

Nr 4/2009

Relacje między miastem a rzeką  
Relations between City and River

## ARCHITEKTURA KRAJOBRAZU

Temat wzajemnych relacji rzeki i miasta obejmuje szereg wielowątkowych zagadnień związanych z urbanistyką, ekologią, ochroną środowiska, architekturą i krajobrazem. Rzeka wzbogaca krajobraz miejski; bulwary nadrzeczne, mosty, kładki dla pieszych, budowle wodne, jazy, przystanie łodzi i statków ożywiają tereny w sąsiedztwie rzeki. Historia urbanistyki od starożytności, poprzez wieki średnie, do czasów nowożytnych i nam współczesnych, wiąże się ściśle z rzekami i zbiornikami wodnymi, niezależnie od tego czy są one naturalne czy sztuczne. Rzeki w połączeniu z odpowiednią infrastrukturą pełniły rolę tanich szlaków transportowych dla przewozu masowych towarów. Bywały okresy niedocenywania roli rzeki w miastach, zanieczyszczana przez ścieki nie była atrakcyjna dla inwestorów budynków mieszkalnych i reprezentacyjnych, znane określenie „odwracania się” miasta od rzeki przetrwało jeszcze przez wiele lat.

Obecnie możemy mieć nadzieję, że świadomość społeczeństwa, wiedza i doświadczenia urbanistów pozwolą miejskim rzekom odzyskać należną im rangę; niemałą rolę powinni odegrać w tym także architekci krajobrazu.

Kolegium redakcyjne

The topic of mutual relations between river and city comprises a range of multithreaded issues connected with town planning, ecology, environment protection, architecture and landscape. The river enriches the urban landscape, riverside boulevards, bridges, piers, water buildings, weirs, havens for boats and ships enliven the area in the river neighbourhood. The history of town planning from antiquity through the Middle Ages up to modern times and contemporary to us, has been closely connected with rivers and water reservoirs, no matter if they are natural or artificial. In connection with proper infrastructure, rivers played the part of cheap transport ways for shipment of bulk good materials. There were times of underestimation of the role of the river in cities. Polluted by sewers, rivers were unattractive for investors of residential buildings and representative ones; the well-known phrase “turning away” of the city from the river lived on for many more years.

Presently we can hope that awareness of society, knowledge and experience of town planners will allow for the city rivers to regain their due range; landscape architects should play a considerable part in this process.

Editorial Board

Okładka: Tamiza w Londynie (fot. S. Guz)

Cover: Thames river in London (photo S. Guz)



PROBLEMY		PROBLEMS
☛ Rzeka w krajobrazie śródmieścia – linia graniczna i jakość przestrzeni publicznej <i>Małgorzata Drożdż-Szczybura</i>	4	A River in a City Centre Landscape – a Boundary and the Quality of a Public Area
☛ Kształtowanie najbliższego otoczenia Wisły w centrum Krakowa – historia i współczesność <i>Agata Zachariasz</i>	10	The Shaping of Vistula River Surrounds in the Centre of Cracow – History and Modernity
☛ Wzajemne relacje małych miast i rzek <i>Irena Niedźwiecka-Filipiak, Zuzanna Borcz</i>	21	Mutual Relations of Towns and Rivers
PREZENTACJE		PRESENTATIONS
☛ Woda w krajobrazie dużego miasta na przykładzie Kopenhagi <i>Eleonora Gonda-Soroczyńska</i>	33	Water in the Landscape of a Big City on the Basis of Copenhagen
☛ Wpływ opracowań z dziedziny planowania przestrzennego na funkcjonowanie obiektów fortecznych w krajobrazie miasta <i>Agnieszka Wilkaniec, Maria Chojnacka</i>	41	The Effect of Spatial Planning Studies on the Functioning of Fortification Facilities in the Urban Landscape
☛ Rola dopływów rzeki Odry w kształtowaniu wrocławskich fortyfikacji nowożytnych na przełomie XIX/XX w. <i>Łukasz Pardela, Radosław Stodolak</i>	48	The Role of the River Odra's Tributaries in the Shaping of Modern Fortifications in Wrocław at the Turn of the Nineteenth/Twentieth Century
TWORZYWO		MATERIALS
☛ Przeprawy kolejowe w krajobrazie doliny Bystrzycy <i>Janusz Gubański, Elżbieta Podgórska</i>	52	Railway Crossings in the Landscape of the Bystrzyca Valley
☛ Płot – dawniej i dziś <i>Hanna Marszałek</i>	64	The Fence – Past and Present
STANDARDY		STANDARDS
☛ Walory krajobrazowe i przyrodnicze Parku Wschodniego we Wrocławiu <i>Elżbieta Szopińska, Anna Popów-Nowicka</i>	70	The Landscape and Environmental Values of Eastern Park in Wrocław
☛ Zielona arteria miasta – krajobrazowa postać doliny rzeki Sałgir (Krym, Ukraina) <i>Tatiana Tokarczuk</i>	74	Urban Greenway – Landscape Form of the Sałgir River Riverfront (Crimea, Ukraine)
Streszczenia angielskie	79	Summaries

Wydawnictwo dofinansowane ze środków  
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

# Rzeka w krajobrazie śródmieścia – linia graniczna i jakość przestrzeni publicznej

Małgorzata Drożdż-Szczybura

A River in a City  
Centre Landscape  
– a Boundary  
and the Quality  
of a Public Area

## Wstęp

### Introduction

Związki osad z rzeką są trwałe i charakteryzują większość kultur świata. Późnopaleolityczny zespół chat Lepenskiego Viru nad Dunajem w Serbii uważa się za najstarsze świadome rozwiązanie kompozycyjne łączące stałą osadę z rzeką. W Chinach tradycyjne zasady sytuowania miasta w stosunku do rzeki i góry zwierają się w stwierdzeniu: *góry (za) plecami, twarzą (do) wody*<sup>1</sup>. Powstanie wielkich starożytnych cywilizacji ściśle związane było z istnieniem wielkich rzek.

Zakładając, przed stuleciami nad brzegami rzek miasta kierowano się przede wszystkim czynnikami praktycznymi. Rzeki dawały naturalną ochronę, były najwcześniejszymi szlakami komunikacyjnymi, stanowiły źródło pożywienia oraz niezbędnej do rozwoju energii. Równolegle rozwijała się rola kultowa rzeki. To rzekom, nad którymi są położone miasta zawdzięczają swoje oblicze i indywidualny charakter. *Relacja rzeka miasto jest obustronna, działa na zasadzie sprzężenia zwrotnego, bowiem rzeka kształtuje indywidualne oblicze miasta, miasto zaś decyduje o postrzeganiu i funkcjach rzeki*<sup>2</sup>. W miarę rozwoju miast wzrastała rola kompozycyjna i estetyczna rzeki w mieście, a zwłaszcza w jego zwykle centralnej części, śródmieściu.

## Kompozycja i linia graniczna

### Composition and border line

Analiza planów funkcjonalnych wielu miast wskazuje na to, że czynnikiem o kluczowym znaczeniu dla organizacji ich przestrzeni są rzeki, przy czym znaczenie ma nie tyle samo występowanie wód na powierzchni, ile towarzyszących im obszarów dolin rzecznych. To one ze względu na niekorzystne dla zabudowy warunki hydrogeologiczne, są przede wszystkim obszarami zieleni, enklawami natury w zurbanizowanej przestrzeni. Zatem można stwierdzić, że obecność dolin rzecznych może być niejednokrotnie gwarancją występowania elementów przyrodniczych w mieście.

Historyczny i kompozycyjny rozwój miasta nad doliną rzeczną ma konsekwencje krajobrazowe. Zespoły zabudowy staromiejskiej górują tutaj nad pozostałymi, młodszymi dzielnicami. Widoczne z daleka sylwetki zamków, kościołów i wież stanowią czytelne dominanty krajobrazowe poszczególnych miast (ryc. 1). Ułatwiając orientację niejednokrotnie są ich symbolem, znakiem identyfikacyjnym dającym poczucie trwałości i ciągłości kulturowej. Rzeka wzbogaca krajobraz miasta o elementy dynamiki. Staromiejska zabudowa szczególnie atrakcyjnie prezentująca się od strony dolin rzecznych,





Ryc. 1. Kraków, Wisła i fragment panoramy śródmieścia

Fig. 1. Cracow, the Vistula river and a fragment of down-town panorama

to dodatkowy atrybut estetyczny zwiększający atrakcyjność obszaru.

Doliny rzeczne w pewnym okresie były poważną barierą rozwoju przestrzennego miast. Niejednokrotnie na długo wyznaczały przebieg ich granic, a w szczególnych przypadkach wyznaczały (Bielsko-Biała), czy też nadal wyznaczają przebieg granic państwowych (Zgorzelec, Cieszyn). Ale też znajdujące się w obrębie miast koryta rzeczne często ulegały zmianom. Wywoływały je zarówno siły natury, jak i celowa działalność człowieka. Równoległe z fizycznymi zmianami koryta rzeki następowało jej „przesunięcie” w planie miasta. Stanowiąca niegdyś jego granicę lub granicę różnicowanych dzielnic, rzeka często znajduje się obecnie na obszarze ścisłego śródmieścia<sup>3</sup>. Możemy tutaj wyróżnić dwie grupy miast. Jedne, to te, w których główna rzeka wraz z dopływami i siecią kanałów ewolucyjnie wpływała i tworzyła przestrzeń miasta. Z miast europejskich można w tej grupie umieścić między innymi Kraków (ryc. 2), Paryż, Londyn,

Budapeszt, Petersburg czy też Göteborg. Miasta, których śródmieścia, to salony harmonijnie związane z korytami przepływających przez nie wód. Właśnie tutaj niejednokrotnie mamy do czynienia w śródmieściu z rzeką, która wnika w głąb struktury miasta i jest z nim zintegrowana. Należy podkreślić, że znajdujące się w tej grupie miasta położone są nierzadko przy ujściach rzek i już od ich zarania konsekwentnie i planowo w istniejącą sieć naturalnych cieków wodnych wpisywano systemy sztucznie tworzonego kanałów. Istniejące tutaj układy rzek i kanałów zintegrowane są ze znaczącymi sys-

temami hydrograficznymi o ponadlokalnym znaczeniu.

Drugą grupę tworzą miasta rozwijające się, a raczej rozrastające się żywiołowo, rewolucyjnie. To w nich w związku z ich rozwojem przestrzennym rzeka „przesunęła się” w obszar śródmieścia poprzez powiększenie jego zasięgu, ale nadal tworzy ona kompozycyjną i społeczną linię graniczną. Miasta dążyły i dążą do jej zniwelowania dwoma drogami: poprzez zniewolenie, unicestwienie i spacyfikowanie lub też „oswojenie”, harmonijne włączenie doliny rzecznej w układ przestrzeny śródmieścia. Metody eliminowania występowania dolin rzecznych w rozwijających się śródmieściach często stosowano w szybko rozwijających się w XIX wieku miastach przemysłowych. Zarówno w tych powstających w tymże okresie, jak i tych o wcześniejszych, często średniowiecznych lokacjach, dla których rewolucja techniczna stała się kołem napędowym błyskawicznego rozwoju. Druga „fala” zmian prze-

Ryc. 2. Kraków, zakole Wisły pod Wawelem

Fig. 2. Cracow, the Vistula curve next to the Wawel Hill



biegu rzek miała miejsce w Polsce w drugiej połowie XX w., po drugiej wojnie światowej. W efekcie w wielu miastach rzeka niegdyś przepływająca przez dzisiejsze śródmieście zniknęła, co najmniej w części, z planu miasta. Poprzez zmianę biegu, ujęcie w betonowe koryta kanału lub zabudowanie – wprowadzenie w podziemne kolektory. Ale raczej nie jest to wskazana i właściwa droga. Bezdużnie i rutynowo skanalizowane, nierzadko w części poprowadzone podziemnymi kolektorami rzeki, tracą swój charakter. Rzeka albo zupełnie znika z krajobrazu śródmieścia albo też miejsce doliny rzecznej zajmuje betonowe koryto miejscami obłożone i wyłożone naturalnym, ale częściej też sztucznym kamieniem.

Sposób podejścia do śródmiejskich dolin rzecznych zależy od charakteru i wielkości obszarów nadrzecznych oraz od wielkości samej rzeki. Ale również od możliwości finansowych inwestorów, a z uwagi na specyfikę lokalizacji przede wszystkim od ich otwartości, chęci współpracy i podejmowania działań – umów społecznych, realizujących istotę społeczeństw obywatelskich.

Jednym z wręcz podręcznikowych przykładów unicestwienia rzeki w śródmieściu mogą być losy rzeki Rawy, znajdującego się w dorzeczu Wisły dopływu Brynicy. Rzeka liczy obecnie około 20 km długości. Swoją początek bierze ona w Rudzie Śląskiej i kolejno przepływa przez Świętochłowice, Chorzów, Katowice i Mysłowice. Już w 1893 roku

stwierdzono całkowite wyginięcie w niej ryb. Współcześnie koryto rzeki jest w miastach często całkowicie przykryte, a zasilana jest oprócz niewielkich lokalnych potoków głównie wodą deszczową i ściekami komunalnymi. Poczynając od 1863 roku kilkakrotnie podejmowano projekty regulacji Rawy. W latach 60. XX w. rzekę obudowano i przykryto między innymi w śródmieściu Katowic. W 2008 roku na odcinku od granicy Świętochłowic i Chorzowa do zbudowanej w latach 1928–1929 i kilkakrotnie modernizowanej oczyszczalni ścieków, rzekę skierowano do podziemnego kolektora. Realizowane obecnie prace, prowadzone równoległe z modernizacją i rozbudową oczyszczalni, mają na celu ukończenie nowego koryta wraz z tzw. Bulwarami Rawy, oczyszczenie wód rzeki, którą w istocie zamieniono w kanał ściekowy i przywrócenie w niej życia biologicznego.

