planów wprowadzenia wodnego transportu publicznego.

Przykładem najbardziej kompleksowych założeń planistycznych realizujących całonocny program dla nadrzecznych terenów w przestrzeni zurbanizowanej są takie inwestycje, jak projekt modernizacji nabrzeży rzeki Manzanares w Hiszpanii. Z rozmachem przeprowadzana realizacja – rozłożona w czasie – stopniowo przyczynia się do zmiany krajobrazu Madrytu. Wielofunkcyjność terenów przyczynia się do zwiększenia nie tylko atrakcyjności wizualnej, ale przede wszystkim pozwala na realizację potrzeb mieszkańców miasta. Obecność rzeki staje się również motorem kształtowania linii brzegowej jako głównej osi kompozycyjnej w planie urbanistycznym stolicy kraju, łącząc się bezpośrednio z sąsiadującymi liniami komunikacyjnymi w jedną spójną całość. Ponadto powstaje

precyzyjnie zaplanowany korytarz ekologiczny, powiązany z pozostałą strukturą przyrodniczą miasta. Podobny przykład, wykraczający już poza granicę miasta, a obejmujący swym zasięgiem tereny rolnicze strefy podmiejskiej, realizowany jest obecnie na terenie Londynu (Parklands – ujście Tamizy do Morza Północnego). Zarówno projekt Manzanares, jak i Parklands, stanowią przykłady planów specjalnych, których całość jest koordynowana przez specjalne biuro. Tego typu inwestycje jak na razie we Wrocławiu nie są realizowane.

Problem zagospodarowania dróg wodnych we Wrocławiu był tematem zajęć kursowych (Planowanie i zarządzanie zasobami środowiska oraz Wstęp do kształtowania przestrzeni)¹, na których studenci opracowywali autorskie koncepcje wykorzystania Odry we Wrocławiu. Wśród wielu pomysłów można było wyróżnić: centrum logistyczne w Maślicach, marinę (Osobowice), jachtklub (Popowice), *docklands* (stary port), barki mieszkalne (kanał miejski). Wszystkie propozycje wykorzystania nabrzeży są realizowane obecnie w wielu europejskich miastach, pozwalając na pełne wykorzystanie terenów nadrzecznych na terenach zurbanizowanych.

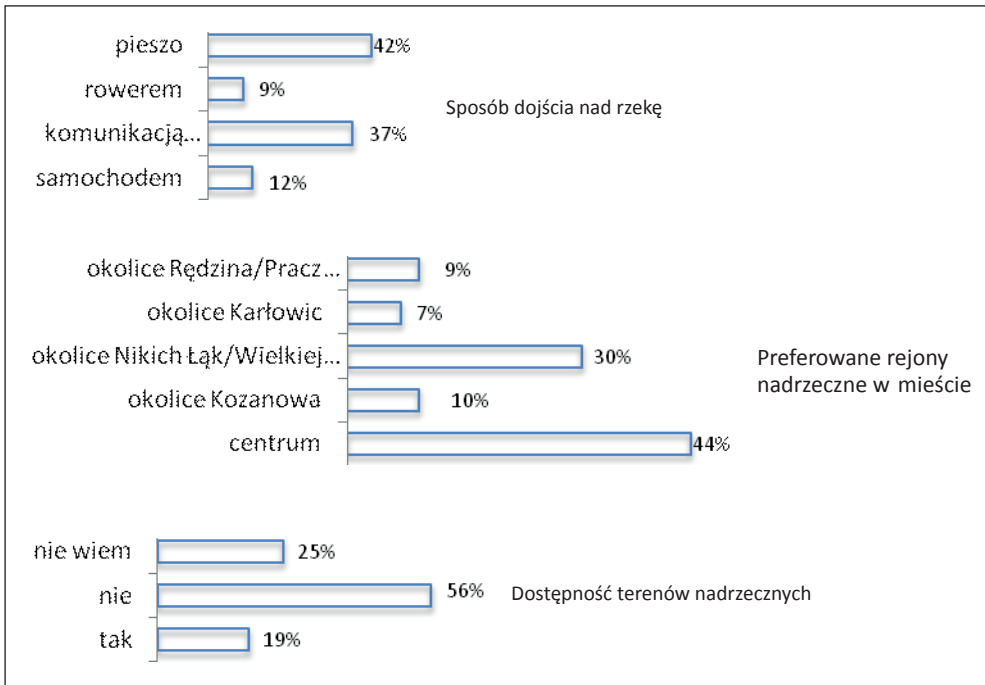
3. Ankieta

W celu zbadania sposobu postrzegania Odry we Wrocławiu przez jej mieszkańców i osoby przyjezdne, zarówno przez kobiety, jak i mężczyzn, w 2010 roku został przeprowadzony sondaż przez studentów studiów drugiego stopnia kierunku Gospodarka przestrzenna.

Wyniki przeprowadzonego sondażu wyraźnie pokazują, że większość badanych osób czas nad Odrą spędza głównie w sezonie letnim. Duża część mieszkańców potrzebuje także więcej czasu na dojazd do rzeki od swojego miejsca zamieszkania. Odległość tę zazwyczaj pokonują pieszo. Do najchętniej wybieranych lokalizacji nadodrzańskich zalicza się centrum miasta. Tereny nadrzeczne w ogólnej opinii mieszkańców określane są jako atrakcyjne i przyciągające ludzi. Brakuje natomiast udogodnień w dostaniu się na te obszary przez osoby niepełnosprawne. Przebywający nad Odrą wykorzystują czas głównie na spacer, wskazując jednocześnie na zaniedbane tereny jako jedno z utrudnień. Większość mieszkańców określa swój stosunek do aktywizacji obszarów nadrzecznych jako pozytywny. Bezpieczeństwo nad Odrą deklarowane jest tylko w przypadku przebywania z osobą towarzyszącą. Mieszkańcy w większości są przeciwni budowlom technicznym nad rzeką. Jako wskazówkę na przyszły rozwój terenów nadodrzańskich wskazują rozbudowę bulwarów.

Wyniki przeprowadzonego sondażu wyraźnie pokazują, iż mieszkańcy bardzo pozytywnie odnoszą się do obecności rzeki w mieście. Wykazują jednocześnie chęć przebywania nad Odrą w celu spędzania w ten sposób wolnego czasu. Modernizacja terenów nadrzecznych zapewniłaby wrocławianom dodatkowe tereny rekreacji, zwiększając tym samym jakość i bezpieczeństwo ich wypoczynku, a nowe bulwarowe przestrzenie publiczne wprowadziłyby dodatkowe walory wizualne w krajobrazie miasta, gdzie oś rzeki stanowi jedną z głównych linii kompozycyjnych.

¹ Kurs prowadzony na Politechnice Wrocławskiej, Wydział Architektury, Zakład Kształtowania Środowiska.



Ryc. 5. Przykładowe zagadnienia badane w ankiecie

Podsumowanie

Ustalenia zawarte w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2010, dotyczące wykorzystania i rozwijania terenów nadodrzańskich w mieście, wyraźnie pozbawiają Odrę jej roli jako głównej osi kompozycyjnej Wrocławia. Funkcja rzeki w tym zakresie zmniejszyła się już w momencie odejścia od idei „makronętrza”, która stawiała zarówno Odrę, jak i jej najbliższe sąsiedztwo na równi z pozostałymi jednostkami architektonicznymi.

Najnowsze Studium dla Wrocławia obrazuje również wyraźne zmniejszanie się terenów przyrodniczych chronionych prawem. Obszarem szczególnie zagrożonym jest północno-wschodni fragment miasta, czyli w dużej mierze pola irygacyjne. Planowana na tym terenie intensywna zabudowa wpłynie niekorzystnie nie tylko na funkcjonowanie tamtejszego ekosystemu, ale również w skali makro pozbawi Wrocław ważnych terenów ochładzających klimat miasta. Rolę pól irygacyjnych potwierdza mapa wyspy ciepła Wrocławia, gdzie stanowią one obszar o jednej z najniższych temperatur w granicach aglomeracji. Ich funkcja jako terenów zieleni powinna być więc w dalszym ciągu zachowana.

Istotnym tematem w Studium [3] pozostaje kwestia portów. Pojawiające się nowe alternatywne lokalizacje nie zawsze bowiem spełniają wymagania logistyczne. Jest to efekt niedostrzegania roli żeglugi w rozwoju gospodarczym miasta i brak spójnej wizji funkcji komunikacyjnej rzeki.

Przykłady europejskie doskonale obrazują różnorodność idei, które towarzyszą projektowanym obszarom nadrzecznym. To nie tylko tereny rekreacyjne, ale i reprezentacyjne czy portowe. *Waterfronts* wskazują mieszkańcom metropolii zarówno sposób spędzania wolnego czasu, jak i przyczyniają się do ożywienia gospodarczego obszarów nieużytkowanych.

Niewłaściwe zagospodarowywanie terenów nadrzecznych to także przyczyna problemów powodziowych miasta. Planowanie osiedli mieszkaniowych na terenach zalewowych, rezygnacja z budowy kanału ulgi, stopniowe zmniejszanie terenów zieleni w mieście – wszystko to powoduje brak powierzchni, które byłyby w stanie przejąć większe ilości wód opadowych, a tym samym zapobiec późniejszym powodziom. Jest to obecnie problem nie tylko Wrocławia, ale i innych dużych miast w Polsce, które coraz szerszej zaczynają być pokrywane przez powierzchnie nieprzepuszczalne.

Oś Odry wymaga specjalnego potraktowania jako odrębne zadanie planistyczne, gdyż jest obszarem wielce problemowym. Nie jest to zadanie proste, ale wydaje się konieczne. Miasto bowiem jest zlewnią i doliną rzeki. Stwarza to zarówno problem w kwestii planistycznej, jak i możliwy motyw przewodni w procesie projektowym, który właściwie poprowadzony, z pewnością znacznie podniesie jakość życia mieszkańców miasta, realizując jednocześnie postulat zrównoważonego rozwoju.

Przedstawiony w rozdziale sondaż wyraźnie obrazuje, jak ważne dla wrocławian są tereny nadrzeczne. Wielu spośród nich oczekuje zmian na lepsze w powyższej kwestii. Są one o tyle konieczne, gdyż wynikają nie tylko z oczekiwań mieszkańców, ale i w znacznym stopniu przyczynią się do zwiększenia rangi Wrocławia jako miasta europejskiego, do której nie bez powodu aspiruje.

Literatura

- [1] SZYMANOWSKI M., *Miejska wyspa ciepła we Wrocławiu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2004.
- [2] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, Uchwała Nr XXXV/1126/01 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 lipca 2001 roku w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław.
- [3] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, Uchwała Nr I/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r.
- [4] <http://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot/>, 01.08.2010.
- [5] <http://www.arena-berlin.de/badeschiff.aspx>, 01.08.2010.

WROCLAW WATERFRONTS. PROTECTION AND DEVELOPMENT

Summary

The main goal of the chapter is to present the today vision of the Oder river in the latest city masterplan 2010 and comparison with the one from 2001. After that, there is an overview of some European examples of waterfronts development and some new propositions for Wrocław riversides. The last part is a short presentation of the questionnaire about the citizens opinion regarding the Oder river and its future development.

SZYMON ROZALSKI*

Sztuka interwencji czy zarządzanie krajobrazem Wrocławia?

Streszczenie. W rozdziale naświetlono problematykę kształtowania krajobrazu przyrodniczego we Wrocławiu. Szukając odpowiedzi na pytanie, czy jest on efektem świadomej współpracy, czy może sztuką samodzielnych działań doraźnych różnych jednostek organizacyjnych, skoncentrowano się na zagadnieniach takich, jak potrzeba zintegrowanego zarządzania zasobami krajobrazu oraz koordynacja dużych projektów.

Słowa kluczowe: krajobraz, zarządzanie, planowanie przestrzenne, Wrocław

Wstęp

Wrocław – stolica Dolnego Śląska, miasto aktywne, dynamiczne i otwarte na inicjatywy gospodarcze swój rozwój opiera na strategiach i wieloletnich planach.

Współczesny Wrocław chce budować wizerunek „miasta z klasą”. Miasta nie tylko na pokaz, ale przede wszystkim miasta do życia, zapewniającego mieszkańcom i użytkownikom dobrze uformowaną, przyjazną przestrzeń publiczną, stwarzającą wielorakie okazje do spotkań, spacerów, ze szczególnym uwzględnieniem walorów krajobrazowych. Właśnie „zatopienie” miasta wśród dużej liczby terenów zieleni oraz bliski kontakt z naturą, zapisały się w świadomości ludzi już we wczesnych latach powojennych, pozwalając postrzegać Wrocław jako jedno z najbardziej zielonych miast w Polsce.

1. Polityka przestrzenna miasta – problematyka zieleni

Podstawowym dokumentem określającym kierunki polityki przestrzennej gminy jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia [5], które za jeden z fundamentalnych elementów struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta przyjmuje podstawowy system powiązań przyrodniczych (terenów zielonych i otwartych).

Dokument ten wyznacza cztery podstawowe cele, spośród których w każdy można wpisać zadania dotyczące zieleni. Wśród ustaleń Studium znajdziemy zapis: „Ochrona, wzmocnienie i wzbogacenie środowiska przyrodniczego i kulturowego miasta” [5, t. 1, cz. II, rozdz. 2.1]. Świadczyć to może o trosce, jaką miasto chce otaczać walory naturalne

* Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury; Zarząd Zieleni Miejskiej we Wrocławiu.

już na etapie planowania przestrzennego. Cele ustalone w Studium są konsekwencją charakteru polityki przestrzennej w gospodarce rynkowej. W przypadku środowiska (krajobrazu) to z jednej strony niezależna od rynku ochrona ważnych wartości, a z drugiej dążenie do trwałego skorelowania tych wartości z bieżącymi tendencjami rynkowymi na zasadzie zrównoważonego rozwoju. Ustalenia Studium są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, nie stanowią jednak podstawy prawnej do wydawania decyzji administracyjnych.