Czytelne w przestrzeni miast linie i pasma graniczne kształtowane przez koryta rzeczne znajdują się w grupie elementów krystalizujących plan miasta<sup>4</sup>. Zazwyczaj linie graniczne tworzą wyraźne ograniczenia, zamknięcia lub przerwy w przestrzeni. Mogą one stanowić tak dodatnie, jak i ujemne komponenty krajobrazu miejskiego. Śródmiejska rzeka może łączyć mieszkańców, stanowić wspólny obiekt podziwu i dumy, ale może też funkcjonować jako przegroda, dzielić, pogłębiać różnice społeczne. W Rzymie część miasta położona – w sto-

sunku do Forum Romanum – po drugiej stronie Tybru, tzw. Zatybrze była uważana przez część mieszkańców za ten gorszy rejon. Podejrzany i niebezpieczny. W skupionym wokół Sekwany Paryżu pozostała tradycja luksusowych dzielnic prawego brzegu oraz dzielnic studenckich i robotniczych – lewego brzegu. Równocześnie w Paryżu wraz z jego rozwojem, miasto „wchłonęło” rzekę. Znacznie ją zwężono, niegdyś kapryśny nurt ujęto w kamienne nabrzeża. W śródmieściu na wyspę Cité, gdzie leżała Lutecja, można wejść jednym z dziewięciu niedługich mostów. Sekwana wpisuje się łagodnie w sieć ulic Paryża wraz z humanizującymi przestrzennie charakterystycznymi dla jej nabrzeży elementami kulturowymi. W zbiorowej świadomości społecznej nadal pokutuje podział Warszawy na lewobrzeżną – z Zamkiem i Traktem Królewskim i prawobrzeżną – z Targówkiem, Bródnem i ulicą Brzeską. Co gorsza można byłoby się zastanawiać, czy podział ten nadal nie skutkuje ciągłą obojętnością zarówno decydentów, jak i projektantów na powiązanie miasta z rzeką.

## Przestrzeń publiczna – integracja

### Public area – integration

W powstających dziś na świecie projektach dążących do ściślejszego powiązania życia miasta z rzeką podkreśla się, jako zamierzony cel



Ryc. 3. Poznań, Warta i fragment panoramy śródmieścia

Fig. 3. Poznań, the Warta river and a fragment of down-town panorama



społeczny – integrację. Często nie udaje się ona bez sięgnięcia po działania socjotechniczne, jak odczytuje się między innymi realizację mostu podporowego w Sewilli (1992) czy kładki dla pieszych na rzece Nervión w Bilbao (1997). Wyjątkowych, niezwykle atrakcyjnych konstrukcji przestrzennych autorstwa Santiago Calatravy. Albowiem to mosty stanowiły i stanowią ważny element, wręcz podstawowy warunek rozwoju „miasta z rzeką” i integracji obszarów nadrzecznych.

Szerokie lustro wody może być źródłem inspiracji, niezastąpionym elementem kompozycji przestrzennej. Tak, jak dla Arata Izosaki. Japoński architekt projektując dla Krakowa centrum kultury japońskiej Manggha (1994), nadał liniom budynku łagodną falistość, nawiązując wyraźnie do fal Wisły, nad brzegiem której centrum wybudowano.

Właściwe wykorzystanie punktów widokowych występujących w tworzonych przez rzeki liniach granicznych w obszarze śródmieścia pozwala na wyeksponowanie unikalnych cech określonego środowiska miejskiego. Tak jego zabytkowej historycznej zabudowy, jak i wartościowych współczesnych realizacji. Śródmiejska dolina rzeczna może tworzyć przestrzenie publiczne, które utrwalają w pamięci użytkowników pozytywny obraz miasta. Kompozycje wody, zieleni i architektury wyróżniające się specyficznym mikroklimatem i wartościami estetycznymi. Swoiste oazy w urbanistycz-

nej przestrzeni śródmieścia nowoczesnego miasta. Zwłaszcza, że: *Drzewo i woda są obecnie jedynymi relikdami – symbolami pierwotnej niegdyś natury, coraz bardziej wypieranej z krajobrazu gwałtownie urbanizującego się świata współczesnego*<sup>5</sup>.

Śródmiejska dolina rzeczna daje szansę na zaistnienie przestrzeni publicznej. Potrzebnej każdemu człowiekowi. Niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania śródmieścia, dostępnej dla wszystkich przestrzeni definiowanej obecnie jako: *obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne*<sup>6</sup>. Taki funkcjonalnie wyodrębniony obszar integruje strukturę miasta, między innymi jako miej-

sce i płaszczyznę kontaktów społecznych o nieograniczonym dostępie. Współtworzy jego obraz, stanowi o jego odbiorze, a także podnosi jakość życia w mieście. Jest sferą społecznych interakcji tworzącą publiczną wartość dodaną wyrażaną przez poczucie bycia u siebie, stanowiące przesłankę budowania tożsamości.

Zagospodarowanie doliny rzecznej w obszarze śródmieścia powinno koncentrować się na podniesieniu atrakcyjności tego obszaru poprzez rewaloryzację krajobrazu. Odpowiednimi narzędziami planistycznymi może być tutaj wprowadzanie nowych funkcji publicznych, promenad z miejscami widokowo-wypoczynkowymi, właściwych kompozycji zieleni. Zachowanie i tworzenie kompozycji wewnątrz krajobrazowych i panoram, czy też otwarcie i punktów widoko-

Ryc. 4. Poznań, Śródka (dzielnica Nowe Miasto) w ramionach Warty i Cybiny

Fig. 4. Poznań, Śródka (district Nowe Miasto) in the arms of the Warta and the Cybina



wych na rzekę i miasto. Śródmiejski obszar nadrzeczny poprzez odpowiednio ukształtowane wnętrza krajobrazowe, otwarcia widokowe i panoramy może uzyskać nowe wartości i stać się miejscem ekspozycji promujących miasto.

Takie cechy mogą prezentować właściwie urządzone śródmiejskie bulwary nadrzeczne. Silnie zintegrowana z miastem strefa przejściowa pomiędzy miastem a rzeką, która pozwala na realizację funkcji przestrzeni publicznej. Zwłaszcza, że występujące często na historycznych obszarach miasta, śródmiejskie bulwary nadrzeczne mogą stanowić jedną z najbardziej unikalnych, reprezentacyjnych przestrzeni miejskich.

Mimo, że nie minął jeszcze całkowicie czas, gdy od znajdującej się w śródmieściu doliny rzecznej wymagano, aby była zamurowana i zamknięta w murowanych korytach, są podstawy, aby mieć nadzieję, że zmienia się sposób myślenia w przedmiotowym temacie. W wielu miejscach nie da się już reanimować niegdyś istniejącej śródmiejskiej doliny rzecznej. W niektórych prowadzone współcześnie działania niestety utrwalają niewłaściwe podejście do niej. Na przykład w Białymstoku, gdzie ostatnio zrealizowane inwestycje, restrukturyzacja obszarów poprzemysłowych w śródmieściu, nie uwzględniły właściwego kontekstu rzeki. Została ona krajobrazowo pominięta i nadal miasto jest do niej odwrócone tyłem. W nielicznych miastach, przy zaangażowaniu

niebagatelnych środków, prowadzi się prace pozwalające, na chociaż częściowe uzyskanie humanistycznej przestrzeni śródmiejskiej zintegrowanej z zrekonstruowaną doliną rzeczna (Katowice). Istnieją też projekty, które być może doczekają się realizacji, traktujące dolinę rzeczna jako istotę żyjącą życiem miasta (Kraków, Poznań).

Ostatnie propozycje zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa zakładają ochronę i ekspozycję krajobrazu historycznego śródmieścia miasta<sup>7</sup>. Dolina Wisły, a zwłaszcza jej śródmiejski odcinek wraz z przylegającymi do niej przestrzeniami publicznymi, przede wszystkim o znaczeniu kulturowym, akcentuje węzłową rolę rzeki w krajobrazie miasta. Unikalna jakość istniejących tutaj rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych nakazuje przyjęcie takich projektowanych inwestycji, które pozwolą na zachowanie tożsamości miejsca<sup>8</sup>. Z kolei w przywoływanym już wcześniej Poznaniu nadrzeczne tereny poprzemysłowe w wyniku rozwoju miasta i jego przekształceń przestrzennych znalazły się w śródmieściu lub w strefach bardzo ściśle z nim powiązanych (ryc. 3, 4). Równoległe nadal odczuwalne jest jednak zwracanie się miasta plecami do rzeki. Od lat prowadzone są prace, w dużej części również koncepcyjne, w wyniku których może nastąpić, bezsprzecznie pożądana, integracja miasta i rzeki<sup>9</sup>.

## Podsumowanie

### Conclusion

Śródmiejską dolinę rzeczna należy oswoić i zaakceptować, a nie uwięzić. *Regulować rzekę, tzn. poprawiać ją i ulepszać, dostosowując do wymagań gospodarczych, ale zgodnie z warunkami klimatycznymi, topograficznymi, geologicznymi i zgodnie z jej naturą*<sup>10</sup>. W celu zapewnienia odpowiedniego (bezpiecznego) poziomu wody na obszarze miasta, należy dokonywać kompleksowych regulacji całej zlewni. Traktować zagadnienie interdyscyplinarnie wykorzystując między innymi doświadczenia i metody z zakresu planowania przestrzennego, urbanistyki, hydrotechniki, architektury i architektury krajobrazu (ryc. 5). Prowadząc regulacje zabezpieczać, ale nie zabudowywać tereny zalewowe, nawet jeżeli mogłoby się wydawać, że po przeprowadzeniu odpowiednich działań terenami zagrożonymi zalaniem już nie będą. Należy się zastanowić czy te, kształtowane od wieków tereny należy złożyć na ołtarzu „wolności gospodarczej”, czy też kształtować je zgodnie z interesem lokalnej społeczności i przyszłych pokoleń. Zwłaszcza, że to są nierzadko najwłaściwsze miejsca na śródmiejską, w znacznej części zieloną, przestrzeń publiczną.

Złożoność przestrzeni publicznej i wielowymiarowy charakter efektów zewnętrznych z nią związanych sprawia, że stanowi ona obiekt sil-



nego pożądanego. Bardzo często jest przedmiotem dywersyjnych zawłaszczeń i sytuacji konfliktowych. Jednakże, mimo, że śródmiejskie tereny nadrzeczne nierzadko stały się strategicznie ważne dla urbanistycznego rozwoju miejscowości należy mieć na uwadze, iż komercjalizacja przestrzeni publicznej nie jest jedyną drogą do pięknych i przyjaznych ludziom miast. Zwłaszcza tutaj konieczne jest zachowanie dziedzictwa kulturowego miejsca przy właściwym kształtowaniu unikalnych przestrzeni publicznych. Należy ponadto mieć na uwadze, że zawłaszczenie przestrzeni publicznej powoduje wykluczenie, nie tylko z konsumpcji czy użytkowania tej przestrzeni przez innych, ale także może wykluczać z dostępu do innych dóbr publicznych i prywatnych.

Znaczące jest takie współczesne zorganizowanie śródmiejskiej doliny rzecznej, aby nie rozdzielala i nie wyodrębniła ona rejonów położonych po obu jej stronach. Tworzyła przyjazną, humanistyczną śródmiej-

ską przestrzeń publiczną. Ukształtowane w oparciu o umowę społeczną dobro wspólne, miejsce dostępne powszechnie, w którym może znaleźć się każda jednostka społeczna.

Fotografie wykonała autorka.

Photographs by author.

**Małgorzata Drożdż-Szczybura**

Zakład Architektury i Planowania Wsi  
Politechnika Krakowska  
Section of Rural Architecture and Planning  
Cracow University of Technology

#### Przypisy

<sup>1</sup> Niemczyk E., 2002, *Cztery żywioły w architekturze*, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, s. 64–65.

<sup>2</sup> Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice, s. 178.

<sup>3</sup> Rozumianego jako położoną zazwyczaj centralnie częścią miasta, która charakteryzuje się zwartą i intensywną zabudową i powstaje z reguły w szybko wzrastających miastach. W obrębie współczesnych śródmieść znajdują się często zespoły historyczne o wartościach zabytkowych. Równolegle wyodręb-

niają się obszary szczególnego nasilenia funkcji reprezentacyjno-dyspozycyjnych, określane jako centrum miasta. Śródmieście skupia ośrodki dyspozycji administracyjnej, finansowej, handlowej i kulturalnej o zasięgu ponadlokalnym (regionalnym, krajowym, światowym) i ogólnomiejskim oraz wyspecjalizowane i atrakcyjne urządzenia handlowe, gastronomiczne, kulturalno-rozrywkowe i inne. Swoistą odmianą śródmieścia współczesnych wielkich miast jest city – dzielnica finansowo-administracyjno-handlowa oraz w stosunkowo młodych miastach, zwłaszcza Ameryki Północnej i Południowej oraz Azji tzw. Central Business District (CBD).

<sup>4</sup> Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa, s. 58–61.

<sup>5</sup> Niemczyk E., 2002, *Cztery żywioły?*, op. cit., s. 153.

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Art. 2. 6, Dz. U. 2003 nr 80 poz. 717.

<sup>7</sup> Rada Miasta Krakowa w 2007 r. zdecydowała o potrzebie zmiany studium uchwalonego w 2003 r. Prace prowadzone są przez zespół pod kierunkiem prof. zw. dr hab. inż. arch. J. M. Chmielewskiego.

<sup>8</sup> Takie warunki spełniają między innymi projekty kursowe i dyplomowe wykonywane w Instytucie Architektury Krajobrazu Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej.

<sup>9</sup> Na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej prowadzone są projekty kursowe, dyplomy oraz konkursy, których tematyka skupia się na problemach integracji miasta z rzeką. Z praktycznych realizacji w przedmiotowym zakresie można między innymi wymienić ostatnie działania związane z budową mostów – most św. Rocha i most Biskupa Jordana (Most Cybiński) i rewitalizacją Śródkki.

<sup>10</sup> Lambor J. (red.), 1960, *Zarys budownictwa wodnego*, Warszawa – Łódź, s. 9.



Ryc. 5. Miasto i rzeka, Suraż i Narew

Fig. 5. Town and river, Suraż and the Narew

# Kształtowanie najbliższego otoczenia Wisły w centrum Krakowa – historia i współczesność

Agata Zachariasz

The Shaping of Vistula River Surrounds in the Centre of Cracow – History and Modernity

## Wprowadzenie

### Introduction

Obecność rzeki w centrum miasta zdecydowanie podnosi atrakcyjność krajobrazu. Wzrasta wówczas liczba naturalnych punktów, ciągów widokowych i miejsc eksponowanych, czasami sprzyja temu topografia. Tak jest w Krakowie, gdzie Wisła przecina miasto. W ciągu stuleci zmieniała koryto, a najdłużej utrwalił się w krajobrazie miasta układ Wisły ostro zakręcającej pod wzgórzem Wawelskim, która w rejonie Kazimierza dzieliła się na dwa koryta Starą i Nową Wisłę. Przedmiotem rozważań jest obszar o wyjątkowych wartościach krajobrazu miejskiego, odcinek Wisły w centrum miasta od stopnia Dąbie do stopnia Kościuszkę. Widoki na Wawel od północnego zachodu to najczęściej pokazywany na historycznych panoramach wizerunek Krakowa. To obszar stanowiący kluczowy element tożsamości miasta. Wyjątkowy charakter miejsca, również w skali międzynarodowej, znalazł potwierdzenie w decyzji z 1978 r. obejmującej część miasta, Stare Miasto, Wawel i Kazimierz, wpisem na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Jednak krajobraz nadwiślański w centrum Krakowa to nie tylko Wawel i jego otoczenie. Inne odcinki też reprezentują wysokie walory krajobrazowe. Charakterystyczna jest różnorodność miasta i jego unikatowy charakter wynikający m.in. z połącze-

nia kilku odrębnych niegdyś organizmów miejskich (np. miasto Podgórze), podmiejskich (np. Grzegórzki, Ludwinów) i wiejskich (np. Dębniaki z pałacem Lasockich), z różnorodnością przyrodniczą doliny Wisły. Do najbardziej malowniczych i wyróżniających się fragmentów należy krajobraz Półwsia Zwierzynieckiego i miejsce powyżej ujścia Rudawy, gdzie zachował się fragment naturalnego i skalistego brzegu, nad którym góruje klasztor Norbertanek. Další plan to wzgórze bł. Bronisławy z kolonią urzędników na Salwatorze. Z kolei poniżej Skałki nad imponującymi kamiennymi murami bulwarów ponad szpalerem drzew, wyłaniają się wieże kościołów Kazimierza – kiedyś odrębnego miasta. Dalej na wschód poprzez szpaler robinii widać mur okalający historyczny zakład gazowni i elektrowni miejskiej. Po drugiej stronie, w rejonie ujścia Wilgi jest Ludwinów – obecnie zabudowywany. W dół rzeki, również za murami przeciwpowodziowymi widać Podgórze – niegdyś miasto austriackie z klasycystyczną architekturą i dawną elektrownią na pierwszym planie, a koronką Krzemionek z kościołami w tle szerokiej panoramy. Jeszcze dalej w dół Wisły po obu jej stronach – dawne dzielnice przemysłowe, Grzegórzki i Zabłocie – dzisiaj po części objęte ochroną zabytków. Obecnie prowadzone są tam intensywne prace budowlane. Na Zabłociu dodatkową wartością jest zachowany naturalny brzeg z roślinnością łągową i synantropijną, ale są już

projekty na jego częściowe zagospodarowanie z pomnikiem Lotników Alianckich. Każdy z tych obszarów świadczy o odrębnej tradycji miejsca i jego własnej tożsamości.

Sprawa regulacji Wisły i sposób kształtowania jej najbliższego otoczenia już od początku XX w. wzniewały ostre dyskusje, w których głównym tematem stawały się kwestie estetyczne. Problem zabudowy terenów nadrzecznych, szczególnie w XX i na pocz. XXI w. budził gorące polemiki i był szeroko omawiany na łamach prasy. Wyjątkowe wartości i atrakcyjność miejsc powodowały, że tereny te często stawały się przedmiotem projektów i konkursów (np. na bulwary i ich związek z miastem 1910, 1939, 1953, 1985, a w 1998 – VII Międzynarodowe Biennale Architektury). Pośród rozmaitych propozycji są m.in.: niezrealizowane – amfiteatr w zakolu Wisły (niejeden), socrealistyczne dzielnice mieszkaniowe, pomnik *Pochód królów* naprzeciw Wawelu na Wiśle (pierwotnie projekt Wacława Szymanowskiego z lat 1907–1911 dla Wawelu). Zrealizowano m.in. Muzeum Sztuki i Techniki Japońskiej „Manggha”, hotele m.in. Forum, Sheraton, Nowotel, Poleski i Qubus, Galerię Kazimierz na Grzegórkach wykorzystującą obiekty zabytkowej rzeźni miejskiej, kampus wyższej uczelni na Zabłociu. Na brzegu zabłockim powstają też pierwsze lofty i duże zespoły mieszkaniowe. Na realizację czekają m.in. Centrum Tadeusza Kantora na Podgórzu, dwie kładki

piesze na Wiśle, plaża na Bulwarze Wołyńskim na Ludwinowie. Na wyburzenie skazany jest hotel Forum, by dać miejsce nowym inwestycjom znacznie intensywniejszym, m.in. apartamentowcom, biurom, hotelowi. Są też obiekty sezonowe – *landmarki*, np. mający pozwolenie na działalność tylko w 2009 r. balon widokowy – *jedyna w Polsce platforma widokowa unoszona balonem*, o czym informuje tekst reklamowy. Bulwary, międzywale i koryto rzeki wykorzystywane są też na inne sezonowe urządzenia: np. tramwaj wodny, restauracje na barkach. Nie powiodły się próby urządzenia na bulwarach stoisk bukinistów.

W Krakowie od dawna mówi się o odwracaniu miasta frontem do Wisły, jest ogromna presja na zagospodarowanie bulwarów i ich otoczenia. W *Studium...* (2003) założono, że obszar bulwarów wyodrębniony zostaje w celu ukształtowania harmonijnego, atrakcyjnego wnętrza doliny rzeki w najbardziej reprezentacyjnej części centrum miasta. Zagospodarowanie, ukierunkowane na komponowanie krajobrazu miejskiego w ścisłym powiązaniu z rzeką, musi zostać podporządkowane ochronie krajobrazu, ochronie ekspozycji obiektów zabytkowych, panoramy miasta i terenów otwartych. Pierzeje zabudowy wzdłuż brzegów rzeki wymagają otwarcia w kierunku do Wisły. Wysokość zabudowy powinna uwzględniać panoramę miasta i ekspozycję jej najbardziej znaczących elementów. Ele-

mentem kompozycji musi stać się również zieleń i mała architektura<sup>1</sup>. Obecnie, w sierpniu 2009 r., brak jest kompleksowej ochrony krajobrazu. W przygotowaniu od 2007 r. jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Bulwary Wisły obejmujący fragmenty Śródmieścia, Krowodrzy i Podgórza (168,2 ha)<sup>2</sup>.

## Stan badań

### Current state of research

Stan badań przedmiotu przedstawia się dobrze. Opracowano wiele studiów<sup>3</sup> i analiz krajobrazowych. Niestety nie jest to warunkiem i gwarancją wysokiej jakości projektów i realizacji. Dużą część studiów wykonano w Zakładzie (później Instytucie) Architektury Krajobrazu Politechniki Krakowskiej. Kompleksowe badania rozpoczynają *Studium kształtowania krajobrazu regionu Krakowa* i *Studium krajobrazowe Śródmieścia Krakowa* (1976–1981), opracowane pod kierunkiem prof. Janusza Bogdanowskiego, który zajmował się też krakowskim Kazimierzem. W badaniach stosowano metodę wnętrza i jednostek architektoniczno-krajobrazowych<sup>4</sup>, analizowane też główne elementy kompozycji i panoramy. W ramach programu rządowego Wisła, pod kierunkiem Marii Łuczyńskiej-Bruzdowej, opracowano *Zasady kształtowania i ochrony krajobrazu ... górnej Wisły wraz ze Studium przemian historycznych krajobrazu*<sup>5</sup>. Pogląd na przekształce-





nia Krakowa daje *Atlas miasta Krakowa* (1987)<sup>6</sup>.

Najszerze badania związane z krajobrazem miasta i doliną Wisły wykonano w Instytucie Architektury Krajobrazu w ramach prac nad zmianą planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Krakowa. Opracowane wówczas studia historyczne oraz analizy zainwestowania terenu, wartości kulturowych i przyrodniczych – stanowiły podstawę *Polityki ochrony i kształtowania krajobrazu miasta Krakowa* (1992–1994). Dalsze prace poprzedzone inwentaryzacją terenową posłużyły do przygotowania: *Koncepcji polityki w zakresie ochrony dóbr kultury i krajobrazu miejskiego* oraz *Koncepcji polityki kształtowania i ochrony terenów otwartych*, a w ostatecznym efekcie stały się jednym z elementów miejscowego planu ogólnego Krakowa obejmującego całe miasto (1994)<sup>7</sup> obowiązującego do końca 2002 r. Dodatkowym zapisem wprowadzonym po raz pierwszy w tym planie

służącym ochronie wartości krajobrazowych miasta było wyznaczenie punktów, osi i ciągów widokowych.

Kolejne prace wykonano w Instytucie Architektury Krajobrazu pod kierunkiem prof. Aleksandra Böhma. W 1996 r. opracowano *Kompleksowy program rozwoju zieleni miejskiej dla Krakowa*, w którym zasadniczym rusztem kompozycji zieleni w mieście stał się system hydrograficzny i krajobraz przyrodny<sup>8</sup>. Propozycję tę uwzględnił *Studium warunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* (2003) jako politykę rozwoju terenów zieleni publicznej w Krakowie. Zakłada ona kształtowanie ogólnodostępnych terenów otwartych w formie ogrodów i parków miejskich, a ich zasadniczym elementem są tzw. parki rzeczne<sup>9</sup>. Dalsze prace dotyczyły studiów i analiz związanych z zagadnieniami wylewów, zabezpieczeń przeciwpowodziowych (1997)<sup>10</sup> i stały się podstawą do zmian i przebudowy murów i wałów. Rozważano

też budowę hotelu w sąsiedztwie Wawelu i jego lokalizację<sup>11</sup>. Potem przygotowano na zlecenie Miejskiego Konserwatora Zabytków *Studium urbanistyczno-konserwatorskie bulwarów Wisły* (2003)<sup>12</sup>. Materiał miał służyć w doraźnym opiniowaniu wniosków dotyczących projektów w okolicach bulwarów.

Zabezpieczenia przeciwpowodziowe miasta i znaczące realizacje wzdłuż bulwarów<sup>13</sup>

Flood reinforcements and significant riverbank realizations

Istotnym elementem wizerunku Wisły są monumentalne mury i wały przeciwpowodziowe. Ich współczesna historia rozpoczyna się po po-



Ryc. 2. a) Zakole Wisły pod Wawelem od strony mostu Dębnickiego, z prawej widoczny swoisty efemeryczny *landmark* – balon widokowy, 2009 (fot. A. Zachariasz); b) Widok z ul. Podgórskiej w kierunku Podgórze, Piłsudski Bridge na lewo, z prawej sylwetka kościoła św. Józefa na Podgórze, 2009 (fot. A. Zachariasz)

Fig. 2. a) The Vistula bend near Wawel Castle from Dębnicki Bridge, a kind of ephemeral *landmark* – a viewing balloon visible on the right, 2009 (photo A. Zachariasz); b) View from Podgórska Street towards Podgórze, Piłsudski Bridge on the left, on the right the silhouette of St. Joseph's Church in Podgórze, 2009 (photo A. Zachariasz)

Ryc. 1. Panorama Krakowa, 1603 (źródło: Braun J., Hogenberg F., 1617, *Theatri praecipuarum totius mundi urbium...*, Kolonia)

Fig. 1. Cracow panorama, 1603 (source: Braun J. Hogenberg F. 1617, *Theatri praecipuarum totius mundi urbium...*, Koln)

wodzi w roku 1884, kiedy Sejm Galicyjski uchwalił rezolucję wzywającą rząd austriacki do regulacji i obwałowania rzek karpaccich. Ustawa stworzyła warunki do opracowania kompleksowego obwałowania i odwodnienia doliny Wisły. Budowa trwała z przerwami kilkadziesiąt lat. W 1887 rozpoczęto porządkowanie dawnego koryta Wisły, powstał bulwar nazwany później Plantami Dietlowskimi. W 1891 r. zatwierdzono projekt regulacji Wisły (R. Ingarden, J. Matula). W 1901 r. Rada Państwa w Wiedniu podjęła ustawę o połączeniu kanałem Dunaju z Odrą i Wisłą, w której Kraków odgrywał ważną rolę głównego portu wiślanego w Austrii. Planów nie zrealizowano, ale projekt do dzisiaj wywiera pewien wpływ na rozwój przestrzenny Krakowa, co wynika ze stałej rezerwy terenu w planach zagospodarowania przestrzennego pod tzw. kanał ulgi<sup>14</sup>.

Po katastrofalnej powodzi w 1903 r. podjęto decyzje o budowie wałów na Wiśle<sup>15</sup>. Po odrzuceniu wcześniejszych projektów uchwalono, że zostaną zbudowane mury ochronne zamiast nasypów ziemnych „tak ze względów estetycznych, jak i powiększenia pojemności przekroju poprzecznego Wisły”<sup>16</sup>. W 1906 r. opracowano projekt budowli istniejących do dziś. W latach 1907–1912 wzniesiono wysokie bulwary kamienne od klasztoru na Zwierzyńcu do mostu Dębnickiego oraz między Kazimierzem a Podgórzem. Na odcinku śródmiejskim od ujścia Rudawy do linii kolejowej Kraków –

Tarnów powstały mury bulwarowe o rozstawie 145 m; powyżej tego odcinka obwałowania ziemne o rozstawie 350 m, a poniżej 420 m<sup>17</sup>. Zrealizowano też: rampy, zjazdy, schody, mury oporowe, kolektory, przelewy burzowe, kanały śluzowe, wloty kanałów prywatnych, włązy, drogi holownicze, przystań śluzową i jazy<sup>18</sup>. Mury bulwarowe, projektu Jana Perosia, wykonano z betonu, z okładziną zewnętrzną z ciosowego kamienia z dolomitów chrzanowskich, a płytę kordonową z szarego granitu śląskiego<sup>19</sup>. W 1913 r. zatwierdzono projekt obwałowań i rozpoczęto budowę<sup>20</sup>. Roboty przerwała pierwsza wojna światowa. Po niej w 1919 r. podjęto budowę wałów i murów na prawym brzegu Wisły. Powódź w 1925 r. poczyniła tragiczne zniszczenia. Brakowało budowli ochronnych w miejscu najbardziej eksponowanym, między wzgórzem Wawelskim a mostem Dębnickim i wałów ochronnych powyżej klasztoru Norbertanek<sup>21</sup>. W 1934 r. radny Zdzisław Kwiecieński podnosi konieczność kontynuowania prac nad regulacją i obwałowaniem Wisły, a wniosek jednomyślnie uchwaliła Rada Miasta<sup>22</sup>. W 1938 r. ukończono główne roboty regulacyjne wraz z obwałowaniem. W 1939 i 1940 roku mają miejsce gwałtowne powodzie. Brak jest wówczas obwałowań na prawym brzegu Wisły przy ujściu Wilgi. W czasie okupacji w latach 1942–1944 został nasypany brzeg do właściwej wysokości przewidzianej projektem, od Wawelu do klasztoru na Skatce<sup>23</sup>.