W Studium wyodrębnia się system terenów zielonych i otwartych jako zbiór obszarów przeznaczonych na różne formy intensywnej zieleni miejskiej, głównie parków i parków leśnych. System ten składa się z dużych powierzchniowo obszarów, połączonych ze sobą węższymi pasmami (pasma terenów wzdłuż rzek przepływających przez miasto, promieniście ukształtowane pasma zieleni, duże kompleksy leśne oraz obszary sportowe i rekreacyjne z przewagą zieleni). System taki ma duże znaczenie rekreacyjne, hydrologiczne, ekologiczne, estetyczno-krajobrazowe i klimatyczno-higieniczne. Ukształtowanie pełnego systemu zieleni może być realizowane poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, wykonywanych zarówno w formie wielkopowierzchniowej (duże parki, lasy o funkcjach rekreacyjnych), jak i drobnopowierzchniowej (obszary zieleni miejskiej jako uzupełnienie funkcji podstawowych) oraz liniowej (aleje, szpalery, zielone ekrany). Postulaty zawarte w Studium zalecają, aby system ten rozwijał się w układzie pierścieniowo-promienistym.

W tym miejscu warto przypomnieć dodatkowo koncepcję „zielonego pierścienia wokół Wrocławia” [2, rozdz. 6d], która przewiduje, że w oparciu o istniejący układ dolin rzecznych i terenów zieleni wysokiej, będą podejmowane działania zmierzające do wykształcenia spójnego przestrzennie systemu zieleni miejskiej.

2. Zasoby zieleni i udział w powierzchni miasta

Wrocław przy całkowitej powierzchni 293 km² może poszczycić się stosunkowo dużym udziałem zieleni. Tereny tzw. zieleni wysokiej, na którą składają się lasy, parki, zieleńce, zieleń przyuliczna oraz zieleń izolacyjna i ogrody działkowe, stanowią w powierzchni miasta łącznie około 22% [2, rozdz. 5b].

Niestety, nie ma pełnej zgodności w kwestii powierzchniowego i procentowego udziału zieleni w mieście, przedstawianej przez różne źródła. Zmieniający się sposób zagospodarowania, funkcje wyznaczone w planach miejscowych, nowe zalesienia, utracone obszary zieleni na rzecz inwestycji, czy wreszcie transformacje użytków rolnych, powodują corocznie zmiany w danych statystycznych, które wymagają zatem częstej aktualizacji.

Większość obszaru miasta zajmują użytki rolne. Tereny rolnicze, na które składają się grunty orne, łąki, pastwiska i sady, zajmują łącznie powierzchnię ok. 129 km² [1]. Ich udział systematycznie się jednak zmniejsza. Każdego roku przekształcenia struktury przestrzennej miasta powodują zabudowę kolejnych terenów rolnych. Docelowo w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Gminy Wrocław, Studium nie przewiduje te-

renów rolnych. Popiera się zastępowanie terenu przeznaczonego na rolnictwo na zagospodarowanie z przeznaczeniem na funkcje takie, jak np. sport, wypoczynek i parki [5, t. 1, cz. III, rozdz. 2.4.2].

Pośród zieleni urządzonej na terenie Wrocławia znajduje się 45 parków, 124 zieleńce, 9 bulwarów i promenad oraz 11 obiektów zieleni izolacyjnej¹. Najważniejsze formy składające się na zieleni Wrocławia przedstawiono w tabeli 1.

Wśród istotnych elementów systemu przyrodniczego miasta należy wymienić również ogrody wrocławskich uczelni (Ogród Botaniczny Uniwersytetu Wrocławskiego, Ogród Roślin Leczniczych Uniwersytetu Medycznego, Arboretum Uniwersytetu Przyrodniczego, ogród Akademii Sztuk Pięknych), ogrody muzealne (ogród barokowy Muzeum Miejskiego, ogród Muzeum Etnograficznego, ogród barokowy przy Ossolineum), ogrody i tereny zieleni przy obiektach kultu religijnego (m.in. ogrody biskupie na Ostrowie Tumskim), zieleni towarzysząca obiektom służby zdrowia, edukacji, sportowym, wojskowym i pozostałym niewymienionym wcześniej. Dodatkową grupę stanowi również zieleni towarzysząca obiektom wodnym oraz obszary chronione i cenne przyrodniczo.

Dominującą formą zieleni w ogólnej powierzchni terenów Wrocławia i w jego strefie obrzeżnej są ogrody działkowe. Regulacje formalno-prawne usankcjonowane dla tej formy zagospodarowania (Polski Związek Działkowców we Wrocławiu) sprawiają, iż tereny te nie zostają wchłaniane przez zabudowę mieszkaniową, a jednocześnie nie przekształcają się w ogólnodostępne tereny wypoczynkowe (tj. parki, tereny sportowe) [5, t. 1, cz. III, rozdz. 2.4.1]. Wielohektarowe połacie ogrodów działkowych (ok. 1435 ha) [3, rozdz. 5.3] znajdują się w strefie oddziaływania uciążliwego przemysłu, przy drogach o znacznym natężeniu ruchu pojazdów lub w centralnie położonych częściach miasta – w pobliżu zespołów historycznej zabudowy oraz wzdłuż rzek. W Studium sytuację taką uznaje się za niekorzystną i zaleca „całkowitą likwidację ogrodów działkowych w obszarach zespołów urbanistycznych śródmiejskich oraz z obszarów szczególnie narażonych na skażenie środowiskowe, w tym położonych w rejonach węzłów komunikacyjnych i tras o silnym natężeniu ruchu pojazdów, zastępując je zielenią parkową” [5, t. 1, cz. III, rozdz. 2.4.1].

Mimo powyższych informacji, wszystkie rodzaje terenów zieleni wypoczynkowej w mieście, z wyjątkiem ogrodów działkowych, nie osiągają pożądaných wielkości w rozumieniu wskaźnika powierzchni zieleni przypadającej na jednego mieszkańca wg norm europejskich cytowanych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2006 roku.

Wrocław ma około połowę zieleni ogólnodostępnej zgodną z kryteriami zachodnioeuropejskimi.

W kategorii obiektów sportowych, Wrocław spełnia wprawdzie wymagania (2,5 m² na jednego mieszkańca), jednak wiele obiektów sportowych cechuje ograniczona dostępność lub słaba dostępność komunikacyjna. Obniża się wskaźnik terenów ogóln-

¹ Wykaz terenów zieleni miejskiej z zarządzie ZZM (stan na dzień 31.12.2008 r.).

Tabela 1. Powierzchniowy udział poszczególnych form zieleni we Wrocławiu
(opracowanie autora)*

Pozycja	Forma zieleni	Powierzchnia [ha]	Udział w powierzchni miasta [%]	Zarządca
1	Parki	559,76	1,91	Zarząd Zieleni Miejskiej
2	Zieleńce (w tym: skwery, bulwary, promenady, zieleń izolacyjna, fosa miejska)	115,93	0,39	Zarząd Zieleni Miejskiej
3	Zieleń tymczasowa I nieurzędzona	78,66	0,26	Zarząd Zieleni Miejskiej
4	Zieleń przyuliczna	499,38	1,70	Zarząd Zieleni Miejskiej, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta
5	Lasy skarbu państwa	1340,66	4,57	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych, nadleśnictwa
6	Lasy komunalne	910,45	3,10	Zarząd Zieleni Miejskiej
7	Lasy prywatne	15,10	0,05	prywatni zarządcy
8	Cmentarze komunalne I parafialne	155,00	0,52	Zarząd Cmentarzy Komunalnych
9	Tereny zieleni osiedlowej	349,1	1,19	Zarząd Zasobów Komunalnych
10	Ogrody działkowe	1435 (±2)	4,89	Polski Związek Działkowców we Wrocławiu
	Suma	5479,04	18,58	
11	Użytki rolne (w tym grunty orne, łąki, pastwiska, sady)	12 900,00	44	Miasto Wrocław, prywatni zarządcy
	Suma	18 379,04	62,58	
	Powierzchnia Wrocławia [ha]	29 290,00	100%	

* Na podstawie: poz. 1–4 Wykaz terenów zieleni miejskiej w zarządzie ZM we Wrocławiu (stan na dzień 31.12.2008 r.); poz. 5–10: Program ochrony środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2004–2015; poz. 11 Internetowy Serwis Urzędu Miejskiego Wrocławia.

dostępnej zieleni miejskiej, takiej jak parki i zieleńce, z 12,9 m² przypadających na jednego mieszkańca w 2000 roku do 9,9 m² w 2003 roku. Przy założeniu 13,5 m² na mieszkańca niedobory zieleni parkowej wynoszą około 200 ha. Rozkład przestrzenny terenów zieleni na obszarze miasta jest bardzo zróżnicowany, co wynika z warunków naturalnych i historycznego rozwoju miasta. Największe niedobory zieleni parkowej występują w centralnej części miasta oraz w osiedlach wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej [5, t. 1, cz. III, rozdz. 2.4.1].

3. Zintegrowane zarządzanie zasobami krajobrazu

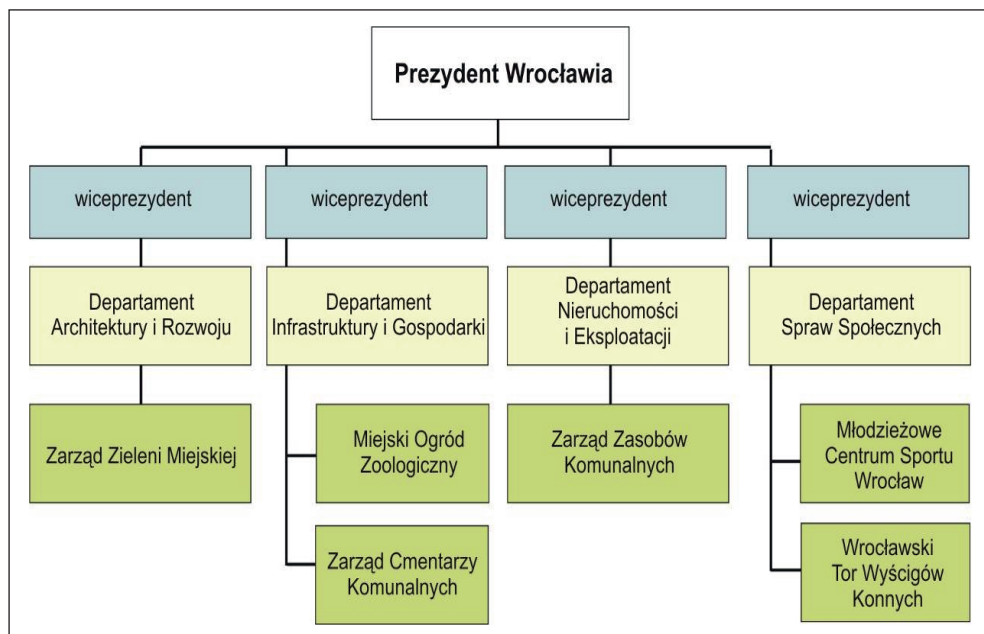
Kwestią, na którą należy zwrócić uwagę, jest struktura zarządzania poszczególnymi terenami zieleni w mieście. Zasoby zostały podzielone między różne jednostki organizacyjne, podlegające departamentom Urzędu Miejskiego, następnie wiceprezydentom i w końcu samemu prezydentowi miasta.

Właściwym zabiegiem organizacyjnym wydaje się skupianie podobnych zasobów wewnątrz jednej jednostki organizacyjnej. Przykładem może być powierzenie nieruchomości rolnych Gminie Zarządowi Zieleni Miejskiej. Dotyczy to w szczególności terenów, dla których przewiduje się zagospodarowanie zielenią miejską, lasami komunalnymi i urządzeniami wodno-melioracyjnymi. Podobnie wygląda sytuacja lasów komunalnych i państwowych przekazanych Gminie Wrocław, jak również terenów o charakterze zieleni tymczasowej.

Kompetentna kadra, prawidłowo wyznaczony zakres zadań oraz komplementarne programy działań, wzajemnie uzupełniające się z innymi jednostkami, mogą stanowić klucz do zintegrowanego zarządzania krajobrazem przyrodniczym Wrocławia. Podkreślić należy, że rozbudowa zadań w obrębie jednej jednostki zarządzającej, powinna pociągać za sobą również dostosowanie jej struktury wewnętrznej, potencjału wykonawczego oraz odpowiednie zaplanowanie środków budżetowych. Aby system zarządzania zasobami działał skutecznie dwie sprawy wymagają dopracowania już na poziomie administracyjnym. Mowa tutaj o działaniach, które rozgrywają się na styku poszczególnych zarządców terenu oraz o pracach, w których zarządca zasobów nie jest bezpośrednim realizatorem danego zadania (inwestycji).

Problem współdziałania ujawnia się zarówno w skali dużych inwestycji, jak i podczas dopracowywania detali czy rozwiązań projektowych. Dotyczy przestrzeni, na której graniczą ze sobą różne jednostki zarządzające. Powstające wtedy nieporozumienia, przenoszenie kompetencji, uzgodnienia wymagające przestrzegania procedur urzędowych rzutują w efekcie na rozciąganie inwestycji w czasie, a niejednokrotnie również na obniżenie wartości estetycznej i funkcjonalnej zagospodarowania przestrzennego.

Warto tutaj wspomnieć również o ważnej roli, a wręcz potrzebie powoływania koordynatora lub nawet zespołu koordynującego. Dla dużych zadań wykonywanych przez partnerów projektowych bądź wielu niezależnych podmiotów, powinno powoływać się kierownika projektu. Kierownik projektu (*project manager*) odpowiada za opracowanie harmonogramu prac, kontroluje momenty rozpoczynania i kończenia poszczególnych etapów projektu, koordynuje pracę wszystkich wykonawców oraz odpowiada za realizację prac według przyjętych kosztorysów. Jest to niezbędny warunek harmonijnego funkcjonowania całego procesu inwestycyjnego, ponieważ kierownik projektu reprezentuje inwestora, ma więc szansę dyscyplinować wykonawców.



Ryc. 1. Przegląd struktury zarządców zieleni Urzędu Miejskiego we Wrocławiu (oprac. autora)
(Na podstawie Internetowego Serwisu Urzędu Miejskiego Wrocławia. Podobny schemat znalazł się wcześniej w artykule E. Wiśniewskiej, *Zarządzanie zielenią*, *Zieleń Miejska*, 5(14)/2008).



Ryc. 2. Przykład integrowania zasobów w ramach kompetencji jednego zarządcy (opracowanie autora)
(Na podstawie Uchwały Nr LIII/3194/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 czerwca 2006 roku)

Wnioski

1. Opierając się na standardach zachodnioeuropejskich w Studium stwierdza się niedobory zieleni przypadające na jednego mieszkańca. Nie podano jednak tych wielkości i nie wskazano, na podstawie jakich przesłanek są ustalane kryteria.

2. Przy bardziej dokładnym sprawdzeniu danych, wobec tak dużej liczby zarządców, brakuje jednolitego wykazu zasobów zieleni. Wartości, którymi się posługujemy, są tylko przybliżone. Dane o zasobach zieleni wymagają częstszej inwentaryzacji i aktualizacji związanej z tym dokumentacji.

3. Likwidacja terenów ogródków działkowych oraz zastępowanie ich zabudową mieszkaniową spotyka się ze sprzeciwem mieszkańców z sąsiedztwa tych terenów, którzy postrzegali tereny ogródków jako strefę ciszy, poprawiającą komfort zamieszkiwania i tym samym zwiększającą wartość rynkową ich zasobów mieszkaniowych. Jako alternatywę należy brać pod uwagę zamianę ogródków działkowych na tereny spacerowe lub rekreacyjne, ogólnie dostępne dla mieszkańców miasta, dzięki czemu strefa buforowa zostałaby zachowana.

4. Niestety nie jest postrzegana ogromna utrata terenów zieleni, jaką stanowią użytki rolne. W ramach transformacji terenów rolniczych w granicach miasta (kierunki polityki przestrzennej gminy zapisane w Studium), część terenów przekształcana jest na tereny zieleni, a część po prostu znika. Całość nie jest rekompensowana powstawaniem nowych parków i lasów. Zaryzykować można stwierdzenie, że w wyniku rozwoju przestrzennego miasta, w kolejnych latach tracimy tereny, które mogłyby zostać zagospodarowane jako tereny zielone.

5. Powołanie we Wrocławiu wyspecjalizowanej jednostki zarządzającej, inwestującej oraz koordynującej miejskie tereny zieleni należy uznać za niewątpliwe osiągnięcie władz miejskich. Na uznanie zasługują również próby integrowania różnych zasobów krajobrazu przyrodniczego z uwzględnieniem kompetencji i obowiązków statutowych jednego administratora.

Zakończenie

Działania planistyczne i organizacyjne podejmowane przez władze miejskie mają zapewnić osiągnięcie długoterminowego, strategicznego celu polityki społeczno-gospodarczej, którym jest zapewnienie mieszkańcom Wrocławia wysokiej jakości życia. W tym celu niezbędna jest identyfikacja, badanie i monitorowanie działań dotyczących kształtowania krajobrazu przyrodniczego. Interwencje na obszarze miasta powinny być skuteczne, a podejście do rozwiązywania problemów odpowiedzialne. Poprzez świadome i zrównoważone działania powinniśmy stworzyć atrakcyjny, miejski krajobraz przyrodniczy – znak firmowy Wrocławia – zielonego miasta z klasą, przyjaznego dla nas i dla przyszłych pokoleń.

Literatura

- [1] Internetowy Serwis Urzędu Miejskiego Wrocławia, www.wroclaw.pl
- [2] Powiatowy program zwiększania lesistości Miasta Wrocławia stanowiący załącznik do uchwały Nr LI/3183/06 RM Wrocławia z dnia 8 czerwca 2006 roku.
- [3] Program Ochrony Środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2004–2015, stanowiący załącznik do Uchwały Nr XXIX/2220/04 RM Wrocławia z dnia 18 listopada 2004 roku.
- [4] Strategia – Wrocław w perspektywie 2020 plus, stanowiąca załącznik do Uchwały Nr LIV/3250/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku.
- [5] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, stanowiące załącznik nr 1 do Uchwały Nr LIV/3249/06 Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku.
- [6] WIŚNIEWSKA E., *Kierunki rozwoju zieleni miejskiej we Wrocławiu*, <http://forum.investmap.pl/konceptje-konkursy/kierunki-rozwoju-zieleni-miejskiej-wroclawiu-t1454.html>

THE ART OF INTERVENTION OR MANAGEMENT OF WROCLAW LANDSCAPE?

Summary

Wrocław – the capital of Lower Silesia – active, dynamic and open to economic initiatives city, relies its development on the basis of strategy and long-term plans. The chapter discusses the problem of shaping the natural landscape in Wrocław. Seeking the answer to the question whether landscape in Wrocław is the result of sensible cooperation or perhaps the art of independent ad hoc activities of various organizational units. The chapter focuses on issues such as the need for integrated landscape resources management and coordination of major projects.

BOGUSŁAW WOJTYSZYN*

Formy sąsiedztwa w planistycznym krajobrazie Wrocławia

Streszczenie. W rozdziale poruszono zagadnienia planistyczne dotyczące istniejących miejskich form sąsiedztwa zabudowy i ich oddziaływania na przebieg zjawisk przestrzennych zmieniających krajobraz Wrocławia. Przedstawiono charakterystykę istoty sąsiedztwa na tle krajowych i zagranicznych doświadczeń planistycznych oraz interdyscyplinarnych badań z zakresu urbanistyki, socjologii, ekologii miasta i psychologii środowiska miejskiego. Z badań interakcji sąsiedzkich wynika, że kluczową rolę w zidentyfikowaniu sąsiedztwa i jego rodzaju odgrywa struktura dostępności sąsiedzkiej między lokalizacjami elementów zagospodarowania przestrzennego miasta. Na planach historycznego rozwoju Wrocławia ukazano kierunek, dynamikę i intensywność wypełniania się wolnych przestrzeni sąsiedzkich kolejną zabudową wokół jego starszej struktury miejskiej. Zjawiskom tym nieustannie towarzyszą zachodzące zmiany zarówno w środowisku, jak i w krajobrazie miasta. Przedstawione badania zmian geometrii zjawisk przestrzennych sąsiedztwa w procesach urbanizacji Wrocławia potwierdziły również możliwość zapisu na planie miasta miejsca i skali rosnących zagrożeń dla środowiska i krajobrazu. W zakończeniu rozdziału, poświęconego metodologii badań przestrzennej struktury dostępności i sąsiedztwa elementów tworzących krajobraz miejski, zauważono szczególną jej przydatność w kreowaniu ładu przestrzennego i ochrony walorów krajobrazowych terenów urbanizujących się wokół starego Wrocławia. Metodologia ta może być także wykorzystana w planistycznych badaniach stref przestrzennego rozwoju każdej innej struktury zabudowy miejskiej.

Słowa kluczowe: miasto, sąsiedztwo, krajobraz, planowanie przestrzenne

Wstęp

Zrozumienie kluczowej roli, jaką odgrywa wiedza o powiązaniach sąsiedzkich w interakcjach między ludźmi i środowiskiem miejskim, ma istotne znaczenie, zwłaszcza w urbanistycznych badaniach zmian zachodzących w planistycznym krajobrazie¹ miast o przyspieszonym rozwoju przestrzennym. Dzięki nieustannemu unowocześnianiu warsztatu projektantów, we współczesnym planowaniu przestrzennym coraz bardziej niż dotychczas staje się możliwe szersze korzystanie z opracowywanych wyników i metod badania wpływu form sąsiedztwa na osiąganą jakość krajobrazu miejskiego.

W życiu miejskim ludzie korzystają zwykle tylko z niektórych fragmentów miasta, a o innych mają ogólne lub mylne wyobrażenie. Tę prawidłowość zauważoną przez wielu badaczy różnych dyscyplin naukowych ciekawie przedstawił De Lauwe P.H.C. [9], odnosząc ją do hierarchii przestrzeni społecznych, z których każda – rodzinna, sąsiedzka,

* Uniwersytet Zielonogórski, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska.

¹ Według autora pod pojęciem „krajobraz planistyczny” należy rozumieć krajobraz, który powstał w wyniku realizacji ustaleń nowo utworzonych i zmienionych planów zagospodarowania przestrzennego urbanistycznych terenów otwartych i zabudowanych.

miejska itp. – odzwierciedla coraz rzadsze wraz z upływem czasu wykorzystanie środowiska miejskiego.

W środowisku miejskim, podobnie jak i w wiejskim, zaobserwowano również socjologiczne zjawisko interakcji człowieka z przestrzenią, świadczące o trwałym znaczeniu miejsc, w których każdy człowiek lub grupa społeczna przeżywa ważne momenty swojego życia i z których wyrusza na przysłowiowy „podbój świata” [25, s. 19; 28, s. 163–170; 31, s. 48]. Miejsca te w odniesieniu do planu przestrzennego zagospodarowania terenu, nazywane przez autorów różnych opracowań projektowych i badawczych urbanistycznymi ośrodkami, obiektami, jednostkami, elementami, źródłami, ogniskami, aktywnościami, działalnościami itp., w niniejszym rozdziale są nazywane ogólnie urbanistycznymi „lokalizacjami”. Nietrudno zauważyć, że każda z lokalizacji w przestrzeni zurbanizowanej, niezależnie jaki by tworzyła rodzaj układu, zawsze występuje w roli „sąsiada”. Znaczenie przestrzennego zjawiska „sąsiedztwa” w życiu ludzi i jego uwzględnianie w planowaniu miast jest niepodważalne.

Przestrzenna interakcja społeczna identyfikująca sąsiedztwa w postaci różnych zachowań i zjawisk przestrzennych stanowi przedmiot licznych badań zarówno psychologiczno-socjologicznych, jak i urbanistyczno-architektonicznych. Kluczowe znaczenie mają tu zwłaszcza związki między dostępnością a relacjami sąsiedzkimi. Większość pierwszych kompleksowych zastosowań w tym zakresie nawiązuje do doświadczeń planistów europejskich i amerykańskich z pierwszej połowy XX wieku – prekursorów tworzącego się ekologicznego nurtu w teorii rozwoju miast [8; 14, s. 18–21; 46, s. 11–39; 48, s. 30–35; 49, s. 19–24]. Szczególną rolę w tworzeniu środowiskowych relacji sąsiedzkich odgrywają badania (wymiarowanie i modelowanie) struktury dostępności i sąsiedztwa w przestrzennych planach ochrony terenów o wybitnych walorach przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych [42, s. 20–22; 43, s. 32–33; 44, s. 19–23; 45, s. 22–25).

Interesującym i wartym również uwzględnienia w urbanistycznym wymiarowaniu przestrzennych zjawisk sąsiedzkich na terenie miasta jest psychologiczny aspekt postrzegania przez człowieka krajobrazu zaplanowanej przestrzeni w różnych rozkładach oddalenia lokalizacji zabudowy i w skalach jej odbioru (ryc. 1–3). Pod wpływem dominujących w planowaniu i urbanistyce technik badawczych, służących przede wszystkim optymalizacji sieci komunikacyjnych i transportu, opór przestrzeni jako miara oddalenia opisywana jest wyłącznie za pomocą jednostek liniowych (długość drogi), a nie powierzchniowych czy objętościowych (wielkość pola lub bryły). Na potrzeby planowania przestrzennego i urbanistyki istotne jest więc poszerzenie możliwości pomiaru zjawisk przestrzennych również i w tym zakresie. Potwierdzeniem tego jest chociażby fakt, że gdy lokalizacje sąsiedzkie (np. swobodnej zabudowy osiedla) są w krajobrazie znacznie rozproszone, odczuwany m.in. przestrzenny opór oddalenia zabudowy ma raczej charakter bardziej powierzchniowy (w postaci rozległości pola) niż liniowy, w którym odległość przede wszystkim do wybranego celu jest oceniana według długości drogi, tak jak to się dzieje w przypadku lokalizacji uszeregowanych, np. w układzie ulic starego miasta (ryc. 4).



Ryc. 1. Przyuliczna lokalizacja obrzeżnej, zwartej zabudowy śródmiejskiej Wrocławia, osiedle Ołbin, 2006 (fot. B. Wojtyszyn)



Ryc. 2. Przyuliczna lokalizacja wolnostojącej, luźnej i niskiej zabudowy osiedla-ogrodu Borek, Wrocław, 2007 (fot. B. Wojtyszyn)



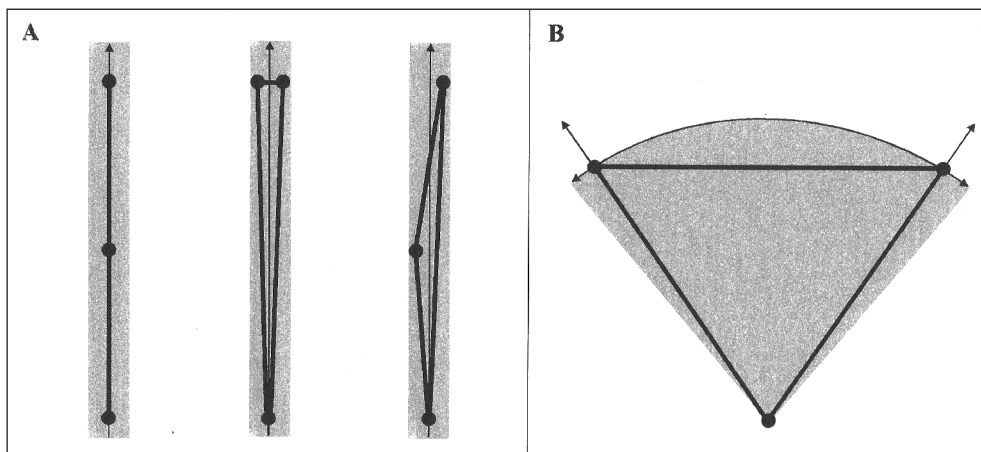
Ryc. 3. Swobodna lokalizacja wielokondygnacyjnej, pasmowej i wieżowej zabudowy osiedla Kozanów, Wrocław, 2007 (fot. B. Wojtyszyn)

1. Istota „sąsiedztwa” w planowaniu urbanistycznym

Różne, wielodyscyplinarne badania procesów urbanizacji i praktyka projektowa wykazują trwałe znaczenie „sąsiedztwa” w planowaniu urbanistycznym. Mimo to nie udało się w urbanistyce do tej pory wprowadzić jednolitej definicji tego zjawiska, którego termin „sąsiedztwo” byłby całkowicie zgodny z prawdziwą jego istotą. W niektórych opracowaniach zakresy znaczeniowe terminów „sąsiedztwo” i „sąsiedni” pokrywają się, a w innych częściowo lub całkowicie są odrębne [39]².