18 stycznia 1945 r. Kraków został wyzwolony spod okupacji niemieckiej, a wycofujące się wojska niemieckie wysadziły wszystkie mosty na Wiśle. W okresie powojennym odbudowano je. W 1952 r. zakończono budowę nowego mostu Dębnickiego, wg projektu wyłonionego drogą konkursu (W. Borusiewicz, S. Serafin, Z. Wzorek)<sup>24</sup>. W latach 1953–1961 zbudowano poniżej mostu kolejowego linii Kraków–Tarnów stopień wodny Dąbie i uporządkowano teren międzywałą oraz obudowano obydwie brzozy niskimi murami, a w 1998 oddano stopień Kościuszko. W 1997 r. prowadzono studia dotyczące możliwości podwyższenia obwałowań i bulwarów wiślanych. W lipcu 1999 r. Hydrotrest–Kraków przystąpił do realizacji projektu budowlanego podwyższenia obwałowań i bulwarów wiślanych. Zmodernizowano je na odcinku od stopnia Dąbie do nowo mostu Zwierzyńskiego<sup>25</sup>.

Na terenach bezpośrednio przyległych do Wisły zrealizowano wiele budynków, które wpisały się w panoramę miasta znakomicie lub gorzej. Jednym z nich jest dom handlowy Jubilat przy Alei Krasińskiego (J. Sawicka, 1966–1969). W latach 70. i 80. XX w. zrealizowano osiedle Podwawelskie (K. Chodorowski, S. Golonka) z charakterystycznymi wysokimi blokami, niekorzystnie „znacząc” panoramę w kierunku pasma Sowińca zwieńczonego kopcem Kościuszki. Później powstały m.in. przy ul. Konopnickiej – hotel Forum



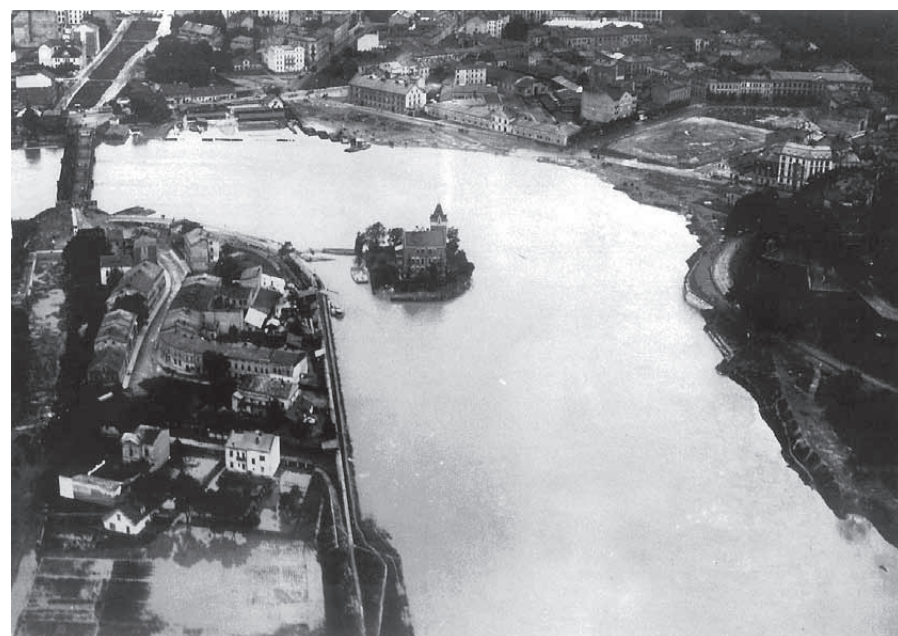
Ryc. 3. Panorama brzegu Wisły z hotelem Forum jako banerem, 2003 (fot. P. Rygiel)

Fig. 3. Panorama of the Vistula riverbank with Forum hotel as a banner, 2003 (photo P. Rygiel)



Ryc. 4. Zdjęcie lotnicze pokazujące Trzeci Most na Wiśle i most kolejowy; na pierwszym planie Kazimierz, za Wisłą Podgórze; trwają prace przy budowie ul. Podgórskiej, 1926 (źródło: Archiwum IAK PK)

Fig. 4. Aerial photograph of the Third Bridge on the Vistula River and railway bridge, Kazimierz in the picture foreground, Podgórze behind the Vistula River, Podgórska Street being under construction, 1926 (source: Archives of IAK PK)



Ryc. 5. Zakole Wisły pod Wawelem. W 1934, w lipcu miała miejsce kolejna powódź w Krakowie – widoczny jest budynek na Wiśle tzw. „Madagaskar”, brak wałów od strony ul. Powisłe i Wawelu (źródło: AP Kraków)

Fig. 5. The Vistula bend by Wawel Castle, flood of July 1934, visible “Madagascar” building on the river, no embankments on Powisłe Street and Wawel side (source: State Archives – Cracow)

(J. Ingarden, 1974–1988) i dzieło wybitne, jakim jest – Manghha zwana japońską falą (A. Izosaki 1989, zrealizowana w latach 1993–1994 pod kierunkiem K. Ingardena). Inne charakterystyczne obiekty to budynki mieszkalne – dom z kaskadą dachów przy ul. Wietora 17 (M. Popławska, 1988–1990), dom przy ul. Zamkowej w zakolu rzeki (DDJM, Studio Architektoniczne, 1998–1999), czy kamienica Pod Żaglami przy ul. Smoczej (DDJM, 1996–1998). Mniej widoczny w pierzei jest ustawiony elewacją boczną neomodernistyczny budynek przy ul. Tynieckiej (W. Obtulowicz, 1997–1999) w założeniu pałacowym Lasockich. W dawnej zażytkowej rzeźni (M. Moraczewski, 1877–1978) zaadaptowano obiekty historyczne i włączono je w duży zespół komercyjny Galerii Kazimierz (Asymetria IMB, 2003–2005), obiekt nadal jest rozbudowywany – m.in. o centrum biurowe. Brzegi Wisły to również poszukiwana lokalizacja na hotele, powstały m.in. hotel Ibis przy ul. Włóczków (P. Łabowicz, 2001–2002), hotel Sheraton (A. Kadłuczka, 2002–2004) w miejscu dawnego browaru królewskiego na Powisłu, Qubus przy ul. Port Solny (Z. Paszkowski, 2004–2006). W latach 2000–2001 powstały dwa nowe mosty – Kotlarski (arch. W. Gawłowski) i Zwierzyniecki (arch. W. Gilewicz)<sup>26</sup>. Wymieniono tu kilka ważniejszych, interesujących, bardziej dyskutowanych i kontrowersyjnych realizacji.

## Ochrona prawna krajobrazu doliny Wisły

Protective legislation of the Vistula Valley landscape

Ochrona prawna krajobrazu doliny Wisły rozpoczęła się już w okresie międzywojennym poprzez ujęcie w rejestrze zabytków poszczególnych zespołów historycznych. W roku 1931 wpisano katedrę Wawelską, w 1933 r. zamek i stoki wzgórza. Obok licznych pojedynczych obiektów i obszarów: m.in. wzgórza wawelskiego i klasztorów, uznano również za zabytkowe układy urbanistyczne Kazimierza (1934) i Podgórze (1981). Największe terytorium objęto ochroną obszarową poprzez zarządzenie Prezydenta RP z roku 1994<sup>27</sup>. Zgodnie z nim chronione jest pasmo między mostem Dębnickim a mostem Powstańców Śląskich na Podgórzu. Bulwary wiślane nie są wpisane do rejestru odrębnie, są częścią wpisu układu urbanistycznego z 1981, jako modernistyczna architektura umocnień i bulwarów wiślanych. Do zakresu ochrony krajobrazu stosowanej w opisywanym obszarze dodać również należy instrumenty wynikające ze statusu utworzonych w 1981 r. Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych (ZJPK), z których Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy (BTPK) sięga od zachodu do Salwatora. Zgodnie

z kolejnymi ustawami o ochronie przyrody (1991, 2003) dla BTPK sporządzony powinien być plan ochrony<sup>28</sup>. Teren chroniły również kolejne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego m. Krakowa do końca 2002 r. Stracił wtedy ważność ostatni plan obejmujący całe miasto (1994), który realizował też strefy polityki przestrzennej zawierające regulacje dotyczące krajobrazu oraz wartości przyrodniczych i kulturowych. Od początku 2003 r. jedynym instrumentem prawnym do stosowania w tym zakresie pozostały ustawy. Nowe miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powstają sukcesywnie, obecnie funkcjonują uchwalone – Salwator (2004), Zabłocie (2006), Ujście Wilgi (2006), a przygotowywane są – Bulwary Wisły, Stare Miasto, Krasickiego–Orawska, Dębniaki<sup>29</sup>. Obowiązujące jeszcze *Studium* (2003)<sup>30</sup> uwzględnia szereg programów operacyjnych i projektów miejskich obejmujących dolinę Wisły, m.in. programy: rozwoju bazy turystycznej, rekreacyjnej i sportowej; rewitalizacji obszarów historycznych (Kazimierz, Podgórze); aktywizacji kulturowej bulwarów Wisły; tworzenia parków kulturowych; kształtowania przestrzeni publicznych (iluminacja bulwarów wiślanych); adaptacji i wykorzystywania zabytkowych obiektów techniki (gazownia i elektrownia na Kazimierzu i Podgórzu); lokalny plan ograniczania skutków powodzi i profilaktyki powodziowej; program budowy ścieżek rowerowych. Równocześnie atrakcyjność terenu otaczającego zabytki jest przyczyną rosnącej presji wykorzystywania go dla celów komercyjnych. Znajduje to odzwierciedlenie w wyznaczonych obiektach i obszarach strategicznych miasta. Spośród nich w ramach opisywanego tu odcinka Wisły są: Kazimierz (90 ha); Ludwinów–Zakrzówek (178 ha); Zabłocie (mpzp 2006, 175 ha) i dolina Wisły ze szczególnym uwzględnieniem bulwarów wiślanych<sup>31</sup>.

Przypadki studialne

## Przypadki studialne

Case studies

Studium urbanistyczno-konserwatorskie bulwarów Wisły (2003)<sup>32</sup>

Urban-conservation study of the Vistula Riverbank (2003)

Studium przygotowano dla doradczego opiniowania wniosków dotyczących projektów w okolicach bulwarów z punktu widzenia konserwatorskiego. Podstawowym kryterium dla akceptacji inwestycji związanych z przywracaniem atrakcyjności Wisły w Krakowie – poza oczywistym spełnieniem wymogów bezpieczeństwa na wypadek powodzi – z punktu widzenia ochrony krajobrazu, jest podniesienie – a nie obniżenie – jego wartości. Charakterystyczne jest, że najsilniejszy napór na komercjalizację bulwarów ob-

Ryc. 6. Zawartość karty tematycznej odcinka bulwarowego

Fig. 6. The contents of a subject card of the boulevard section

1. Stan prawnej ochrony dziedzictwa kulturowego i środowiska przyrodniczego
2. Analiza widokowo-krajobrazowa:
  - rodzaj obserwatora; ▪ ograniczenia widoczności;
  - najważniejsze elementy widoku; ▪ punkty widokowe; ▪ ciągi widokowe; ▪ osie widokowe; ▪ główne elementy tworzywa przyrodniczego; ▪ główne elementy tworzywa kulturowego
3. Użytkowanie:
  - rodzaj oglądanej substancji; ▪ wejścia i zjazdy na bulwary; ▪ sposób użytkowania brzegu; ▪ oświetlenie
4. Waloryzacja przestrzeni pod kątem krajobrazowym:
  - ranga atrakcyjności; ▪ elementy pozytywne; ▪ elementy negatywne; ▪ ocena oświetlenia
5. Wytyczne konserwatorskie:
  - wytyczne generalne (propozycja statusu prawnego);
  - wytyczne szczegółowe

Analizy widokowe i wytyczne – rejestrowane na zdjęciach panoramicznych – przeprowadzone zostały głównie z poziomu górnego bulwaru. Widoki z dolnego bulwaru lub poziomu lustra wody zostały pominięte gdyż kąt obserwacji (pionowy) z takich pozycji (patrzenie z dołu) powoduje znaczne ograniczenie widoku ponad koroną wałów lub murów. Z kolei analiza widoków z górnego bulwaru, a w uzasadnionych przypadkach z wyżej położonych publicznie dostępnych punktów widokowych (Wawel, tarasy hoteli) dotyczy zmiennej głębokości planów. W większości przypadków sięgają one znacznie poza bulwary. W konsekwencji najważniejsze elementy widoku rozpatrywane były w trzech dystansach (pierwszy plan, średni plan, horyzont). Obiekty wpisane do rejestru, widoczne w pierwszym i średnim planie są odnotowane w tekście kart tematycznych danego odcinka i zaznaczone na załączonym planie w skali 1:2000. Natomiast obiekty istotne dla danego widoku, widoczne w horyzoncie, ale pozostające poza zakresem planu 1:2000, znalazły się na planie zbiorczym w skali 1:10 000, są opisane w kartach i zaznaczone na panoramach fotograficznych dołączonych do każdej karty tematycznej danego odcinka. W każdej karcie tematycznej zawarte są informacje na temat stanu prawnej ochrony dziedzictwa kulturowego i środowiska przyrodniczego.

serwować można tam, gdzie zabytki przyciągają najwięcej turystów. A na zabytkach można zarabiać, ale pod warunkiem spełnienia określonych warunków. W przeciwnym razie szkodzimy najpierw zabytkom, a później biznesowi na nich opartemu. Celem studium było wstępne określenie możliwości w tym zakresie, a są one zróżnicowane. Stąd teren opracowania podzielony został na odcinki (bulwarowe i mostowe), dla których opracowano karty tematyczne. Treść karty tematycznej każdego odcinka składa się tekstu w układzie tabelarycznym i części graficznej przedstawionej na fotografii panoramy danego odcinka i planu w skali 1: 2000.