Bezpośredni związek między dostępnością przestrzeni zurbanizowanej a zjawiskiem sąsiedztwa, stwarzającym trudności w jednoznacznym zdefiniowaniu jego pojęcia, zauważyli architekci i planiści. Pionierskimi rozwiązaniami, tworzącymi modelowe układy kompleksowego kształtowania środowiska mieszkaniowego uwzględniającego relacje sąsiedzkie, były pierwsze w Anglii plany miasta-ogrodu Letchworth Garden City (1904) i przedmieścia-ogrodu Hampstead Garden Suburb (1906) projektu sir Raymonda Unwina i Barry’ego Parkera (46, s. 29–30; 48, s. 30–35; 49, s. 19–24). Wyjątkowa troska projektantów nie tylko o urbanistyczną harmonię w krajobrazie, przejawiająca

² Według *Słownika języka polskiego* (1999) termin „sąsiedni” oznacza położenie w pobliżu czegoś, a także przyległy lub pobliski, natomiast termin „sąsiedztwo” obejmuje tym samym znaczeniem oprócz rzeczy również osoby.



Ryc. 4. Wpływ rozkładu lokalizacji celów człowieka na percepcję przestrzeni oddalenia (oprac. własne). **A.** Rozkład przestrzenny lokalizacji celów względem źródła w układzie pasmowym, tworzący w percepcji przestrzeń oddalenia o charakterze liniowym (promień oddalenia). **B.** Rozkład przestrzenny lokalizacji celów względem źródła w układzie rozproszonym, tworzący w percepcji przestrzeń oddalenia o charakterze radiacyjnym (pole oddalenia).

się w przemyślanych układach kompozycyjnych, ale także troska o społeczną harmonię współżycia rodzinnego i w sąsiedztwie, uwidoczniła się w specjalnie rozplanowanej zabudowie, dzięki zastosowanej „gradacji” między budynkami od najbiedniejszych do najbogatszych klas społecznych. Wypracowane nowe reguły planowania urbanistycznego, zapisane przez Unwina w dokumencie *The Hampstead Garden Suburb Act 1906*, stworzyły podwaliny rozwoju nowoczesnej urbanistyki w Wielkiej Brytanii i były naśladowane w innych częściach świata, jak np. we Wrocławiu w zrealizowanym na początku XX wieku zespole zabudowy osiedla-ogrodu Borek.

Realia powszechnej urbanizacji według *planning of garden cities*, zwłaszcza w okresie kryzysu mieszkaniowego po I wojnie światowej, okazały się w praktyce na tyle trudne, że coraz większą przewagę uzyskiwały nowe reguły *town and country planning*, ukierunkowane na tworzenie ekologicznych warunków życia w przestrzeni zurbanizowanej, tj. na ekorozwój. Dużą uwagę zaczęto wówczas zwracać na problemy zdrowotne miasta również i we Wrocławiu poprzez próbę jego zwrócenia ku naturalnej przyrodzie. Znalazło to swój wyraz w tworzeniu na obrzeżach Wrocławia pierścienia robotniczych osiedli-ogrodów, m.in. na terenie obecnego Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego powstały na początku lat 30. XX wieku modernistyczne osiedle Sępólno wg planu P. Heima i H. Weihlicha oraz osiedle Biskupin wg planu P. Heima i A. Kemptera [44, s. 20–21; 47, s. 99–113].

W Ameryce Północnej i Europie Zachodniej z chwilą sformułowania w owym czasie przez Clarence’a Perry’ego [30] zasad tworzenia „jednostek sąsiedzkich”³

³ Już na początku XIX wieku pojawiła się myśl podziału miasta na jednostki strukturalne, których zasady tworzenia w postaci jednostek sąsiedzkich po raz pierwszy sformułował R. Owen [21, s. 214].

według już nowszych reguł, zaczęto powszechnie wprowadzać te zasady do planowania przestrzennego miast⁴. Wiele wcześniejszych i późniejszych zastosowań sąsiedztwa w planowaniu przestrzennym, również i w Polsce, nawiązywało lub przyjmowało reguły budowy mieszkaniowych jednostek sąsiedzkich na nowo zagospodarowywanych terenach miejskich. Przykładem takich zastosowań pod niektórymi względami może być zespół wielorodzinnej zabudowy wrocławskiego osiedla Kozanów. W ten sposób mieszkaniowe jednostki sąsiedzkie po pewnym czasie stawały się społecznym miejscem tradycji i tożsamości, a niekiedy zamieniały się również w tzw. przestrzeń bronioną, gdy skupione w nich grupy etniczne, religijne lub społeczno-ekonomiczne rozpoczynały skutecznie ograniczać do siebie dostęp osobom i obiektom niepożądanym.

Tę planistyczną koncepcję, uwzględniającą relacje sąsiedzkie, co pewien czas niesłusznie oskarża się o umacnianie segregacji rasowej i kulturowej. Należy zauważyć, że w ten sposób społeczności sąsiedzkie organizują się zazwyczaj wskutek poczucia bezpośredniego zagrożenia ze strony miejscowych gangów przestępczych, bojówek ekstremistycznych lub różnego rodzaju złodziei, oszustów i spekulantów nieruchomościami. Takie zjawisko nie dotyczy tylko społeczności sąsiedzkich powstających w gettach elitarnych dzielnic mieszkaniowych, których przykładem może być społeczność dzielnicy Beacon Hill w Bostonie, broniąca się przed niepożądanymi inwestycjami [10]. Występują również społeczności, separujące się od siebie w miejskich centrach, jak na przykład w Belfaście, objętym co jakiś czas wybuchającymi rozruchami na tle religijnym między mieszkańcami katolickich i protestanckich dzielnic w centralnej części miasta [4].

Dużo kontrowersji natury terminologicznej wokół pojęcia „sąsiedztwo” i jego przydatności naukowej wynika z braku porównywalności wyników badań. Zdecydowany zwolennik teorii sąsiedztwa M. Stein [36] twierdzi, że kontrowersje i niejasności można rozwiązać tylko po dokładniejszym zbadaniu zachowań ludzkich w skali lokalnej. Natomiast S. Keller [12] i G.J. Lewis [18] uważają, że istnienie różnego rodzaju sąsiedztw można wykryć w szerszym ujęciu, poprzez jednoczesne zbadanie stopnia koncentracji poszczególnych rodzajów i miejsc działalności ludzkiej i stopnia zgodności w identyfikacji lokalnych środowisk mieszkaniowych, a więc poprzez analizę rozkładu lokalizacji tych działalności, przy właściwym doborze kryteriów porównywalności ludzkich związków o cechach sąsiedzkich między tymi lokalizacjami. Spostrzeżenia te, prezentowane przez urbanistów i geografów behawioralnych człowieka, potwierdzają liczne wyniki psychologicznych i socjologicznych badań przestrzennych interakcji społecznych i środowiskowych pod kątem identyfikacji sąsiedztwa.

⁴ Sformułowane nowe amerykańskie reguły planowania przestrzennego miast (*regional planning*), dzięki licznym kontaktom urbanistów „nowego świata” ze starym kontynentem – Europą w latach 20. XX w., stworzyły podstawy dla słynnej koncepcji amerykańskiego miasta-ogrodu epoki motoryzacji Radburn (1928), która stała się wzorcowym przykładem osiedla mieszkaniowego, łączącego idee howardowskie z zasadami jednostki sąsiedzkiej Clarence’a Perry’ego (wewnętrzna dostępność osiedla utrzymana w zasięgu ruchu pieszego tworzy bezkolizyjny układ z oddzielnym ruchem zmotoryzowanym), zrealizowana w okolicach nowojorskiego przedmieścia w New Jersey, wg projektu Henry’ego Wrighta i Clarence’a S. Steina [8, s. 188–193; 32, s. 42; 35].

Istotnym postępowaniem, zwłaszcza dzięki podwyższeniu stopnia porównywalności wyników badań w tym zakresie, było określenie różnic między rzeczywistym i postrzeganym sąsiedztwem. Jedną z pionierskich prac badawczych na temat zasięgu sąsiedztwa z uwzględnieniem tych różnic wykonał T.R. Lee [17]. Badając zasięg sąsiedztwa wśród przedstawicieli średniej klasy społecznej Cambridge, zaobserwował tendencję do tworzenia się wzorca wspólnych doświadczeń społeczno-przestrzennych, które ogólnie ujął w następującej trójdzielnej typologii sąsiedztw: społeczne, jednorodne i terytorialne. Z badań wynika m.in., że w niektórych osiedlach o wysokiej gęstości zaludnienia występuje nieduży iloraz sąsiedztwa⁵, a w innych o niewielkim zaludnieniu iloraz ten jest bardzo wysoki.

W przytoczonym przykładzie wyraźnie widać, że na wielkość i ukształtowanie struktury sąsiedztwa najsilniejszy wpływ może mieć struktura dostępności sąsiedzkiej, uzależniona zarówno od wielkości oddalenia lokalizacji sąsiedzkich, jak i od dostępu do informacji, motywującej funkcjonalne powiązania sąsiedzkie.

Rozszerzoną typologię sąsiedztw w skali planistycznej zaproponował A. Blowers [3], wywodząc ją z chicagowskiej ekologii miasta, wiążącej fizyczne cechy przestrzeni zurbanizowanej z rozmieszczeniem grup społecznych i zmiennością ich sąsiedztw [29]. Wyróżnił on pięć następujących typów sąsiedztw, akcentując w nich silne związki między miejscem (wielkość i usytuowanie) w życiu miasta a rodzajem powiązań sąsiedzkich występujących wśród ludzi lub grup społecznych: 1. arbitralne (terytorialne), 2. fizyczne (środowiskowe), 3. jednorodne (określonej grupy społecznej), 4. dominującej interakcji funkcjonalnej, 5. powiązań rodzinnych i towarzyskich.

Podobnie, jak T.R. Lee i A. Blowers w Anglii, także amerykańscy badacze R.G. Golledge i G. Zannaras [11, s. 85], podsumowując swoje badania sąsiedztw w strefie podmiejskiej Columbus w Ohio, stwierdzili, że sąsiedzka przestrzeń fizyczna i społeczna (związana ze statusem ekonomiczno-społecznym, czasem zamieszkania, aktywnością życiową itp.) przenikają się wzajemnie i są nierozłączne w umyśle każdego mieszkańca miasta.

Na tym poziomie szczegółowości spostrzeżeń ciekawie przedstawiają się także badania z zakresu psychologii środowiska, dotyczące sąsiedztwa mieszkaniowego, tj. na terenach mieszkaniowych. Tacy badacze, jak P.A. Bell, Th.C. Greene, J.D. Fisher i A. Baum [2, s. 510–514], określili dwa podstawowe czynniki decydujące o spójności sąsiedzkiej:

1. rodzaj kontaktów sąsiedzkich sprzyjających tworzeniu się przyjaźni, dbałości o innych sąsiadów, wsparcia społecznego;
2. wielkość poczucia wspólnoty powstrzymującej przestępczość i wandalizm, podnoszącej bezpieczeństwo, kreującej przestrzenie integracji społecznej.

Badając podłoże psychologiczne ludzkiej interakcji ze środowiskiem najbliższego otoczenia, badacze ci stwierdzili, że bliskość fizyczna, czyli mniejsza odległość, zbliża lu-

⁵ T.R. Lee, porównując liczbę lokalizacji (domy mieszkalne, sklepy i inne obiekty użyteczności publicznej) w obszarze wyznaczonym na podstawie badań zasięgu sąsiedztwa określonego przez mieszkańców Cambridge z liczbą lokalizacji występujących na obszarze w zasięgu około 800 m od miejsca zamieszkania respondentów, wykazał, że za pomocą miary, nazwanej ilorazem sąsiedztwa, możliwe jest skorelowanie struktury i wielkości sąsiedztwa z wieloma zmiennymi i niezależnymi czynnikami.

dzi do siebie, a powstające dzięki temu więzi sympatii, zaufania i przyjaźnie podnoszą komfort i bezpieczeństwo życia w sąsiedztwie. Jednocześnie wykazano z kolei, że nadmierne zagęszczenie ludzi i różnych form działalności w sąsiedztwie wywołuje wzajemne skłócenia, konflikty, coraz większą anonimowość, patologie i słabą wydajność systemu, co szybko obniża poziom zadowolenia mieszkańców.

Dotychczasowe badania z zakresu urbanistyki, socjologii i ekologii miasta oraz psychologii środowiska potwierdzają, że rzeczywiste rozkłady lokalizacji aktywności sąsiedzkiej pomagają określić, niezależnie od ich intensywności, wielkość i ukształtowanie spoprzeglanych rodzajów sąsiedztw.

Prawidłowość ta wydaje się być uniwersalna, zważywszy, że teorie lokalizacji działalności gospodarczej, które nie odnoszą się bezpośrednio do powiązań sąsiedzkich, także wykazują zarówno w praktyce ekonomiczno-społecznej, jak i przestrzenno-gospodarczej szereg zależności między dostępnością lokalizacji a walorami miejsca planowanej działalności [50, s. 41].

Obecne podejście behawioralne, zwłaszcza w nowych opracowaniach geografii przemysłu [22 za: 39], krytykuje tradycyjne teorie lokalizacji, oparte na ekonomicznych modelach najmniejszych kosztów transportu [40] czy modelach obszarów rynkowych z maksymalizacją sprzedaży [20, 24]. Dowodzi się, że występują poważne trudności w przejściu z modelu maksymalizacji zysku do rzeczywistej funkcji zysku, że oprócz czynnika ekonomicznego występuje wiele innych czynników, związanych z ostatecznym efektem gospodarczym firmy, które mimo że nie są zbilansowane, bo nie wchodzi do rozliczeń bezpośrednich, potrafią znacznie zdominować decyzje lokalizacyjne. Badacze przestrzennych zachowań przedsiębiorstw zgodnie potwierdzają, że główny wpływ na rodzaj decyzji lokalizacyjnych podjętych przez firmy wskutek stresu (krótko lub długookresowego nacisku) mają powiązania z innymi firmami w środowisku działania, a więc jakość stosunków sąsiedzkich. Dotyczy to z jednej strony powiązań o charakterze ekonomicznym (rodzaj produktu, wielkość ośrodka produkcji lub usługi, wielkość rynku, dostępność produktu, strategia cenowa, relacje własnościowe, lokalne korzyści zewnętrzne itp.), z drugiej zaś powiązań sytuacyjno-emocjonalnych (aglomeracja jednostek produkcji i usług dla redukcji ryzyka i niepewności, podział rynku, zróżnicowanie zysku, wola utrzymania „za wszelką cenę” przedsiębiorstwa lub jego likwidacja, zadowolenie przedsiębiorcy itp.) [37, 38].

W takim ujęciu sąsiedztwo lokalizacji działalności gospodarczej na terenach usługowo-przemysłowych wydaje się wykazywać w przestrzeni zurbanizowanej dużą analogię do sąsiedztwa mieszkaniowego na terenach mieszkaniowych. Występuje tu, podobnie jak i tam, wymiar sąsiedzkiej przestrzeni fizycznej, przenikającej się w sposób nierozłączny z sąsiedzką przestrzenią funkcjonalną, które można ogólnie określić jako sąsiedzki układ funkcjonalno-przestrzenny, a w tym przypadku dotyczący sąsiedzkich powiązań przestrzennych o charakterze ekonomicznym, polityczno-społecznym, kulturowo-bytowym itp., związany ze strategią działalności gospodarczej określonego rejonu. Wszystko to wiąże się przede wszystkim z tworzeniem we względnie najbliższym otoczeniu o dogodnej strukturze dostępności przyjaznego środowiska do rozwoju dzia-

łałości (aktywności) niezależnie od tego, czy będzie to na poziomie sąsiedztw lokalizacji pojedynczych ludzi, ich grup, czy też w obrębie wielkich zespołów mieszkaniowych, miejsc pracy, rekreacji itp. (ryc. 5–7).

Na podstawie zaprezentowanych wyników badań istoty sąsiedztwa w przestrzeni urbanizowanej należy zauważyć, że wielodzielna typologia sąsiedztwa, niezależnie od miejsca, do którego by nawiązywała, i stopnia zagęszczenia jego rozkładu lokalizacji, pozostaje w silnym związku z typologią dostępności sąsiedzkiej.

2. Krajobraz zjawisk przestrzennych sąsiedztwa w urbanistycznych procesach rozwoju Wrocławia

Z istoty powstających powiązań sąsiedzkich wynika, że u podstaw zasady tworzenia się każdego sąsiedztwa leży nieodparta potrzeba kontaktu między sąsiadującymi lokalizacjami w sposób dla siebie najwygodniejszy, oparty na ocenie dostępności celu, niezależnie od tego, czy źródłem tego kontaktu jest pojedynczy człowiek, czy wielka instytucja skupiająca dużą liczbę ludzi. W budowanych modelach interakcji przestrzennej podobne zakłada się, że związek funkcjonalny między lokalizacjami (aktywnościami źródłowymi i celowymi) pojawia się tylko wtedy, gdy źródło aktywności stara się zrealizować konieczny kontakt w miarę jak „najbliżej” (nie dotyczy to tylko odległości),



Ryc. 5. Zderzenie dwóch form sąsiedztwa na terenach starej i nowej zabudowy mieszkaniowej osiedla Kozanów, Wrocław, 2004 (fot. B. Wojtyśzyn)



Ryc. 6. Przemieszane formy sąsiedztwa na śródmiejskich terenach zabudowy mieszkaniowo-usługowej osiedla Ołbin, Wrocław, 2007 (fot. B. Wojtyszyn)



Ryc. 7. Różnorodne formy sąsiedztwa w strefie zabudowy usługowej podmiejskich terenów aktywności gospodarczej Wrocławia i gminy Kobierzyce, Bielany Wrocławskie, 2007 (fot. B. Wojtyszyn)

ale przede wszystkim szukając zarazem takiego celu, który będzie odpowiadał pewnym szczególnym kryteriom – wymogom poszukującego [23, s. 55]. Oznacza to, że stosowane w tym modelowaniu programy alokacyjno-transportowe, tworzone m.in. na potrzeby planowania przestrzennego Wrocławia, służą zestawianiu układów lokalizacji pod kątem jak najbardziej dogodnych warunków interakcji sąsiedzkich.

Warto więc dokładniej się przyjrzeć i określić, kiedy w modelowanych strukturach dostępności wewnątrz obszarów powiązań sąsiedzkich mamy do czynienia z lokalizacją, znajdującą się w pozycji sąsiedzkiej, a kiedy w pozycji pozasąsiedzkiej.

W badaniach zarówno zasięgu, jak i wielkości sąsiedztwa (liczby sąsiadów – S) istotne jest ustalenie najpierw kierunku i rodzaju powiązań sąsiedzkich między co najmniej dwiema lokalizacjami, z których jedna jest lokalizacją odniesienia, względem której druga jest co najmniej jedną lokalizacją, znajdującą się w pozycji sąsiedzkiej. Kluczową rolę w określaniu pozycji sąsiedzkich odgrywa wymiar wzajemnej dostępności sąsiedzkiej lokalizacji (A). W zależności od tego, z jakim rodzajem i wielkością dostępności mamy do czynienia, taki rodzaj i wielkość sąsiedztwa powstaje między lokalizacjami. Jeżeli zatem znany jest kierunek i rodzaj powiązań sąsiedzkich, to lokalizacja, której dostępność wzdłuż badanego kierunku jest największa, uzyskuje pozycję sąsiedzką, natomiast lokalizacja przedstawiająca taką samą charakterystykę, lecz o mniejszej dostępności, pomimo identycznego kierunku i rodzaju możliwych powiązań pozostaje lokalizacją pozasąsiedzką. Lokalizacja może być również całkowicie pominięta i stać się na obranym kierunku lokalizacją pozasąsiedzką, gdy jej cechy nie będą odpowiadać rodzajowi poszukiwanego sąsiedztwa. Może zaistnieć również sytuacja, kiedy lokalizacja pozasąsiedzka znajdującą się na kierunku do lokalizacji sąsiedzkiej przejmuje po jakimś czasie pozycję sąsiedzką, aby pełnić rolę celu pośredniego, który jest niezbędny do osiągnięcia celu głównego [50, s. 43–45].

Przy rozpatrywaniu sąsiedztwa w kategoriach wymiaru pola przestrzeni fizycznej zasięg powiązań sąsiedzkich zależy przede wszystkim od sposobu realizowania kontaktu między lokalizacjami, czyli od rodzaju nośnika rozmaitych informacji, usług, towarów i ludzi. Natomiast w kategoriach wymiaru pola przestrzeni funkcjonalnej zasięg ten jest uzależniony od różnych przyczyn, wskutek których ten kontakt powstaje, czyli od rodzaju motywacji ludzkich zachowań sąsiedzkich.

Zmiana wielkości zasięgu pola sąsiedztwa może się również wiązać ze zmianą liczby lokalizacji uzyskujących pozycję sąsiedzką, zgodnie z zachodzącym tu wyraźnym związkiem funkcyjnym między dostępnością i sąsiedztwem $A = f(S)$. To z kolei bezpośrednio wpływa na geometrię powiązań sąsiedzkich, a tym samym na ukształtowanie fizycznej przestrzeni sąsiedztwa, która oddziałując następnie na przestrzeń funkcjonalną systemu, koryguje występujące charakterystyki relacji sąsiedzkich na zasadzie sprzężenia zwrotnego.

Zależność między wielkością zasięgu a liczbą lokalizacji sąsiedzkich dotyczy również relacji odwrotnej, którą potwierdzają liczne zjawiska przestrzenne, związane z nadmierną koncentracją w jednym miejscu środków i ludzi. W miarę, jak wraz z zasięgiem zwiększa się liczba lokalizacji sąsiadujących wokół lokalizacji odniesienia, jej dostępność rośnie do momentu, aż poziom zagęszczenia powiązań sąsiedzkich przekroczy fizyczne

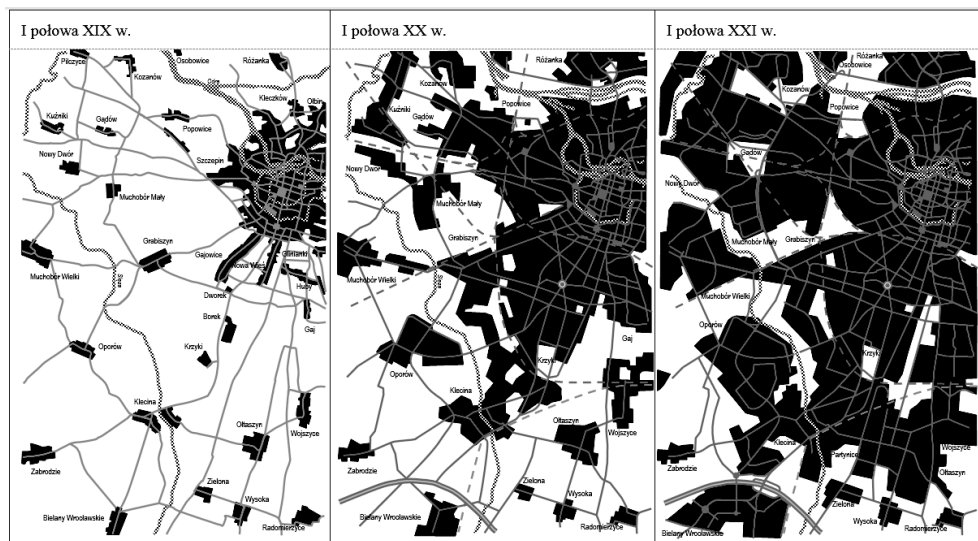
i funkcjonalne możliwości utrzymywania coraz bardziej intensywnych kontaktów przez tę lokalizację. Po przekroczeniu tego poziomu dostępność drastycznie się obniża, narastają zjawiska konfliktowe, świadczące o niewydolności systemu. Wynika stąd, że dopóki nie zostanie przekroczona cienka granica wydolności systemu środowiska miejskiego, prawo koncentracji sprzyja tworzeniu się relacji sąsiedzkich. Rozwój tych relacji podwyższa efektywność powstających działalności, podnosi poczucie bezpieczeństwa, użyteczności i atrakcyjności miejsc lokalizacji w zasięgu pola sąsiedztwa. To z kolei podwyższa siłę koncentracji i przyciąga następne lokalizacje.

Zgodnie z staropolskim przysłowiem: „z kim przystajesz, takim się stajesz”, łatwo założyć, że w zasięgu atrakcyjnych powiązań sąsiedzkich występują także konfrontacja i konkurencja, przyczyniające się do powstawania zjawisk walki o jak najlepsze pozycje sąsiedzkie. Znane powszechnie zjawisko przyciągania lub odpychania się lokalizacji, będące efektem konfrontacji zgodności lub niezgodności ich cech, prowadzi do nieustannych przekształceń struktury powiązań sąsiedzkich, a tym samym do mniej lub bardziej korzystnych zmian w otoczeniu każdej urbanistycznej lokalizacji działalności ludzkiej. Natomiast w wyniku konkurencji, wzajemne wypychanie lub ucieczka lokalizacji z pozycji sąsiedzkich jest naturalnym procesem samoregulacji systemu środowiska miejskiego podążającego w kierunku najdogodniejszych warunków rozwoju [51, s. 50–55].

Podobne zjawiska przestrzenne relacji sąsiedzkich można prześledzić zarówno w systemie środowiska miejskiego przestrzeni zurbanizowanej, jak i w skali osadnictwa na wszystkich szczeblach hierarchii jego rozwoju. Ich podobieństwo wynika z takich samych ludzkich zachowań przestrzennych, uwarunkowanych takimi samymi prawami natury. Powiązania sąsiedzkie w zagospodarowaniu przestrzennym są najwyraźniej widoczne w najniższej usytuowanej hierarchicznie sieci osadnictwa wiejskiego, w ich układach połączeń dróg lokalnych. Stąd też w geograficznych badaniach struktury osadnictwa pojawiły się metody punktowe, zarówno analizy takich powiązań sąsiedzkich, jak i modelowania przestrzennych rozkładów lokalizacji osadniczych w mezo- i makroskali regionu. Z metod tych na szczególną uwagę zasługują, stosowane również w polskiej geografii osadnictwa, różne modyfikacje metody „najbliższego sąsiada” [6, 15] wzorowane na sposobach analizy odległości przez ekologów roślin [7].

Na przykładzie historycznego rozwoju Wrocławia wyraźnie widać, jak z chwilą pojawienia się czynnika gospodarczego, aktywizującego rozwój zabudowy takiego rejonu, w pierwszej kolejności wypełniają się obiektami najmniejsze przestrzenie międzysąsiedzkie, najlepiej skomunikowane, a więc o najlepszej dostępności. Badając kierunek, szybkość i intensywność wypełniania się kolejnych przestrzeni międzysąsiedzkich można określić dynamikę, jakość i skalę zachodzących procesów urbanizacji, a zatem zmian zachodzących także w krajobrazie (ryc. 8). Wraz z upływem czasu wzrastająca siła oddziaływania miasta w miarę jednakowo przyspieszała procesy urbanizacyjne na coraz dalej położonych terenach, w coraz lepszych warunkach przestrzennego rozwoju kompleksowej zabudowy wokół Wrocławia⁶. Można również określić skalę rosnących

⁶ Na temat nowoczesnych metod przyspieszających planową wielkoprzestrzenną rozbudowę Wrocławia, począwszy od pierwszych planów regulacyjnych, opracowywanych na przełomie XIX i XX w., poprzez



Ryc. 8. Historyczny przebieg wypełniania się zabudową przestrzeni międzysąsiedzkich w procesie urbanizacji południowo-zachodniej części Wrocławia (oprac. własne)

zagrożeń dla środowiska i jego krajobrazu poprzez wymiarowanie poziomu niezgodności układu z prawidłowym funkcjonowaniem sąsiedztwa. W tym celu niezbędne jest wyznaczenie dostępności przestrzeni międzysąsiedzkich nie tylko parametrycznie, ale również w taki sposób graficzny, żeby jego model struktury można było przedstawić na tle istniejącego rozkładu lokalizacji sąsiedzkich zabudowy całego miasta. Byłoby to bardzo przydatne zarówno w badaniach geometrii zjawisk przestrzennych sąsiedztwa w procesach urbanizacji, jak i w badaniach rozwoju rozkładów lokalizacji sąsiedzkich, związanych z innymi, poza człowiekiem, formami życia w naszym środowisku.