## Propozycje projektowe w dolinie Wisły

Proposed project in the Vistula Valley

Amfiteatr i dzielnice mieszkaniowe w zakolu Wisły

Amphitheatre and residential districts in the Vistula bend

Najbardziej dyskutowane i newralgiczne miejsce to zakole Wisły pod Wawelem. W warunkach konkursu na Plan Wielkiego Krakowa (1909) określono m.in., że: należy uwzględnić przełożenie koryta Wisły,

jej skanalizowanie i ochronę miasta od powodzi. Znalazło to odzwierciedlenie w rozstrzygniętym w konkursie 1910. Stanisław Goliński przewidywał tu panoramę na Wawel z amfiteatralnie ukształtowanych bulwarów nad Wisłą, z podwójnym szpalerem topoli i lip, a za klasztorem Norbertanek glorię z widokiem na Wawel i Tatry. Kwestia lokalizacji amfiteatru greckiego na stokach od strony Wisły pojawiła się wcześniej w projekcie *Akropolis* (1904–1906) Stanisława Wyspiańskiego i Władysława Ekielskiego<sup>33</sup>. W 1911 r. dyskusja toczyła się na łamach „Architekta”. Pokazano 2 warianty lokalizacji amfiteatru u stóp Wawelu (Jan Kwiatkowski). Opisano też planowany projekt rządowy: „mur ochronny,

prowadzony łukami od przyczółka mostu Zwierzynieckiego, a zanikający w szkarpie drogi nadbrzeżnej otaczającej wzgórze Wawelskie”<sup>34</sup>. W 1934 r. radny Zdzisław Kwiecieński pisał: *Będziemy szukali artystycznego rozwiązania tego miejsca, ale sporne dotąd rozwiązanie (...), wyzarowane wizja radnego tego miasta ś.p. Stanisława Wyspiańskiego, wybudowania amfiteatru u stóp Wawelu nie może być powodem wstrzymania tych robót, gdyż plac Groble tworzy najniebezpieczniejszą bramę wypadową wielkich wód z Wisły...*<sup>35</sup>. Pomysł powrócił w 1939 r. w rozstrzygniętym konkursie urbanistycznym „na skomponowanie Wawelu i Skałki”, gdzie autorzy zakładali rozwinięcie proponowanych tu tarasów



ziemnych na zakręcie Wisły w półkolisty teatr z kamiennymi trybunami i loggią<sup>36</sup>. W 1953 r. przeprowadzono ogólnopolski konkurs na opracowanie urbanistyczne otoczenia Wawelu, stanowiący wstęp do dalszych prac projektowych i realizacyjnych. Anna Ptaszycka pisze o kompletnym zaniedbaniu bezpośredniego otoczenia wzgórza wawelskiego i nadbrzeży Wisły<sup>37</sup>. Powstały rozmaite projekty<sup>38</sup>, m.in. również monumentalne socrealistyczne rozwiązania. Żadnego z nich nie zrealizowano.

Muzeum Tadeusza Kantora  
przy ul. Nadwiślańskiej

Tadeusz Kantor Museum  
in Nadwiślańska street

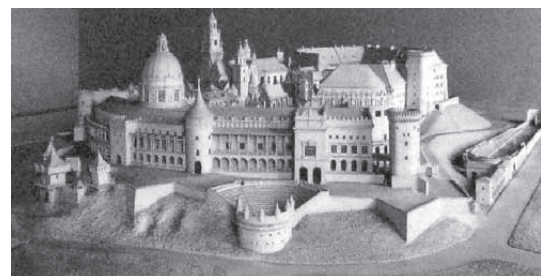
Muzeum Kantora koncept z ostatniego okresu. Miejszem planowanej inwestycji jest zabytkowa elektrownia podgórska (1899) usytuowana przy bulwarach wiślanych na działce o pow. 23 arów. 26 września 2006 r. rozstrzygnięto międzynarodowy konkurs. Najwyżej oceniono projekt dwóch krakowskich biur architektonicznych: „Wizji” Stanisława Deńki i „nsMoon Studio” Piotra Nawary i Agnieszki Szultk. Przedstawiona propozycja to budynek przypominający przeszło mostu przerzuconego nad starą elektrownią. Stanowi też aluzję do kantorskiej idei ambalaży (opakowań), czy jednej z postaci teatralnych Kantora – Człowieka Niosącego Stół. W budynku przewidziano przestrzeń m.in.

na wystawy czasowe, pokazy teatralne i warsztaty, miejsce dla ośrodka dokumentacji historii teatru i sztuk wizualnych, biblioteki. Wysoko ponad poziom terenu wyniesiono przestrzeń ekspozycyjną, co dało możliwość wykreowania przed budynkiem dużego placu-sceny. W uzasadnieniu werdyktu napisano m.in.: *Praca została nagrodzona za ambitną próbę zbudowania przestrzeni publicznej będącej jednocześnie sceną i widownią – miejscem nieustannego spektaklu*. Wybrany projekt stworzy wyraźny akcent przestrzenny – formę kształtującą nową panoramę Podgórze. W sierpniu 2009 r. ogłoszono przetarg na wykonanie inwestycji<sup>39</sup>, zakończenie przewidziano na rok 2011. Zmieni się też tło, bo wyburzono Kompleks Vistuli (2009), a w tym miejscu powstaną apartamentowce.

## Podsumowanie

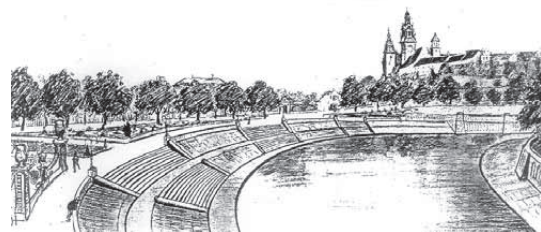
### Conclusion

Kraków nie bez powodu uznawany jest za jedno z piękniejszych miast w Polsce. Posiada *genius loci*, wyróżniające cechy przestrzeni i niezwykły krajobraz. W historycznym układzie jest malowniczy i harmonijny, o czytelnym planie i wyrazistej kompozycji. W dolinie Wisły w centrum miasta splatają się historia i współczesność. Narracyjny przekaz krajobrazu jest tu oczywisty. Krajobraz, nawet tak uznany, pełny znaczeń i symboli – materialnych, wizualnych i przestrzennych nie jest sta-



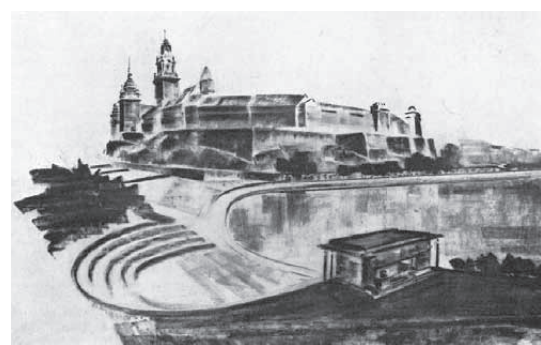
Ryc. 7. a) Akropolis (1904–1906) St. Wyspiańskiego i Wł. Ekielskiego (źródło: *Encyklopedia Krakowa*, Kraków 2000)

Fig. 7. a) Acropolis (1904–1906) by St. Wyspianski and Wł. Ekielski (source: *Encyklopedia Krakowa*, Krakow 2000)



Ryc. 7. b) Amfiteatr w zakolu Wisły pod Wawelem, projekt konkursowy na Plan Wielkiego Krakowa 1910; Nagroda III – S. Goliński, szkice architektoniczne H. Kuczek (źródło: *Architekt*, Kraków 1910, z. 6, 7, 8)

Fig. 7 b) Amphitheatre in the Vistula bend near Wawel, competing entry in the Cracow's Master Plan 1910; 3rd Prize – S. Golinski, architectural sketches by H. Kunzek (source: *Architekt*, Cracow 1910, no 6, 7, 8)

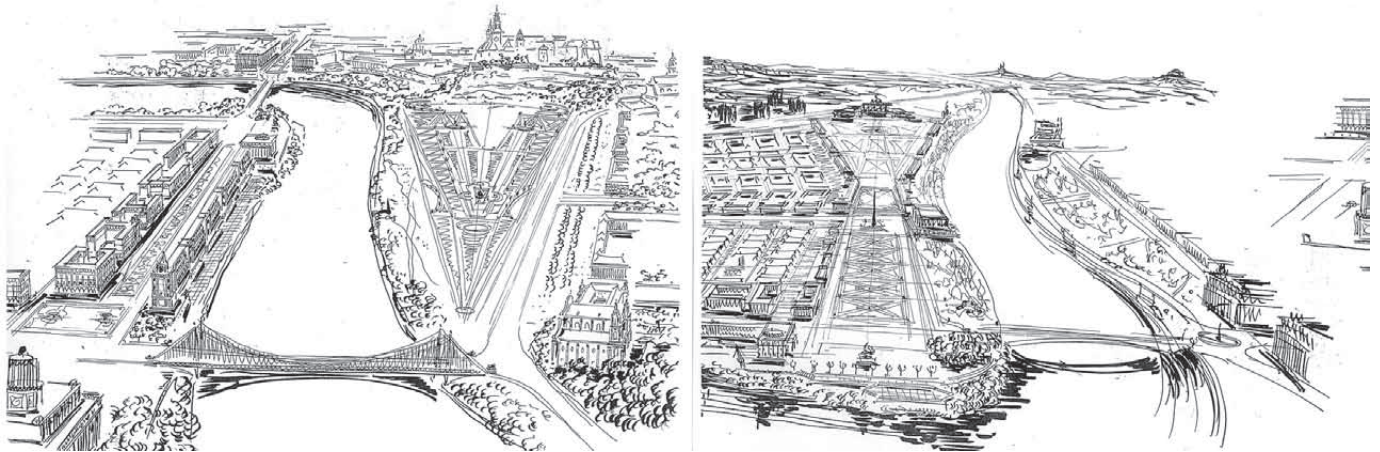


Ryc. 7. c) Amfiteatr w zakolu Wisły, konkurs urbanistyczny z 1939 r. Nagroda I – W. Szwarzenberg-Czerny, St. Rychłowski (źródło: *Arkady*, czerwiec 1939)

Fig. 7. c) Amphitheatre in the Vistula bend. Town planning competition of 1939, 1st Prize – W. Szwarzenberg-Czerny, St. Rychlowski (source: *Arkady*, June 1939)

Ryc. 8. Konkurs na rozplanowanie otoczenia Wawelu, 1953; a) Widok na Wawel od strony Skalki, b) Widok z Wawelu na Dębniki, projekt niesygnowany; 15. XI. 1953 (źródło: AP Kraków)

Fig. 8. Competition for planning of Wawel Castle surroundings, 1953; a) View of Wawel from Skalka, b) View from Wawel towards Dębniki, project not signed; 15.11.1953 (source: State Archives – Cracow)



tyczny, ale ewoluuje i podlega przekształceniom, co doskonale udowadniają kolejne zmiany zachodzące w panoramach nadwiślańskich. Wydaje się, że w XXI wieku nastąpią tu największe przekształcenia. Odbyma się sukcesywny proces „odwracania Krakowa twarzą do Wisły” postulowany od lat. Nasuwa się pytanie – na ile wielka presja na te tereny stanowi możliwość zagrożenia i naruszenia ograniczonej tu chłonności krajobrazu? Jest wielu zainteresowanych, by w takim szczególnym miejscu inwestować, cena lokalizacji powoduje chęć budowania wysoko i gęsto, a to zagraża panoramom i powiązaniom widokowym. Napór deweloperów i brak planu powoduje stałe zagrożenie chłonności wizualnej i krajobrazowej terenów wzdłuż bulwarów. Znika powoli różnorodność, zaciera się tożsamość, unifikuje wysokość, znikają i zawężają się ciągi, okna i wglądy widokowe. Zachodzi obawa, że powstanie swo-

isty nadwiślański jarmark krajobrazowy, manifestacja wielu gustów artystycznych. Pozostaje mieć nadzieję, że sporządzony plan uchroni część cennych wartości.

**Agata Zachariasz**

Institut Architektury Krajobrazu  
Politechnika Krakowska  
Institute of Landscape Architecture  
Cracow University of Technology

#### Przypisy

<sup>1</sup> *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa*, 2003, s. 134.

<sup>2</sup> Ogłoszenie Prezydenta m. Krakowa z 26.10.2007 r. o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bulwary Wisły”.

<sup>3</sup> Wybrana literatura dotycząca zmian przebiegu Wisły i jej znaczenie dla miasta: J. Wyrzumiński, 1992, *Dzieje Krakowa*. t. 1, *Kraków do schyłku wieków średnich*, Kraków; *Kraków. Studia nad rozwojem miasta*, 1957, red. J. Dąbrowski, Kraków; M. Tobiasz, 1958, *Historyczny rozwój sieci wodnej Krakowa i jej wpływ na urbanistykę miasta*, *Zeszyty Naukowe Po-*

litechniki Krakowskiej, Kraków, z. 2, s. 15–85; K. Radwański, 1975, *Kraków przedlokacyjny. Rozwój przestrzenny*, Kraków; B. Krasnowolski, 1992, *Ulice i place krakowskiego Kazimierza*, Kraków; ponadto: J. Purchla, 1981, *Krakowskie mosty wiślane i ich znaczenie dla rozwoju przestrzennego miasta w XIX i XX wieku*, Teka Komisji Urbanistyki i Architektury (dalej TKUiA), t. 15, s. 27–40; K. Trafas, 1965, *Zmiany biegu koryta Wisły na wschód od Krakowa w świetle map archiwalnych i fotointerpretacji* [w:] *Zeszyty Naukowe UJ*, nr 400, Warszawa; J. Banach, 1980, *Kraków malowniczy*, Kraków; [tegoż], 1983, *Dawne widoki Krakowa*, Kraków; K. Dąbrowska-Budziło, 1990, *Wśród panoram Krakowa*, Kraków; por. A. Zachariasz, 1998, *Z badań nad historią zabezpieczeń przeciwpowodziowych na Wiśle w Krakowie* [w:] TKUiA, t. 30, s. 25–46.

<sup>4</sup> Prace wykonywane pod kier. J. Bogdanowskiego – *Studium kształtowania krajobrazu regionu krakowskiego* oprac. dla Wojewódzkiej Pracowni Planów Regionalnych, 1976; *Studium krajobrazowe Śródmieścia Krakowa*, autorzy: A. Böhm, K. Pawłowska, B. Lipińska, I. Wędzicha, 1976–1981; Bogdanowski J., 1985, *Problemy metodologiczne rewitalizacji urbanistyczno-krajobrazowej miasta zabytkowego na przykładzie krakowskiego Kazimierza*, Warszawa; Bogdanowski J.,



1976, *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*, Ossolineum; Bogdanowski J., Łuczyńska-Bruzda M., Novak Z., 1981, *Architektura krajobrazu*, Warszawa.

<sup>5</sup> *Zasady kształtowania, rewitalizacji i ochrony krajobrazu w obrębie systemu hydrograficznego górnej Wisły*, 1981, Kraków; tam m.in. Więckowska J., *Studium przemian historycznych krajobrazu górnej Wisły*.

<sup>6</sup> *Atlas miasta Krakowa*, 1987, praca zb. pod red. K. Trafasa, Kraków; tam m.in. plansze oprac. przez J. Bogdanowskiego: *Rozwój urbanistyczny Krakowa* (nr 25) i *Architektura krajobrazu miasta* (nr 28).

<sup>7</sup> *Materiały do Miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Krakowa*, oprac. zespół IAK PK, całość prac pod kierunkiem Z. Ziobrowskiego, Kraków 1993 – Uchwała nr 58 Rady Miasta Krakowa z 16 listopada 1994.

<sup>8</sup> Böhm A., Pawłowska K., Zachariasz A., Bednarz Z., 1996, *Kompleksowy program rozwoju zieleni miejskiej dla Krakowa*, Kraków (wykonano na zlecenie Wydziału Strategii i Rozwoju UM Kraków).

<sup>9</sup> Strony internetowe – Magiczny Kraków, Wrota Małopolski.

<sup>10</sup> *Studium architektoniczno inżynierskie możliwości podwyższenia obwałowań i bulwarów wiślanych w Krakowie na odcinku od stopnia Dąbie do stopnia Kościuszek ze względu na ochronę przeciwpowodziową – część architektoniczno-krajobrazowa*, autorzy: A. Böhm, E. Heczko-Hyłowa, W. Kosiński, K. Pawłowska, I. Sykta, A. Zachariasz; oprac. komput. P. Ozimek, Z. Wikłacz, U. Gola, P. Rygiel, Kraków 1997, zlec. Hydroprojekt Kraków; projekt opisał A. Böhm, *Podwyższenie wałów przeciwpowodziowych w Krakowie jako problem krajobrazowy*, w: *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, Wrocław 1997, s. 97–102.

<sup>11</sup> *Studium krajobrazowo-urbanistyczne dla terenu KS „Nadwiślan” jako potencjalnym miejscem lokalizacji hotelu*, zlecenie Wydziału Rozwoju UM Krakowa, autorzy: A. Böhm, A. Zachariasz, P. Ozimek, P. Rygiel, U. Gola, Kraków 1999.

<sup>12</sup> *Studium urbanistyczno-konserwatorskie bulwarów Wisły między mostami Zwierzynieckim*

*a Kotlarskim w Krakowie*, autorzy: A. Böhm, A. Zachariasz, P. Rygiel, I. Sykta, Kraków 2003. Por. przypadek studialny.

<sup>13</sup> Zachariasz A., 1999, *Z badań nad historią zabezpieczeń...*, op. cit., s. 25–46.

<sup>14</sup> <http://planowanie.um.krakow.pl/bpp/>; Por. obowiązujący mpzp Ujście Wilgi (2006) – zgodnie z *Lokalnym plan ograniczenia skutków powodzi i profilaktyki powodziowej dla Krakowa* budowa Kanału Krakowskiego o funkcjach przeciwpowodziowej i żeglugowej uznana jest za jedno z niezbędnych zadań i działań dla ochrony Krakowa przed powodzią.

<sup>15</sup> Wojciechowski W., 1995, *O stanie zabezpieczenia miasta Krakowa przed skutkami katastrofalnych wezbrań Wisły [w:] „Ochrona miast przed powodzią – koncepcje i doświadczenia”*, mat. konferencyjne, Kraków, s. 1–6; Bieniarzówna J., Małecki J.M., 1979, *Dzieje Krakowa*, t. 3, *Kraków w latach 1796-1918*, Kraków, s. 347; Sikorki T., 1904, *Projekt przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków.

<sup>16</sup> Kędzior A., 1928–1931, *Roboty wodne i melioracyjne w południowej Małopolsce*, Lwów, t. 1–4, s. 243–245.



Ryc. 9. Muzeum Tadeusza Kantora przy ul. Nadwiślańskiej, autorzy: S. Deńko, P. Nawara, A. Szultk, 2006 – I nagroda w konkursie; a) Widok od strony Wisły, b) Widok z ul. Nadwiślańskiej (źródło: <http://www.cricoteka.pl>)

Fig. 9. Tadeusz Kantor Museum in Nadwiślańska Street, authors: S. Deńko, P. Nawara, A. Szultk, 2006 – 1st prize in the competition; a) View from the side of the Vistula, b) View from Nadwiślańska Street (source: <http://www.cricoteka.pl>)

<sup>17</sup> Wojciechowski W., *O stanie...*, op. cit., s. 1–6; Sikorki T., 1904, *Projekt przekopu Wisły pod Krakowem*, Kraków; Kędzior A., 1906, *Powodziowa woda Wisły pod Krakowem*, Lwów.

<sup>18</sup> Plan sytuacyjny skanalizowanej Wisły pod Krakowem od km 77,7 do km 81,5, skala 1:1000, Plan regulacji rzeki Wisły, fragment obejmuje dzielnice Dąbie i Piaski, skala 1:2880, MNK Biblioteka Czartoryskich.

<sup>19</sup> Ingarden R., 1914–1917, *Ochrona Krakowa przed powodzią Wisły* [w:] „Pamiętnik VI Zjazdu Techników Polskich ... 1915 w Krakowie”, pod red. S.G. Żeleńskiego, R. Ingardena, Kraków, s. 264–321.

<sup>20</sup> *Koncepcja ochrony m. Krakowa i województwa przed powodzią*, gł. proj. K. Augustyniak, proj. M. Kusak, wykonano w Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego i Melioracji w Krakowie, 1992, s. 6, 7; Parametry projektowanych wałów: szerokość w koronie – 3,0 m; nachylenie skarpy odwodnej – 1:2 (1: 3); nachylenie skarpy odpowietrznej 1: 1,5; wzniesienie korony nad zwierciadłem wielkiej wody z 1813 r. – 0,5 m.

<sup>21</sup> Bielański A. K., *Materiały...*, op. cit., s. 66, 80.

<sup>22</sup> Kwieciński Z., 1934, *Ochrona miasta Krakowa przed powodzią*, Kraków, s. 11, 12. Zauważa, że od rozpoczęcia robót mija 27 lat, a budowle dotychczas wykonane wielkim kosztem nie chronią Krakowa od powodzi.

<sup>23</sup> Wojciechowski W., *O stanie zabezpieczenia...*, op. cit., s. 1–7; Bielański A. K., *Materiały...*, op. cit., s. 66–101.

<sup>24</sup> 1947 – most Powstańców Śląskich tzw. Trzeci Most – u wylotu ul. Starowiśniej (1909–1913), 1948 – most J. Piłsudskiego tzw. Drugi Most (1925–1033); w l. 1968–1972 wybudowano most Grunwaldzki; Frančic M., 1964, *Kalendarz dziejów Krakowa*, Kraków, s. 183; Serafin S., 1952, *Odbudowa mostu Dębnickiego w Krakowie* [w:] „Miasto”, z. 2, s. 34.

<sup>25</sup> *Studium architektoniczno inżynierskie...*, op. cit.; *Raport o stanie środowiska naturalnego za lata 1999-2001 z analizą porównawczą piecioletnia 1994-1998*, Kraków 2002, pod red. K. P. Turzyńskiego i J. Pauli-Wilga, passim. Zastosowane następujące rozwiązania techniczne: aluminiowa ścianka rozbierna; murki betonowe z okładziną kamienną; podwyższenie obwałowań nasypem ziemnym bez stosowania przesłony uszczelniającej; podwyższenie obwałowań nasypem ziemnym z przesłoną uszczelniającą; wykonaniu przesłony uszczelniającej.

<sup>26</sup> Fabijański M., Purchla J., 2000, *Przewodnik po architekturze Krakowa*, Kraków; *VII Międzynarodowe Biennale Architektury. „Kraków frontem do Wisły”*, 1998, Kraków; Motak M., 2007, *Architektura Krakowa 1989-2004*, Kraków, passim.

<sup>27</sup> Zarządzenie Prezydenta RP z dn. 8.09.1994, MP, Nr 50, poz. 418.

<sup>28</sup> W 1998 r. zatwierdzono plan ochrony dla ZIJK. Po 3 latach funkcjonowania został unieważniony, gdyż zmieniły się przepisy. W l. 2003–2004 sporządzono plan BTPK i poddano go wymaganej procedurze formalno-prawnej. Do zatwierdzenia nie doszło, gdyż od 1 maja 2004 r. wchodziła w życie nowa ustawa o ochronie przyrody, która wymaga nie tylko opiniowania, ale i uzgodnienia określonych zapisów planu ochrony.

<sup>29</sup> <http://planowanie.um.krakow.pl/bpp/> – tam pełny przegląd obowiązujących i przygotowywanych planów – mpzp.

<sup>30</sup> Nowe *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* jest aktualnie przygotowywane.

<sup>31</sup> *Studium uwarunkowań...*, op. cit., 2003, passim. Np. obszar Ludwinów-Zakrzówek zlokalizowany naprzeciw Wawelu, przy głównych trasach komunikacyjnych atrakcyjny dla lokalizacji hoteli, centrów kongresowych i komercyjnych, instytucji finansowych, naukowych. Tu stoi hotel Forum, zamknięty w 2002 r., który zostanie rozebrany.

<sup>32</sup> Böhm A., Zachariasz A., Rygiel P., Sykta I., 2003, *Studium urbanistyczno-konserwatorskie...*, op. cit. passim.

<sup>33</sup> *Program i warunki konkursu na plan regulacji Wielkiego Krakowa* [w:] „Architekt”, 1910, z. 6, 7, 8, s. 88; tam Objasnienia projektu „Urbs” S. Golińskiego, s. 113; Kłeczek A., 1933, *O planach regulacyjnych miasta* [w:] „Architekt”, z. 1–2, s. 9; *Wawel narodowi przywrócony* (Katalog wystawy), 2005, Kraków, s. 150–186.

<sup>34</sup> J. Kwiatkowski realizował pomysł przedstawiony niegdyś przez K. Tichego oraz projekt konkursowy S. Golińskiego; J. Warchałowski, *Amfiteatr u stóp Wawelu* [w:] „Architekt”, 1911, z. 6, s. 77–84; Później pisano o tym: *Amfiteatr pod Wawelem* [w:] „Architekt”, 1913, z. 5, 6; s. 45–51; *Amfiteatr pod Wawelem* [w:] „Architekt”, 1913, z. 8, s. 121.

<sup>35</sup> Kwieciński Z., *Ochrona miasta Krakowa*, op. cit., s. 12.

<sup>36</sup> Szwarzenberg-Czerny W., Rychłowski St., 1939, *Wawel w Krakowie* [w:] „Arkady”, s. 235–238.

<sup>37</sup> Ptaszycka A., *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa* [w:] „Kraków...”, op. cit., s. 389.

<sup>38</sup> M.in. R. Gutt, A. Scholtzówna; Z. Solawa; T. Ptaszycki; por. A. Ptaszycka, *Oblicze ...*, op. cit., s. 386, 387 i AP Kraków.

<sup>39</sup> <http://www.e-teatr.pl>; <http://www.cricoteka.pl>; <http://www.cricotekawbudowie.pl>.

# Wzajemne relacje małych miast i rzek

Irena Niedźwiecka-Filipiak, Zuzanna Borcz

Mutual Relations  
of Towns and  
Rivers

## Wstęp

### Introduction

Prezentowany temat wiąże się ściśle z opracowywanym przez autorki projektem badawczym pt.: „Transformacje miasto–wieś i wieś–miasto czynnikiem kształującym krajobraz kulturowy”. Projekt ten obejmuje zagadnienia związane z miejscowościami, które zajmują niższe szczeble hierarchii sieci osadniczej, a nazywane są często miastami zdegradowanymi. Do tej grupy wchodzi małe miasta i wsie o rodowodzie miejskim, które w przeszłości były samodzielnymi jednostkami, a obecnie utraciły prawa miejskie. Znaczna ich liczba została wchłonięta przez sąsiednie aglomeracje, niektóre połączyły się tworząc nowe jednostki, a część odzyskała po latach swoje prawa miejskie. Pozostałe były miasteczka do dzisiaj są wsiami gminnymi lub sołectkami, zachowując nadal cechy zabudowy miejskiej. W badaniach nad powiązaniem przestrzennymi i krajobrazowymi małych miast i rzeki zajmowano się na równi miastami zdegradowanymi, jak i tymi, które zachowały ciągłość praw miejskich przez kilka stuleci. Każda z tych miejscowości ma swoją historię i specyfikę, co zadecydowało o jej upadku lub rozwoju. Bez względu na obecne miejsce w hierarchii sieci osadniczej, wszystkie odgrywają ważną rolę w tworzeniu i przekształcaniu krajobrazu kulturowego i zachowaniu tożsamości miejsca.

Udział wód powierzchniowych, a szczególnie rzek był jednym z czynników, które miały wpływ na kształtowanie się osadnictwa. Rzeka była źródłem wody pitnej dla ludzi, dawała możliwość pojenia zwierząt i służyła do celów gospodarczych. Dzięki rybołówstwu rzeka dawała utrzymanie części mieszkańców miast nadbrzeżnych. Nie mniej wykorzystywana była do celów gospodarczych<sup>1</sup>. Była również źródłem pożywienia i utrzymania się części mieszkańców miast nad nią położonych. Nie mniej istotną rolą rzeki była komunikacja pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, czy też przy jej pomocy wytwarzanie energii. Trzeba również wskazać jej funkcję obronną, wykorzystywaną w różnego rodzaju fortyfikacjach.