Różne ciągi połączeń lokalizacji sąsiedzkich w warunkach naturalnych tworzą linie przebiegających i przecinających się dróg w miejscach skupisk (gniazd) aktywności ludzkiej (osad). Pierwsze lokalizacje takich osad powstają w sąsiedztwie otoczenia, zapewniającego przede wszystkim bezpieczeństwo związane z utrzymaniem bytu własnego i osób najbliższych [28].

Ten pierwotny obraz zjawisk przestrzennych, występujący niegdyś w naturalnym środowisku człowieka, zmienił się w gęstniejącą sieć osadniczą coraz bardziej przekształconych i zaludnionych obszarów, w której to historyczną rolę odgrywały od zawsze zmieniające się dobre lub złe sąsiedztwa, prowadzące do jej stagnacji lub rozwoju.

Wtórne zagęszczenia istniejących struktur sąsiedzkich, występujące obecnie wzdłuż dróg wychodzących z intensywnie rozrastającej się zabudowy miejskiej, tworzą w fazie

plany zabudowy i plany strefowe z początku XX w., do generalnych planów zabudowy sporządzonych do wybuchu II wojny światowej, obszernie pisze W. Kononowicz w książce *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym* [13].

początkowej liniowej układy pełzającej urbanizacji, wchłaniającej kolejne jednostki sieci osadniczej poszczególnych regionów. Tak rozprzestrzeniająca się urbanizacja, nie jest wyłącznie efektem wyborów losowych, lecz rezultatem wypadkowej przestrzennych zjawisk, tworzących nowe sąsiedztwa. Proces ten uwarunkowany jest przede wszystkim strukturą dostępności rozkładu lokalizacji elementów kształtujących środowisko człowieka. Wydaje się więc niezbędne dla celów planistycznych i związanych również z kształtowaniem krajobrazu prowadzenie badań geometrii struktur dostępności sąsiedzkiej rozkładów lokalizacji zabudowy, zwłaszcza na terenach szybko się urbanizujących.

Zakończenie

Przystawione na przykładzie Wrocławia metodologiczne podejście prowadzenia badań nad geometrią struktury dostępności sąsiedzkiej i powiązań sąsiedzkich w rozkładach lokalizacji elementów, uczestniczących w tworzeniu krajobrazu miejskiego, może być szczególnie przydatne w kreowaniu ładu przestrzennego i ochrony krajobrazowych walorów urbanizujących się obszarów. Zbiektywizowana ocena wpływu zmieniającego się sąsiedztwa zabudowy miejskiej na powstającą architekturę krajobrazu miasta może w istotny sposób podwyższyć w tym zakresie jakość urbanistycznych planów zagospodarowania przestrzennego. Mimo że w wielu pracach zagranicznych i krajowych zajmowano się problematyką urbanizacji pod kątem dostępności i sąsiedztwa, to nie pojawiła się wśród dostępnych taka praca, która wiązałaby w planowaniu przestrzennym i urbanistyce problemy geometrii rozkładów lokalizacji z właściwościami struktury dostępności i sąsiedztwa w sposób topologiczny, a nie jak dotychczas w ujęciu topograficznym lub geodezyjnym z wykorzystaniem skomplikowanych metod opartych na interakcyjnych modelach alokacyjno-transportowych. Taka próba praktycznego rozwiązania sposobu prowadzenia badań w przedstawionym ujęciu metodologicznym podjęta została w pracy autora niniejszego rozdziału pt. *Dostępność sąsiedzka i jej zgeometryzowana struktura przestrzeni zurbanizowanej* [52]. Zaprezentowany warsztat badawczy został wzbogacony o narzędzia, które pod względem zasad pomiaru i modelowania nie odnoszą się do analiz probabilistycznych, lecz dotyczą analiz planistycznych. W ogólnym zarysie opracowanie to można usytuować między pracami propagującymi fizyczne (m.in.: [1, 19, 26, 27, 34, 41]) i losowe (m.in.: [5, 16, 33, 53]) metody badania zjawisk przestrzennych w procesach urbanizacji.

Literatura

- [1] BAGIŃSKI E., *Preferencje ludności miejskiej dotyczące wielkości miasta i dostępności przestrzennej miejsc pracy, usług i wypoczynku*, Prace Naukowe Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Nr 16, Seria: Monografie, Nr 8, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1979.
- [2] BELL P.A., GREENE TH.C., FISHER J.D., BAUM A., *Psychologia środowiska*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2004.
- [3] BLOWERS A., *The neighbourhood: exploration of a concept*, [w:] *The City as a Social System*, Open University, Milton Keynes, 1973, s. 40–90.

- [4] BOAL F.W., *Territory and class: a study of two residential areas in Belfast*, Irish Geography 1971, No. 6, s. 229–248.
- [5] CHAUKE M.O., *K woprosu izuczenija zakonomiarnosti wnutrigorskogo i prigorodskogo rassielenija*, Problemy Sowietskogo Gradostroitelstwa 1960, nom. 8, Kijew.
- [6] CHOJNICKI Z., CZYŻ T., *Analiza typu rozkładu przestrzennego miast*, Przegląd Geograficzny 1972, t. XLIV, z. 3, s. 463–477.
- [7] CLARK P.J., EVANS F.C., *Distance to nearest neighbour as a measure of spatial relationships in population*, Ecology 1954, Vol. 35, No. 4, s. 445–453.
- [8] CZYŻEWSKI A., *Trzewia Lewiatana. Antropologiczna interpretacja utopii miasta–ogrodu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2001.
- [9] DE LAUWE P.H.C., *Des hommes et des villes*, Payot, Paris 1975.
- [10] FIREY W., *Sentiment and symbolism as ecological variables*, American Sociological Review 1945, No. 10, s. 140–148.
- [11] GOLLEDGE R.G., ZANNARAS G., *Cognitive approaches to the analysis of human spatial behaviour*, [w:] W.H. Ittelson (red.). *Environment and Cognition*, Seminar Press, New York 1973, s. 59–94.
- [12] KELLER S., *Urban Neighbourhood: a Sociological Perspective*, Random House, New York 1968.
- [13] KONONOWICZ W., *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1997.
- [14] KORCELLI P., *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miasta*, Studia. Tom XLV, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974.
- [15] KOSTRUBIEC B., *Analiza matematyczna zbioru osiedli województwa opolskiego*, [w:] S. Golachowski (red.), *Struktury i procesy osadnicze*, Opole–Wrocław 1971, s. 9–66.
- [16] LATHROP G.T., HAMBURG J.R., *An opportunity-accessibility model for allocating regional growth*, Journal of American Institute of Planners 1965, Vol. 31, Issue, s. 95–103.
- [17] LEE T.R., *Urban neighbourhood as a socio-spatial schema*, Human Relations 1968, No. 21, s. 241–267.
- [18] LEWIS G.J., *Rural Communities: a Social Geography*, David and Charles, Newton Abbot 1979.
- [19] LOWRY I.S., *A model of Metropolis*, The Rand Corporation, Memorandum RM-4035-RC, Santa Monica 1964.
- [20] LÖSCH A., *The Economics of Location*, Yale University Press, New Haven 1954.
- [21] MALISZ B., *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1981.
- [22] MARTIN J.E., *Location theory and spatial analysis*, Progress in Human Geography 1981, No. 5, s. 258–262.
- [23] *Model symulacyjno-decyzyjny ORION*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1994.
- [24] MYNARSKI S., *Analiza rynku*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1977.
- [25] NORBERG-SCHULTZ C., *Existence, Space and Architecture*, Studio Vista, London 1971.
- [26] NOWAKOWSKI M., *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*, Instytut Kształtowania Środowiska, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1976.
- [27] NUTLEY S.D., *Accessibility, mobility and transport related welfare: the case of rural Wales*, Geoforum 1980, Vol. 11, Issue 4, s. 335–352.
- [28] OSTROWSKI W., *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001.
- [29] PARK R.E., BURGESS E.W., MCKENZIE R.D., *The City*, University of Chicago Press, Chicago 1925.
- [30] PERRY C., *The neighbourhood unit formula*, [w:] W.C.L. Whenton, G. Milgram, M.E. Meyson (red.), *Urban Housing*, Free Press, New York 1929, s. 36–43.
- [31] PHAL R.E., *Is mobile society a myth?*, New Society 1968, No. 11, s. 46–48.
- [32] SCHAFFER D., *Garden Cities for America: the Radburn Experience*, Temple University Press, Philadelphia 1982.
- [33] SCHNEIDER M., *Gravity models and trip distribution theory*, Papers and Proceedings, Regional Science Association 1959, Vol. 5, Issue 1, s. 51–56.
- [34] SIKORSKI M., *Pole optymalnych lokalizacji elementów miasta o dużych ogniskach ruchów*, Zeszyty Naukowe Politechniki Wrocławskiej Nr 176, Architektura XII, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Oddział Wrocławski, Wrocław 1968, s. 15–36.
- [35] STEIN C.S., *Toward New Towns for America*, MA The MIT Press, Cambridge 1957.
- [36] STEIN M., *The Eclipse of Community*, Harper and Row, New York 1960.

- [37] TAYLOR M.J., *Local linkage external economies and the ironfoundry industry of the West Midlands and East Lancashire conurbations*, Regional Studies 1973, No. 7, s. 387–400.
- [38] TAYLOR M.J., *Spatial competition and the sales linkages of Auckland manufacturers*, [w:] F.E.I. Hamilton (red.), *Contemporary Industrialization: Spatial Analysis and Regional Development*, Longman, London 1978, s. 144–157.
- [39] WALMSLEY D.J., LEWIS G.J., *Geografia człowieka. Podejście behawioralne*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1997.
- [40] WEBER A., *Theory of the Location of Industries*, University of Chicago Press, Chicago 1929.
- [41] WILSON A.G., *Entropy in urban and regional modelling*, Centre for Environmental, Studies Working Paper, No. 26, London 1970.
- [42] WOJTYSZYN B., *Rozwój Karpacza a ochrona Karkonoskiego Parku Narodowego*, Aura 1989, nr 11–12, s. 19–22.
- [43] WOJTYSZYN B., *Dostępność kompleksów parkowych a ich ochrona przyrodnicza w rejonie stref zainwestowania miejskiego*, [w:] *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, Politechnika Wrocławska, Akademia Rolnicza we Wrocławiu, Wrocław 1997, s. 29–37.
- [44] WOJTYSZYN B., *Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy*, Zielona Planeta 1999, nr 5(26), s. 19–23.
- [45] WOJTYSZYN B., *Zagospodarowanie przestrzenne niemieckich wystaw ogrodniczych*, Ogrodnictwo, nr 3, Warszawa 2001, s. 22–25.
- [46] WOJTYSZYN B., *Ekologiczne interpretacje przestrzeni zurbanizowanej*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej w myśl zasad ekorozwoju*, Polski Klub Ekologiczny, Okręg Dolnośląski, Wrocław 2001, s. 11–39.
- [47] WOJTYSZYN B., *Gospodarka przestrzenna*, [w:] *Środowisko Wrocławia. Informator 2002*, Wydawnictwo DFE, Wrocław 2002, s. 99–113.
- [48] WOJTYSZYN B., *Idea miasta-ogrodu. Hampstead Garden Suburb*, [w:] A. Drapella-Hermansdorfer (red.), *Kształtowanie krajobrazu. Idee – strategie – realizacje. Część II. Londyn i okolice*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2005, s. 30–35.
- [49] WOJTYSZYN B., *Londyńskie Przedmieścia-ogrody przykładem koncepcji ekologicznej miast*, Zielona Planeta 2005, nr 6(63), s. 19–24.
- [50] WOJTYSZYN B., *Modelowanie rozkładów lokalizacji w przestrzeni zurbanizowanej na zgeometryzowanej strukturze dostępności sąsiedzkiej*, Raport Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, Seria: SPR, Nr 813, Wrocław 2007.
- [51] WOJTYSZYN B., *Modelowanie przestrzeni zurbanizowanej na zgeometryzowanej strukturze dostępności sąsiedzkiej*, Raport Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, Seria: SPR, Nr 860, Wrocław 2009.
- [52] WOJTYSZYN B.J., *Dostępność sąsiedzka i jej zgeometryzowana struktura przestrzeni zurbanizowanej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2010.
- [53] ZIPSER T., *Modele symulacyjne wzrostu miast oparte na modelu procesu wyboru celów*, Przegląd Geograficzny 1972, t. 44, z. 3, s. 479–494.

FORMS OF NEIGHBOURHOOD IN PLANNING LANDSCAPE WROCLAW

Summary

The chapter addresses the planning issues related to the existing forms of urban neighborhood development and their impact on the course of spatial phenomena changing landscape of Wrocław. In reference to the subject, was presented the characteristics of the being of the neighborhood against domestic and foreign experience of planning and interdisciplinary research in the field of urban planning, sociology, urban ecology and psychology of the urban environment. The research interaction neighbors that a key role in the identification of the neighborhood and the type of play structure availability neighborhood locations between elements of the spatial development of the city. On the plans of the historical development of Wrocław shown direction, dynamics and intensity of filling the available Spatial another neighboring buildings around the

old urban structure. These positive developments were constantly accompanied by the changes in both the environment and the landscape of the city. The research changes the geometry of spatial phenomena neighborhood in the process of urbanization Wrocław also confirmed the possibility of saving on the city site and scale of the growing threats to the environment and landscape. At the end of the chapter devoted to the methodology of the study the spatial structure of accessibility and neighborhood elements forming the urban landscape, particularly noted its usefulness in creating spatial order and the protection of landscape values urbanization areas around old Wrocław. It can also be used in planning research areas spatial development of any other structure of the buildings of the city.