W pobliżu rzek kształtował się krajobraz kulturowy z młynami wodnymi, przystaniami dla łodzi, ludźmi naprawiającymi sieci i z pojonymi zwierzętami. W miarę upływu czasu ten specyficzny widok zmieniał się, nie zawsze pozyskiwanie energii było nadal opłacalne, przeprawy promowe zamieniano na mosty, a łowienie ryb przestało być źródłem utrzymania.

W historii i kształtowaniu dużych i małych miast rola rzek jest bardzo istotna. Miały tu znaczenie ciekłe duże, jak i niewielkie, których znaczenie często jest bagatelizowane<sup>2</sup>. Obecnie zwraca się uwagę na przywrócenie rangi rzeki w kształtowaniu krajobrazu dużych miast i na odpowiednie zagospodarowanie na-



brzeży i bezpośredniego otoczenia<sup>3</sup>. Do przedstawienia zagadnienia wzajemnych relacji małych miast i rzeki wybrano miejscowości w miarę możliwości reprezentatywne dla całego zbioru, a przy tym w różny sposób obrazujące wpływ rzeki na historyczną i współczesną zabudowę, na obecne korzyści i zagrożenia wynikające z bliskiego sąsiedztwa wody, a także na kształtowanie się krajobrazu, którego istotnym czynnikiem jest rzeka, staw, jezioro a nawet niewielki ciek czy zbiornik.

Wybrane miejscowości ujęto w dwóch podstawowych grupach:

- wzdłuż biegu Odry: Siechnice, Uraz, Brzeg Dolny, Malczyce i Lubiąż;
- na ziemi kłodzkiej: Bardo nad Nysą Kłodzką, Łądek nad Białą Łądecką, Radków z zalewem na Czerwonogórskim Potoku, Duszniki nad Bystrzycą Dusznicką oraz Bardo nad Nysą Kłodzką. Dla porównania z miejscowościami podgórskimi przedstawiono czeskie Nove Mesto nad Metują.

## Miejscowości wzdłuż biegu Odry

Places along the course of the Odra river

Miejscowości położone wzdłuż Odry w okolicy Wrocławia mają bogatą historię, zmieniała się ich ranga w sieci osadniczej (ryc. 1). Z pięciu wybranych do analizy miejscowości dwie Uraz i Lubiąż to dawne miasta, które dziś są wsiami. Dzisiejsze miasto Brzeg, które otrzymało prawa miejskie w XVII wieku, na krótko utraciło je w latach 1945–1954. Siechnice natomiast to dawna wieś, która uzyskała prawa miejskie dopiero w 1997 roku, a Malczyce, pomimo miejskiego charakteru zabudowy jedynie w latach 1954–1973 miały status osiedla, a zawsze były i są obecnie wsią. Korzyści wynikające z położenia nad Odrą tych miejscowości są różnorodne. Rzeka ta jednocześnie niesie z sobą zagrożenie powodzią.

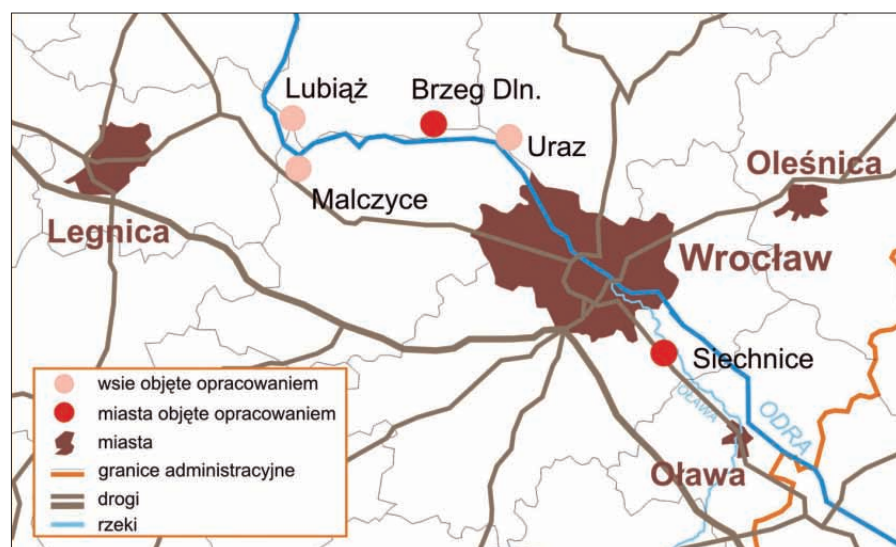
**Lubiąż**, położony nad Odrą, od XII wieku był miejscem lokalizacji opactwa cystersów, a od połowy XIII

wieku powstała obok miejscowość otrzymała prawa miejskie, z biegiem lat miasteczko i wieś rozwijające się równolegle połączyły się w jeden zespół z klasztorem. Obecnie Lubiąż znany jest przede wszystkim ze wspaniałego barokowego założenia klasztorne cystersów, w którego skład wchodzi: kościół NMP, pałac opatów, budynek klauzurowy, kościół św. Jakuba, budynek bramy, dawna karczma i browar, wirydarze i ogrody z kapliczkami i figurami świętych (ryc. 2). Poza zwiedzaniem bezsprzecznie pięknych zabytków i uczestniczenia w organizowanych tam koncertach i wystawach, turyści i historycy odkrywają pozostałości z ostatniej wojny: bunkry, schrony i pomieszczenia podziemnej fabryki amunicji.

Planuje się podniesienie waleń turystycznych miejscowości poprzez zagospodarowanie terenu nad rzeką na przystań i stanicę wodną. Pozwoli to na połączenie komunikacyjne drogą wodną z innymi miejscowościami np. z istniejącą już przystanią w Urazie.

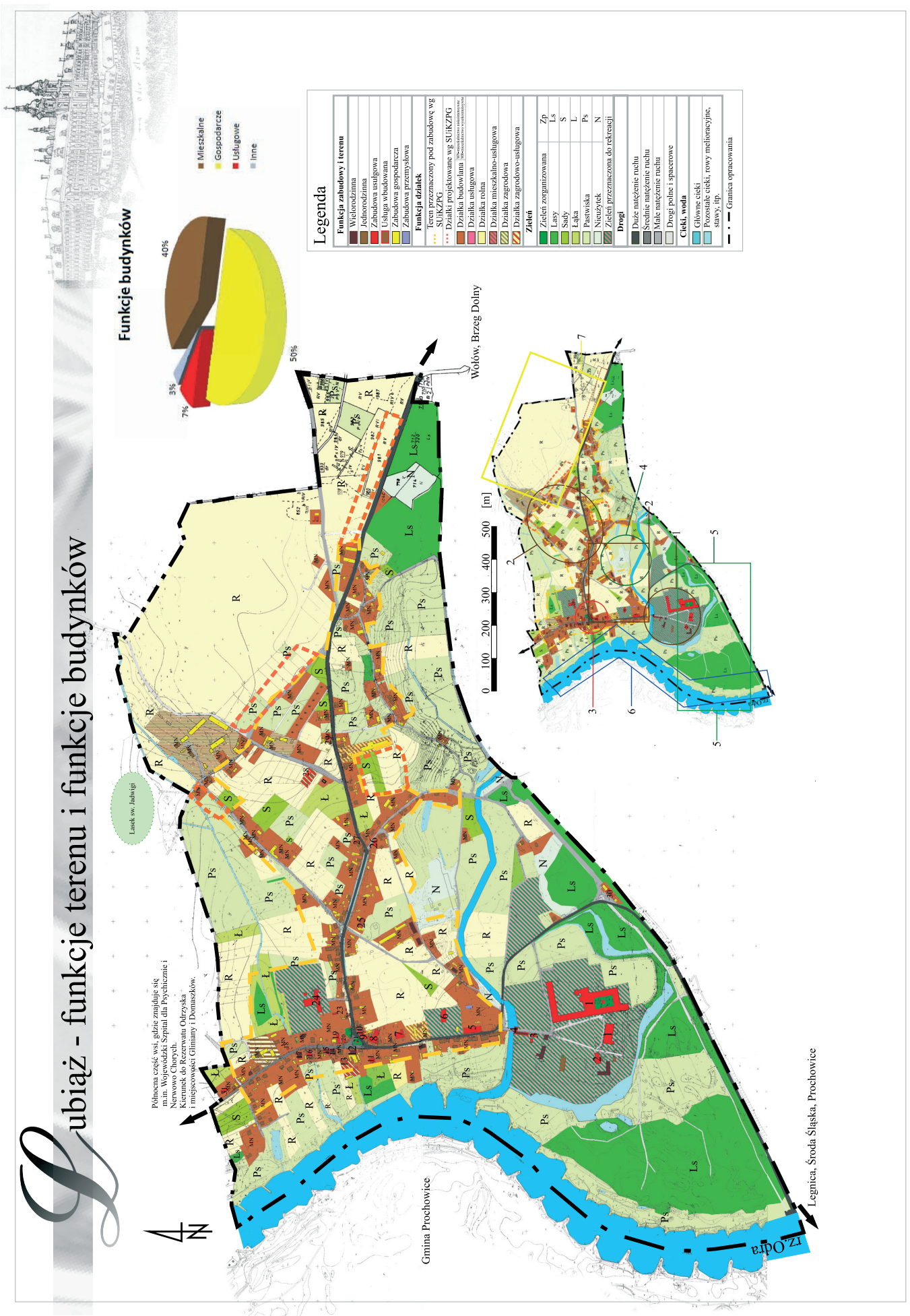
**Malczyce** są miejscowością, o której pierwsze wzmianki odnotowano w XII wieku. W 1245 roku miejscowość weszła pod zwierzchnictwo mnichów opactwa lubiąskiego.

Pobliska Odra stała się bardzo ważna dla Malczyc pod koniec XIX wieku. Wtedy w miejscowości wybudowano port rzeczny, który stał się portem wywozowym węgla wałbrzyskiego wraz ze wzrostem znaczenia



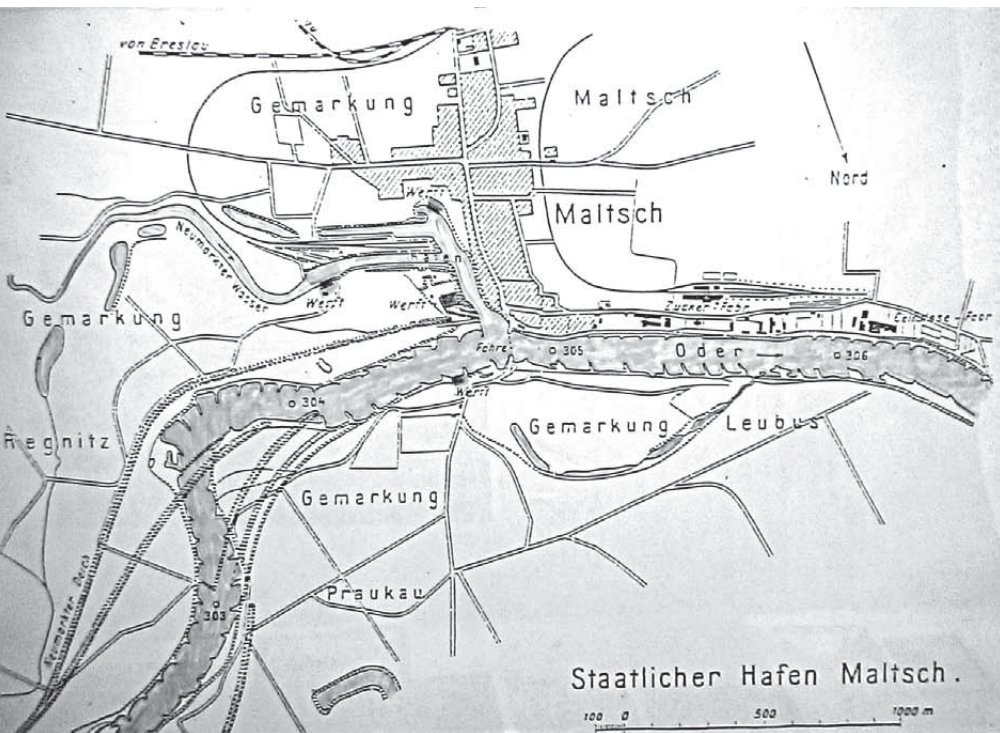
Ryc. 1. Położenie badanych miejscowości w sąsiedztwie Odry (oprac. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 1. Situation of researched places in the neighbourhood of the Odra River (by I. Niedźwiecka-Filipiak)



Ryc. 2. Funkcje terenów we wsi Lubiąż<sup>4</sup>  
 Fig. 2. Functions of the terrains in Lubiąż





Ryc. 3. Malczyce, mapa z 1 poł. XX wieku (źródło: Izba Muzealna w Ekomuzeum Żeglugi w Malczycach)

Fig. 3. Malczyce, a map from the first half of the 20th century (source: Museum Chamber in Eco-museum of Sailing in Malczyce)

otwarcie Izby Muzealnej na terenie budynku administracyjnego znajdującego się w stoczni w 2007 roku (ryc. 4). Dzięki tym działaniom wzrosła atrakcyjność turystyczna miejscowości<sup>7</sup>.

Kolejna miejscowość – **Brzeg Dolny** położona jest w odległości około 30 km na zachód od Wrocławia. Początkowo miejscowość była osadą rybacką z młynami wodnymi i przeprawą przez rzekę, a w XV wieku zlokalizowano tu zamek rycerski. Prawa miejskie i herb miejscowość otrzymała w 1663 roku i nazwano ją od nazwiska właściciela Dyhernfurth. Miasteczko rozwijało się powoli i w XVII wieku była tu szkoła, drukarnia i kaplica<sup>8</sup>. Ważnym elementem w mieście było założenie pałacowo parkowe powstałe w XVIII wieku, w którym rozległy park dochodził do samej rzeki. Jednak największy rozwój miejscowości zwią-

wydobycia tego surowca (ryc. 3). Był to jedyny tego rodzaju port rzeczny na Śląsku w tym czasie. O przemysłowym charakterze miejscowości i zabudowy z tym związanej, przypominającej raczej charakter miejski, niż wiejski zadecydowały kolejne inwestycje<sup>5</sup>. Wybudowano tu najnowocześniejszą w regionie (w tym czasie) cukrownię, a następnie zakłady produkujące celulozę ze słomy. Do rozwoju Malczyc przyczyniło się również powstanie pod koniec XIX wieku węzła kolejowego<sup>6</sup>.