ŁUKASZ DWORNICZAK*

Poszukiwanie równowagi w krajobrazie Doliny Bystrzycy we Wrocławiu

Streszczenie. Kreowanie równowagi przestrzennej w miejscach równowagi ekologicznej jest szczególnym wyzwaniem dla projektantów. Nieustanny rozwój miast wymusza intensywną zabudowę naturalnych obszarów, marginalizując zagadnienia zrównoważonego rozwoju. W rozdziale przedstawiono wybrane problemy kształtowania krajobrazu Doliny Bystrzycy we Wrocławiu. Dokumentacja walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz kontekst dużych inwestycji miejskich były inspiracją do rozważań na temat kierunków przeobrażeń cennego korytarza ekologicznego. Poza dużą bioróżnorodnością obszaru, opisano unikatowy charakter architektoniczny i reliktywne krajobrazy dawnych wsi w kontekście współczesnych planów zagospodarowania. Poszukiwanie oblicza równowagi w tak różnorodnym środowisku ujawnia złożoność tego procesu, ale również naszą pokorę wobec kształtowanych habitatów i ich mieszkańców.

Słowa kluczowe: Dolina Bystrzycy, planowanie krajobrazu, Wrocław

Wstęp

Rozważając problem równowagi z uwzględnieniem kształtowania przestrzeni, nie sposób pominąć kontrastu między równowagą miasta i obszarów niezurbanizowanych. W większych ośrodkach cechujących się dużą dynamiką przemian krajobrazowych często miarą równowagi jest szybki zysk lub zaspokajanie doraźnych potrzeb. Wskaźnikami sukcesu są przede wszystkim nowe inwestycje, jak drogi czy centra handlowe. Skrajnie odmienne pod tym względem są obszary pozamiejskie, gdzie brak wyraźnych zmian na przestrzeni wielu lat bywa traktowany jako stan (pozornej) równowagi. Mała dostępność komunikacyjna takich terenów sprzyja zachowaniu wartości przyrodniczo-krajobrazowych, a na pewno nie wymusza drastycznych (degradujących) przekształceń. Z natury słabsze systemy przyrodnicze podlegają tam mniejszej antropopresji, utrzymując stan równowagi biologicznej.

Pośrednim przypadkiem są strefy podmiejskie, morfologicznie często zbliżone do obszarów wiejskich, a postrzegane (kształtowane) jak oczywista część miasta, która musi poddać się intensywnej urbanizacji. Efektem takiego gospodarowania jest zjawisko rozciągania się zabudowy miejskiej na tereny podmiejskie. Oczywiście nie sposób zatrzymać rozwoju miast, lecz czy współczesne miasta nie powinny być kształtowane w duchu naszych czasów, wyznaczonych przez wiedzę i innowacje? Odnosząc się do nowo realizowanych zespołów podmiejskich, można stwierdzić, że szczytem równowagi

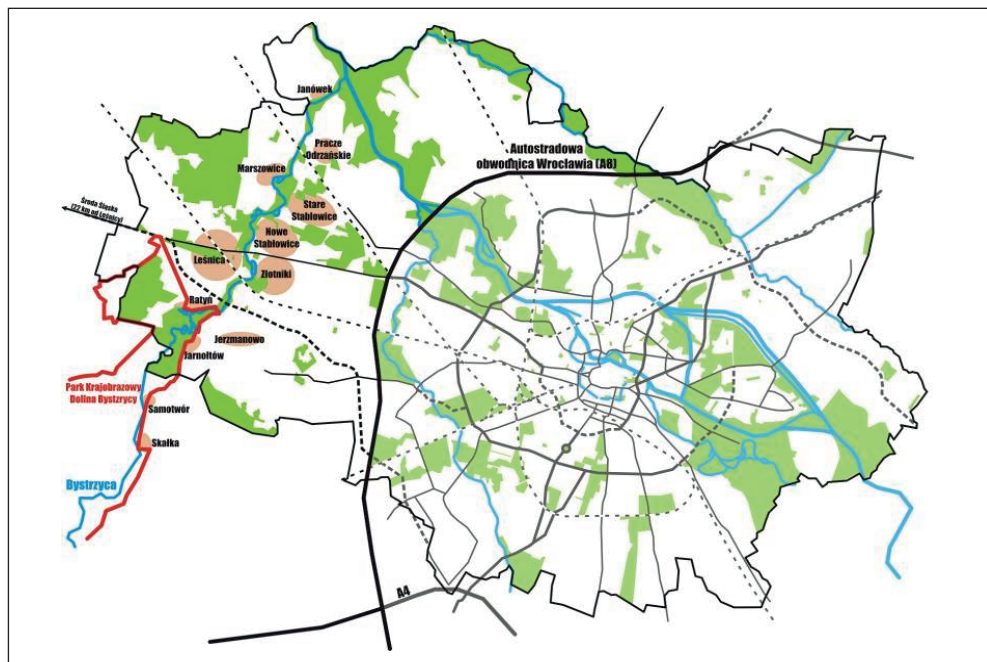
* Politechnika Wroclawska, Wydział Architektury.

jest racjonalne gospodarowanie terenami naturalnymi, gdzie spotykają się wartości przyrodnicze z wartościowymi inwestycjami.

1. Dolina Bystrzycy we Wrocławiu

Takim miejscem styku jest Dolina Bystrzycy we Wrocławiu. Z uwagi na położenie w granicach miasta formalnie jest to obszar miejski, jednak analizując jego strukturę przestrzenną, zaskakuje znaczny udział terenów zieleni oraz gruntów rolnych i zasobów dawnych wsi. Bystrzyca¹ łączy w zachodniej części dzielnicy Fabryczna² trzy duże kompleksy leśne oraz osiem jednostek osadniczych przedzielonych zabytkowymi parkami. Liczne relikty architektury i przyrody dokumentują historię tego miejsca, towarzysząc rzece, która stanowi oś krajobrazową zachodniej części miasta. Różnorodność tych miejsc oraz tradycji kształtowania ukazuje rozmaite relacje wobec rzeki: przyrodnicze, gospodarcze i społeczne.

Ważnym powodem badań tej części miasta jest budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia³, która na trwałe odgrodziła Dolinę Bystrzycy od centrum Wrocławia (ryc. 1, 2).



Ryc. 1. Schemat lokalizacji Doliny Bystrzycy we Wrocławiu

¹ Bystrzyca stanowi lewobrzeżny dopływ Odry i uchodzi do niej w granicach Wrocławia (na wysokości około 105 m n.p.m.). Jej długość wynosi ok. 95 km (w granicach Wrocławia ok. 15 km).

² Od 1928 roku zachodnia granica Wrocławia przebiegała częściowo wzdłuż rzeki, obejmując również Leśnicę i Ratyń do 1973 roku, kiedy włączono do miasta kolejne wsie: Jarnołów, Jerzmanowo, Marszowice.

³ AOW, otaczając „stary Wrocław”, odcina niejako 35% miasta położonego za głównym pierścieniem komunikacyjnym.



Ryc. 2. Budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, odcinek północny
(źródło: www.kilian.wroclaw.pl)

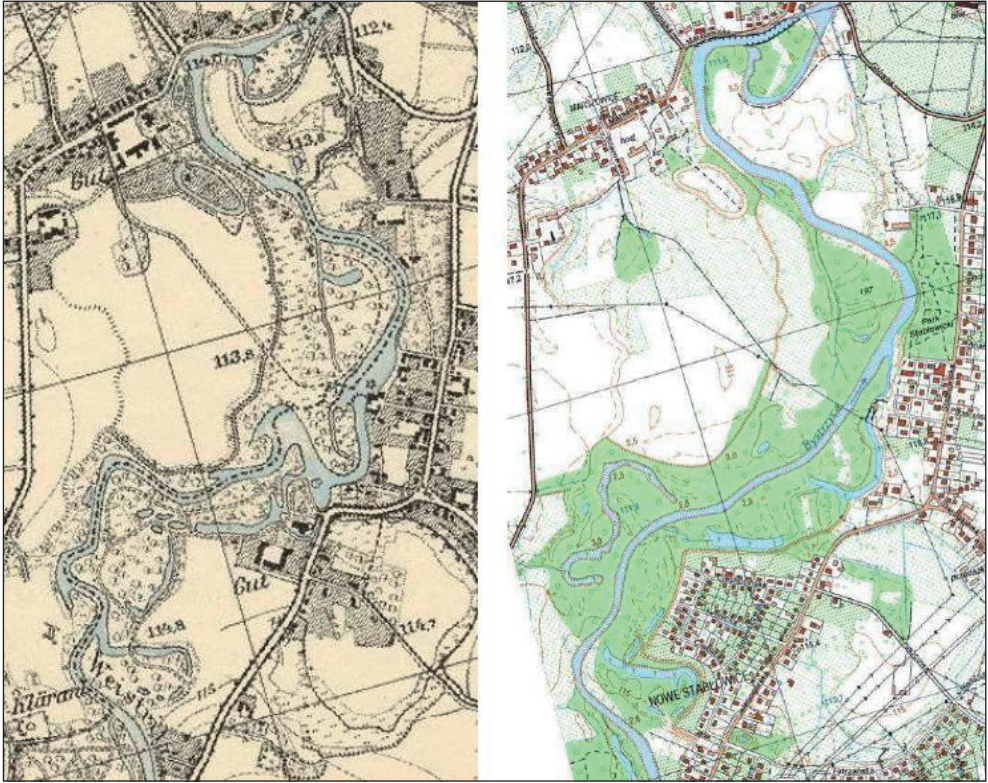


Ryc. 3. Bystrzyca
we Wrocławiu
(fot. Ł. Dworniczak)

Realizacja tej inwestycji drogowej wydaje się być dobrym momentem na poszukiwanie i/lub wykreowanie tożsamości tego obszaru.

Mimo urozmaiconego i stosunkowo zwartego korytarza ekologicznego, Bystrzyca (w granicach Wrocławia) nie jest postrzegana całościowo, zarówno w planach zagospodarowania, jak i przez samych mieszkańców. Inwestycje pomijają zasady funkcjonowania długiego systemu ekologicznego rzeki, w wyniku czego pogłębiają fragmentację doliny.

Poszukiwanie równowagi w tym krajobrazie należy zatem zacząć od dokumentacji wszystkich walorów, które dają nam pełny obraz miejsca oraz kierują w stronę zrównoważonych rozwiązań.



Ryc. 4. Bystrzyca na odcinku między Leśnicą a Marszowicami, mapy z lat 1934 oraz 2006

2. Bioróżnorodność

Dolina Bystrzycy jest dość spójnym korytarzem ekologicznym, który tworzą trzy płyty o wysokich walorach przyrodniczych – Las Ratyński na południu, w centrum tereny wokół Marszowic wraz z Lasem Mokrzańskim oraz w części północnej tereny zielone, będące jednocześnie fragmentem korytarza ekologicznego doliny Odry. Funkcje łączników ekologicznych pełnią przede wszystkim tereny zalewowe. Należy podkreślić, że obszary o wysokiej wartości przyrodniczej są często związane ze stosunkowo niedawnym zaniechaniem ich użytkowania rolnego, co umożliwiło rozwój spontanicznych procesów sukcesji roślinnej. Uwzględnienie powyższych uwarunkowań jest bardzo ważne w przyszłym zrównoważonym zagospodarowaniu tych jednostek w sposób nie obciążający środowiska przyrodniczego. Waloryzacja siedlisk przyrodniczych wskazuje, że większość z nich cechuje wysoka wartość. Znaczną część istniejących siedlisk stanowią układy hydrogeniczne, w tym (potencjalnie) chronione programem Natura 2000⁴. Tą formą ochrony będą objęte łęgi nadrzeczne powyżej Złotnik.

⁴ Udokumentowano następujące siedliska: zbiorniki eutroficzne z roślinnością wodną pływającą i ukoźrzoną (starorzeczka) (typ siedliska Natura 2000: 3150), ziołorośla nadrzeczne (typ siedliska Natura 2000:

Istniejący Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy⁵ sięga od Mietkowa do Ratynia na przedmieściach Wrocławia. Jego kontynuacją do ujścia rzeki w mieście ma być obszar chronionego krajobrazu – forma ochrony o kilka klas niższa, wyznaczona praktycznie na terenach zalewowych z pominięciem cennych zespołów zabudowy i reliktowych terenów rolnych. Wartość przyrodnicza obszaru czy obecność 27 drzew objętych ochroną pomnikową to dowody tradycji zrównoważonego kształtowania Doliny Bystrzycy. Owo poszanowanie przyrody praktykowano przez racjonalnie wykorzystanie dóbr oferowanych przez pobliskie lasy i rzekę oraz tradycję udostępniania mieszkańcom terenów zieleni zapoczątkowaną przez właścicieli majątków (ogrodów) w Leśnicy i Maślicach na początku XIX wieku [1]. Tym dobrym praktykom dano również wyraz w latach 30. XX wieku, kiedy po regulacji rzeki pozostawiono odzyskane grunty jako otwarte tereny zieleni wraz ze starorzeczami. Rozległe lasy nadrzeczne i łąki stanowiły integralną część nowo powstałych osiedli w stylu miast-ogrodów – Stabłowic i Złotnik.

3. Charakter architektoniczny

Kreowanie równowagi przestrzennej w miejscach równowagi ekologicznej jest dużym wyzwaniem dla projektantów. Podejmowane próby budowy „osiedli ogrodowych” – Złotnik w stylu *Cottage* według projektu Ernesta Maya z 1919 roku oraz Stabłowic z 1937 roku były efektem planu stworzenia dużego zespołu nowoczesnych osiedli mieszkaniowych na zachodnim przedmieściu Wrocławia [6]. Największym ośrodkiem mieszkaniowym, a zarazem centrum tej części miasta pozostała jednak Leśnica⁶. Osiedle to zachowało swój małomiasteczkowy charakter z przełomu XIX i XX wieku, kiedy poza kamienicami w centrum powstało wiele charakterystycznych willi. Dwu- lub trzykondygnacyjne domy, z dachem mansardowym i (często) zewnętrznym gankiem, okna i ściany szczytowe wykończone stolarką są charakterystyczne dla tej części Niziny Śląskiej (ryc. 6). Bardziej oszczędna w formie wydaje się architektura Stabłowic i Złotnik, które mają charakter monofunkcyjny.

Powstające w latach 30. XX wieku osiedla nie miały specjalnych terenów zieleni, gdyż funkcję rekreacyjną pełniły głównie obszary wzdłuż Bystrzycy. Przestrzeń na styku rzeki i miasta urbanisci definiowali jako naturalne tereny zieleni, gdzie mieszkańcy powinni wypoczywać, poznając jednocześnie piękno przyrody. Projektanci, pozostawiając niejako naturze prawo komponowania terenów nadrzecznych, idealnie wpi-

6430), niżowe łąki świeże (typ siedliska Natura 2000: 6510), łąki zalewowe (typ siedliska Natura 2000: 6440), łąki zmiennowilgotne (typ siedliska Natura 2000: 6410), łąki wierzbowo-topolowe i jesionowe (typ siedliska priorytetowego Natura 2000: *91E0) łąg wiązowy (typ siedliska Natura 2000: 91F0), grąd środkowo-europejski (typ siedliska Natura 2000: 9170).

⁵ Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy utworzony w 1998 roku obejmuje 8570 ha.

⁶ Osada sięgająca swym rodowodem roku 1201, pierwsze prawa miejskie otrzymała w XIV wieku (do XVIII wieku), stając się siedzibą rycerską, co znacznie przyczyniło się do jej rozwoju, jak też pobliskich wsi. Z początkiem XX w. Leśnica odzyskuje prawa miejskie, następuje znaczna rozbudowa, głównie osiedli willowych. Obecnie Rada Osiedla Leśnica otrzymuje od Gminy Wrocław coraz szersze kompetencje i środki finansowe na rozwiązywanie lokalnych problemów.



Ryc. 5. Zamek w Leśnicy (fot. Ł. Dworniczak)

sywali się w tradycję miejsca, któremu rzeka od dawna dyktowała rytm życia. Parki (obecnie) miejskie są niejako formalnymi akcentami w zielonym korytarzu rzeki, często miękko wpisanymi w krajobraz, jak np. park Leśnicki. Założenie to ukształtowano w obecnej formie (parku angielskiego) pod koniec XIX wieku, otwierając je w stronę rzeki, wzdłuż której wiódł szlak spacerowy – dzika promenada. Jest to jedna z najwcześniejszych kompozycji naturalistycznych na Śląsku [5]. Należy tu wspomnieć, że jest to jedyny zagospodarowany fragment nadbrzeża, mierzącego ok. 30 km (w granicach Wrocławia). W parku zachowały się relikty z różnych okresów przebudowy majątku (fortyfikacje, pawilony ogrodowe – łącznie 70 obiektów archeologicznych o rozpiętości chronologicznej od XIII do XIX wieku [3]). Zabytkowy zamek wraz z placem Świętojańskim są ważnym elementem założenia przestrzennego Leśnicy. Rangę zamku podkreśla trzyipółkilometrowa oś widokowa⁷ wzdłuż ul. Kosmonautów, zakończona tym zabytkiem.

⁷ Ta najdłuższa zwieńczona oś widokowa we Wrocławiu nie jest wpisana do rejestru zabytków oraz nie jest uszanowana w planach zagospodarowania.



Ryc. 6. Willa przy ul. Skoczylasa (fot. Ł. Dworniczak)

4. Krajobrazy reliktowe

Dawne zespoły pałacowo-folwarczne miały spory wpływ na obecny kształt przestrzenny Doliny Bystrzycy. Za sprawą właścicieli tych majątków rozwijały się okoliczne wsie, których struktura przestrzenna zachowała się do dnia dzisiejszego. Rzekę trafnie określono mianem śląskiej Loary [7]. Porównanie ma na celu podkreślenie bogactwa historycznych majątków, pałaców oraz ogrodów w opisywanej dolinie. Poza funkcjonującymi obecnie parkami (Leśnickim, Złotnickim i Stabłowickim) należy wymienić park w Praczech Odrzańskich (fragment zespołu dawnego szpitala, później szkół technicznych, obecnie siedziby EIT we Wrocławiu), park w Stabłowicach, historyczne ogrody w Marszowicach i w Jarnołtowie oraz szereg specjalnych założeń, jak ogrody działkowe, pole golfowe czy sady.

„Idąc” w górę rzeki, można by dalej wymieniać założenia pałacowo-ogrodowe w Samotworze, Skałce, majątek feldmarszałka Blüchera w Domanicach itd. Spływając od Świdnicy w kierunku Odry, ujrzymy ponad dwadzieścia historycznych pałaców. Niestety większość znajduje się w opłakanym stanie.

Choć Jarnołtów, Ratyń, Jerzmanowo, Marszowice i Pracze Odrzańskie po włączeniu do Wrocławia straciły status wsi, prace rolne są dalej kultywowane przez nielicznych mieszkańców, a grunty rolne są dominującym elementem krajobrazu tej części miasta (ok. 24% obszaru doliny). Na tym ekstensywnie użytkowanym terenie pozostało wiele miedz i zadrzewień śródpolnych, doskonale wzbogacających agrocenozy.

Na szczególną troskę zasługują również wiekowy system drenujący i małe zbiorniki wodne (głównie fragmenty starorzeczy). Z 222 oczek wodnych zinwentaryzowanych we Wrocławiu [2] 45 znajduje się w Dolinie Bystrzycy, czyli 27% zbiorników małej retencji znajduje się na 3% powierzchni miasta. Świadczy to o bogatej tradycji gospodarowania wodą, jak również o małym przekształceniu tego obszaru przez ostatnie 70 lat. Należy tu wspomnieć również o małych elektrowniach wodnych i młynach, wskazujących na dość mocne związki z rzeką.

Kultywowanie na tym obszarze krajobrazów rolniczych wydaje się zasadne również w kontekście ochrony gleby oraz popularyzacji ekologicznej produkcji czy turystyki, tak promowanych w innych krajach.

Informacji lub wytycznych projektowych dotyczących wyżej wymienionych komponentów nie znajdziemy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego czy innych studiach i strategiach.

Zagadnienia te raczej spadają na dalsze miejsce po planach komunikacyjnych czy mieszkaniowych.

5. Gospodarka przestrzenna w Dolinie Bystrzycy

Uchwalane prawo systemowo rozwiązuje problem otwartych przestrzeni w mieście (np. o charakterze rolniczym). Zarówno Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, jak i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, wyprzedzając zmiany ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, pozbawiają Wrocław otwartych przestrzeni, tak cenionych np. w Berlinie czy Wiedniu. W miastach tych odtwarza się tereny zieleni przekształcone wskutek intensywnej zabudowy, a tereny dolin rzecznych kształtowane są z najwyższą starannością. Podobnie jak w Sztokholmie – „Zielonej Stolicy Europy 2010”, gdzie podziw budzi dostępność terenów zieleni w promieniu ok. 300 m dla 90% mieszkańców miasta. Podobny stan ma miejsce w obszarze Doliny Bystrzycy. Tak więc wystarczy jedynie uświadomić sobie bogactwo i potencjał miejsca.

Realia planowania Doliny Bystrzycy są jednak dalekie od obecnych standardów europejskich, co dobitnie obrazuje przykład nowych terenów mieszkaniowych w zespole urbanistycznym Marszowice Malownicze. Dawna wieś licząca ok. 100 domów zostaje wielokrotnie powiększona, tworząc jeden z większych zespołów urbanistycznych w studium (powierzchnia 200 ha). Ów obszar został zagospodarowany w pięciu miejscowych planach⁸, bardzo różnie interpretujących ową malowniczość, wytyczając w sumie ok. 1200 nowych działek budowlanych. W planach zagospodarowania pominięto zagadnienia powiązań ekologicznych, gospodarowania wodą opadową, transportu publicznego, akcentów krajobrazowych czy powiązań kompozycyjnych między poszczególnymi MPZP. Jednocześnie zaprojektowany minimalny program usług i rekreacji oraz znikoma liczba miejsc pracy w pobliżu wymusi konieczność codziennego przemieszczania się w inne rejony miasta.

⁸ Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego: w rejonie rozwoju obszaru Marszowice Malownicze I we Wrocławiu (Uchwała XVIII/524/04 RM Wrocławia z 15.01.2004 r.), w rejonie rozwoju obszaru Marszowice Malownicze II we Wrocławiu (Uchwała XVIII/525/04 RM Wrocławia z 15.01.2004 r.), w południowej części obszaru rozwoju Marszowice Malownicze III we Wrocławiu (Uchwała XI/221/03 RM Wrocławia z 11.07.2003 r.), w rejonie zachodniej części obszaru rozwoju Marszowice Malownicze III we Wrocławiu (Uchwała XV/461/03 RM Wrocławia z 20.11.2003 r.), dla części zespołu urbanistycznego Marszowice Malownicze IV we Wrocławiu (Uchwała XI/223/03 RM Wrocławia z 11.07.2003 r.).

Podsumowanie

Postulowane obecnie osvajanie rzek i zwracanie ich miastu wymaga szerszego spojrzenia na ich funkcjonowanie. Poszukując nowoczesnych kompleksowych rozwiązań, konieczna jest zmiana podejścia, gdyż „jeśli myślimy o układach zieleni w aglomeracji miejskiej, to nie powinniśmy myśleć o nich w skali parku, zieleńca czy nawet dzielnicy, lecz co najmniej w skali całego miasta, o ile nie całego regionu” [8]. Podłużna morfologia dolin rzecznych wymaga podobnych przemyśleń i rozwiązań. Wskazując Bystrzycę jako motywy przewodni tej części Wrocławia, można by założyć, że kluczowym zadaniem jest wykorzystanie potencjału rekreacyjnego rzeki z poszanowaniem jej wartości przyrodniczej oraz zrównoważona urbanizacja z zapewnieniem ochrony przeciwpowodziowej.

Narzędziami takiej polityki wspólnych celów mogą być:

- ◆ Park Krajobrazowy Doliny Bystrzycy – poszerzony do ujścia rzeki o cenne tereny we Wrocławiu,
- ◆ lokalne programy i strategie zrównoważonego rozwoju,
- ◆ rady osiedli wzmacniające lokalną samorządność.

Uszanowanie stanowiska społeczności lokalnych owocuje akceptacją realizowanych działań oraz troską o ich stan. Codzienni użytkownicy są *de facto* gospodarzami tego terenu, ich praca czy kultywowane tradycje świadczą o charakterze miejsca.

Można śmiało stwierdzić, że obecny (ekstensywny) styl gospodarowania ma charakter zrównoważony. Opisane w rozdziale walory przyrodniczo-krajobrazowe Doliny Bystrzycy należy postrzegać w kategorii szans – elementów generujących rozwój. Uwzględniając ten potencjał w realizacji kluczowych inwestycji dla regionu, jak EIT w Pracach Odrzańskich czy rozbudowa Portu Lotniczego, czynimy pierwszy krok w stronę kształtowania innowacyjnych dzielnic.

Literatura

- [1] BIŃKOWSKA I., *Natura i miasto*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006.
- [2] Dolnośląska Fundacja Ekorozwoju, Raport merytoryczny 2006.
- [3] DWOJAK A., *Badania archeologiczno-architektoniczne na terenie zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego we Wrocławiu Leśnicy*, [w:] Lenczyk E. (red.), *Zamek w Leśnicy*, Centrum Kultury Zamek, Wrocław 2005, s. 9–13.
- [4] DWORNICZAK Ł., *Wykorzystanie walorów przyrodniczych w zarządzaniu krajobrazem Doliny Bystrzycy we Wrocławiu*, praca magisterska, UP we Wrocławiu, 2008.
- [5] GOŁDA-KRAJEWSKA H., *Zabytkowy park krajobrazowy*, [w:] Lenczyk E. (red.), *Zamek w Leśnicy*, Centrum Kultury Zamek, Wrocław 2005, s. 14–17.
- [6] KONONOWICZ W., *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1997.
- [7] KWAŚNIEWSKI A., CHOROWSKA M., DUDZIAK T., JAWORSKI K., *Zamki i dwory obronne w Sudetach*, t. III: *Księstwo świdnickie*. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2006
- [8] ŚWIERKOSZ K., *Założenia do proekologicznych przekształceń*, [w:] Drapella-Hermansdorfer A. (red.), *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, TARAGRA, Wrocław 1997, s. 17–24.
- [9] <http://natura2000.mos.gov.pl/natura2000/pl/dokumenty/n5/konsult.html>
- [10] <http://www.ma.wroc.pl/expo/i-osiedle.html>

THE EXPLORATION OF EQUILIBRIUM BYSTRZYCA VALLEY LANDSCAPE IN WROCLAW

Summary

Creating a spatial balance in places of ecological balance is a special challenge for designers. Constant development of cities forces intensive development of natural areas, marginalizing sustainable development issues.

The chapter presents selected problems of landscape formation in the Bystrzyca Valley in Wrocław. Documentation of natural and landscape values and the context of large urban investments were an inspiration to consider the directions of transformation of a valuable ecological corridor. The biodiversity of the area, the unique architectural character and relict landscapes of former villages were described in the context of contemporary development plans. The search for balance in such a diverse environment reveals the complexity of this process, but also our humility towards shaped habitats and their inhabitants.



Wydawnictwa Politechniki Wrocławskiej są do nabycia w księgarni
ul. C.K. Norwida 9, 50-374 Wrocław, tel. 71 328 08 95
Prowadzimy sprzedaż wysyłkową: zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl

ISBN 978-83-7493-105-2