W Malczycach znajdowała się również przeprawa promowa i przystań dla łodzi osobowych, które kursowały w okresie międzywojennym drogą wodną pomiędzy Głogowem, Ścinawą, Lubiążem, Brzegiem Dolnym, Urazem i Wrocławiem. Powstała tu również stocznia remontowa, która częściowo funkcjonuje do dziś, zajmując się montażem kadłubów statków.

Obecnie port nie pełni swej pierwotnej funkcji (ryc. 5). Zachowało się w nim wiele elementów in-

frastruktury, które służyły do przeładunku surowców, postanowiono więc wykorzystać port i stocznię jako bazę do utworzenia Ekomuzeum Żeglugi. Planuje się udostępnienie części portu na przystań dla kajakarzy, żeglarzy i wioślarzy, a w pozostałej części zorganizowanie muzeum, w którym można będzie zaprezentować sposoby dawnego przeładunku surowców. Pierwszym krokiem było



Ryc. 4. Wnętrze Izby Muzealnej w Malczycach wewnątrz budynku administracyjnego stoczni (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 4. The interior of Museum Chamber inside an administration building (photo I. Niedźwiecka-Filipiak)

Ryc. 5. Port w Malczycach zimą 2008 r.  
(fot. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 5. A harbour in Malczyce in winter  
(photo I. Niedźwiecka-Filipiak)



zany był z zakładami chemicznymi, które zbudowano w czasie II wojny światowej. Była to pierwotnie fabryka produkująca gazy bojowe, po wojnie przekształcona w Zakłady Chemiczne Rokita, dające zatrudnienie wielu mieszkańcom miasteczka i okolicy.

Miasto, jak wiele innych na Dolnym Śląsku, w 1945 roku utraciło prawa miejskie, jednak stosunkowo szybko otrzymało je z powrotem (1954 r.). Ciekawostką jest to, że do dziś w mieście funkcjonuje przeprawa promowa i odczuwa się brak mostu drogowego, jest jedynie most kolejowy.

Mieszkańcy nie korzystają obecnie bezpośrednio z walorów rzeki Odry, jedynie mogą udać się do położonej w odległości 5 km od Brzegu, pobliskiej wsi Wały, gdzie w okresie letnim otwarty jest Ośrodek Wypoczynkowo-Rekreacyjny. Jest tam baza noclegowa, wypożyczalnia łodzi żaglowych i innego sprzętu pływającego. Miejsce to znajduje się w pobliżu ważnej budowli hydrotechnicznej – stopień wodny „Brzeg Dolny”.

Byłe miasteczko **Uraz** notowane jako osada już ok. 1200 r. otrzymało akt lokacyjny w 1300 r. Z tych lat pochodzi jego układ przestrzenny z rynkiem pośrodku, wzniesionymi później świątyniami: zborem ewangelickim i kościołem katolickim. Osiedle związane było z przeprawą przez Odrę, której strzegł pochodzący z XIV wieku zamek. Do dzisiaj zachowały się mury zamku, na niewielkim wzgórzu otoczo-

ne niegdyś fosą a obecnie małymi stawkami. Rozwój Urazu przypadł na wiek XVIII i początek XIX, prawa miejskie utracił w 1945 r., podobnie jak wiele małych miast dolnośląskich. W czasie powodzi w 1997 r. Uraz bardzo ucierpiał, zalane zostały budynki, obecnie nowe domy odsuwają się od rzeki, przykładem jest szkoła wybudowana ok. 1 km od starej zabudowy. Piękna okolica sprzyja przedsięwzięciu, które zainicjowane zostało przed kilku laty. Powstała wtedy inicjatywa stworzenia przystani dla kajaków i łodzi, a tym samym powiązania Urazu ze szlakami rowerowymi i wodnymi z Wrocławiem i dalej z miastem powiatowym Brzegiem Dolnym. W okolicy Urazu zwraca uwagę przybrzeżna przyroda nadodrzańska, m.in. chronione siedliska konwalii. Efektem działań jest czynna obecnie prywatna przystań rzeczna zwana oficjalnie Port Uraz.

Kolejna miejscowość **Siechnice** to bardzo młode miasto – prawa miejskie uzyskały zaledwie w 1997 roku. Miasto powstało na bazie dawnej wsi owalnicowej o funkcji typowo rolniczej. Na początku XX wie-

ku po wybudowaniu elektrowni i huty wieś zaczęła przekształcać się w osiedle chłopo-robotnicze, a liczba ludności zajmującej się rolnictwem sukcesywnie malała<sup>9</sup>.

Północną granicę Siechnic tworzy Odra z równoległe do niej płynącą Oławą, natomiast przez południową część miasta przepływa rzeka Szalona. Te trzy rzeki tworzą malownicze rozlewiska i ciekawe formy wodne. Istniejące w lasach pomiędzy Siechnicami i Kotowicami systemy kanałów i śluz są pozostałościami po czasach, gdy Oława wraz z Odrą były źródłem wody pitnej dla Wrocławia. Część zbiorników wodnych znajdujących się w granicach miasta została wykorzystana na miejsca rekreacji jego mieszkańców.

Na obszarze gminy Święta Katarzyna planowane jest utworzenie Parku Krajobrazowego – „Dolina Odry II”. W jego skład wejdą: jezioro Kotowickie (Kotowice), Czarna Łacha (Siechnice), łąki i polany w Trestnie, łąki i dolina Oławy pomiędzy Mokrym Dworem, a Siechnicami oraz lasy pomiędzy Siechnicami, a Kotowicami. Jest to duża szansa dla Siech-





Ryc. 6. Położenie badanych miejscowości na ziemi kłodzkiej i w Czechach (oprac. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 6. Situation of researched places in Kłodzko Land and in the Czech Republic (by I. Niedźwiecka-Filipiak)

nic na zachowanie w jego sąsiedztwie terenów o niepowtarzalnym charakterze i krajobrazie, będących ewentualnie miejscem wypoczynku i rekreacji mieszkańców Siechnic, Wrocławia i regionu.

## Miejscowości na terenach podgórskich

Kolejna grupa miejscowości to 5 miast położonych w Kotlinie Kłodzkiej oraz jedno w Czechach (ryc. 6). Każde z nich ma różne po-

wiązania z rzekami, które im towarzyszą.

Źródło rzeki Bystrzyca Dusznicka mieści się w okolicy Zieleńca położonego w Górach Bystrzyckich. Długość rzeki szacuje się na 33 km. Bystrzyca Dusznicka przepływa w dużej mierze przez tereny mające charakter uzdrowiskowy i turystyczny m.in. przez Polanicę, Szczytną, Duszniki Zdrój. Rzeką zbiera także wody spływające z Gór Stołowych oraz Gór Bystrzyckich i Orlickich. Bystrzyca Dusznicka ma wyraźnie wykształconą dolinę, tak jak jej dwa prawobrzeżne dopływy – Wieli-

sławka i Rogoziniec, zaś lewobrzeżne dopływy Bystrzycy Dusznickiej to krótkie i często okresowe cieki, głównie w północnej części Polanicy. Na obszarze zabudowanym rzeka jest uregulowana poprzez obudowanie koryta blokami kamiennymi. Rzeką Bystrzyca Dusznicka oraz jej większe dopływy mają charakter górskich potoków. Prędkość nurtu wynosi do 3m/s. Charakterystyczne są duże wahania stanu wody, szczególnie na przełomie wiosny i lata po wystąpieniu opadów nawałnicowych. W takim przypadku przepływ średni ( $2,1 \text{ m}^3/\text{s}$ ) może zwiększyć się nawet czterdziestokrotnie (przepływ powodziowy). W czasie wysokich wodostanów woda w rzece występuje ze swojego koryta i zalewa dolinę, tak jak stało się to w lipcu 1998 roku.



Ryc. 7. Widok na zrujnowany budynek w Polanicy Zdroju w powodzi z 1998 r. (fot. M. Gąsior)

Fig. 7. View of a dilapidated building in Polanica Zdrój during a flood in 1998 (photo M. Gąsior)



Ryc. 8. Ten sam budynek po odbudowie w roku 2009 (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 8. The same building after renovation in 2009 (photo I. Niedźwiecka-Filipiak)

Ryc. 9. Dodatkowa ozdoba rzeki w Polanicy Zdroju – fontanny (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak, 2009)

Fig. 9. Additional decoration of the River in Polanica Zdrój – fountains (photo I. Niedźwiecka-Filipiak, 2009)



## Miejscowości uzdrowiskowe

Health resort places over the river

**Polanica Zdrój** wzmiankowana była po raz pierwszy w XIV wieku jako osada, stanowiąca własność znanego rodu rycerskiego von Glau-bitzów, rezydujących na zamku Szczerba. Od początku XIX (1827 r.) wieku w Polanicy zaczęto tworzyć uzdrowisko na bazie odkrytych tu źródeł wód leczniczych.

Rzeka Bystrzyca Dusznicka przepływa przez środek miasta Polanica Zdrój. Ma to ogromny wpływ na wygląd miejscowości. Polanica bardzo dobrze wykorzystwała ten atut bliskości wody. Miasto otwarte jest na rzekę, wzdłuż jej brzegów po obu stronach wprowadzono bulwary spacerowe z miejscami do siedzenia, zielenią, ekspozycją zabudowy po drugiej stronie rzeki. Można również zejść po wygodnych schodach na taras do wody i spojrzeć na miasto i rzekę z jej poziomu. Po powodzi, która zniszczyła centrum miejscowości w 1998 r. (rys. 7) całość odbudowano, odnowiono i nadano temu wnętrzu reprezentacyjne oblicze (ryc. 8). Wprowadzono oświetlenie, a także różnego rodzaju fontanny, które są w nocy są podświetlane przez co urozmaicają wnętrze miasta (ryc. 9).

**Lądek Zdrój** położony nad Białą Łądecką, jest jednym z najstarszych

uzdrowisk w Sudetach i w kraju. Źródła były znane już w XIII wieku, czego dowodzą wykopaliska. Miasto założono w XIII w., prawa miejskie uzyskał Lądek od Henryka Probusa, a potwierdził je 1337 r. książę Bolko II Ziębicki. Miasto leżało na szlaku solnym z Czech do Krakowa, rozwijało się dobrze, odbywały się cotygodniowe targi, jednak ucierpiało przez wojny, pożary, kontrybucje, bunt. W XIV wieku wykorzystywano do kąpeli ciepłe źródła. Z biegiem lat odkrywano nowe i wznoszono obiekty, a równocześnie rozwijało się miasteczko. Esowata forma przestrzenna Lądka Zdroju jest wynikiem nawiązania do zarysu doliny Białej Łądeckiej i jej dopływu – Rudawki położonej na zachód od miasta<sup>10</sup>. Do dzisiaj zachował się układ urbanistyczny miasta, z rynkiem, w którym jest pełna obudowa pierzei kamienicz-

kami barokowymi. Parcele rynku sięgały od strony północnej aż do rzeki, z wybudowanym tam w 1565 roku kamiennym mostem z figurą św. Jana Nepomucena (ryc. 10). W XIX wieku nastąpił znaczny rozwój uzdrowiska, powstał zespół budowli uzdrowiskowych służących do obsługi licznych kuracjuszy.



Ryc. 10. Średniowieczny most Jana Nepomucena w Lądku Zdroju (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak, 2009)

Fig. 10. Jan Nepomucen medieval bridge in Lądek Zdrój (photo I. Niedźwiecka-Filipiak, 2009)



Ryc. 11. Miejsce wypoczynkowe nad rzeką Białą Łądecką w Łądku Zdroju (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak, 2009)

Fig. 11. Leisure place over the Biała Łądecka River in Łądek Zdrój (photo I. Niedźwiecka-Filipiak, 2009)



Obecnie nabrzeża rzeki są zadbane, a w niektórych miejscach wykorzystane na miejsce rekreacji i wypoczynku mieszkańców (ryc. 11). W części zdrojowej miasta wybudowano w latach 30. XX wieku jedyny kryty most w Polsce o ciekawej formie. Łączył dwa sanatoria przedzielone rzeką Biała Łądecka (ryc. 12). Dzisiaj obiekt wciąż stanowi integralną całość z neogotyckim zamkiem

wybudowanym w 1860 roku (willa Werbauer), gdzie funkcjonował zakład gimnastyki leczniczej, masaży, termo i elektroterapii oraz kąpeli.

**Duszniki Zdrój** założone prawdopodobnie przed 1278 rokiem, pełniły początkowo rolę miejsca postojowego przy drodze do Czech. Miejscowość uzyskała prawa miejskie przed 1324 r. i do dzisiaj zachowała układ urbanistyczny z rynkiem i roz-

Ryc. 12. Kryty most w Łądku Zdroju (praca studencka z pleneru rysunkowego w roku 2004)

Fig. 12. A covered bridge in Łądek Zdrój (student work from drawing open in 2004)



chodzącymi się z niego uliczkami. Granice miasta położonego na wzgórzu tworzyła Bystrzyca i jej lewobrzeżny dopływ Branecka Woda, które płyną poniżej starego miasta<sup>11</sup>. Znajduje się tu interesujący przykład zachowanego młyna wodnego przeznaczonego do wyrobu papieru. Położony jest poniżej miasta na rzece Bystrzycy Dusznickiej i obecnie nadal jest czynny, pełniąc rolę dużej atrakcji turystycznej. Część uzdrowiskowa położona jest niżej od miasta nad dopływem Bystrzycy i wznosi się stopniowo do Zieleńca mijając po drodze schronisko pod Muflonem (ryc.13). Dzięki dobrym warunkom klimatycznym i terenowym rozwinął się ośrodek turystyczny i narciarski. Uzdrowisko wykorzystuje kilka ujęć leczniczych źródeł mineralnych, w XIX w. zbudowano tu liczne obiekty sanatoryjne i szpitale.



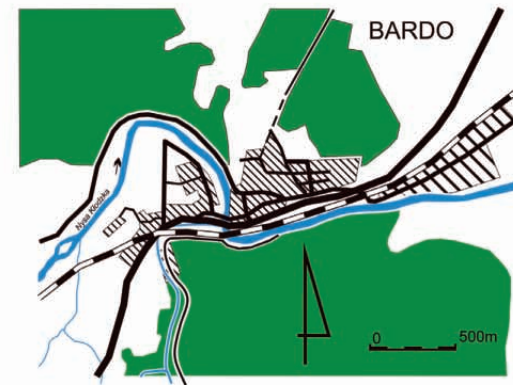
Ryc. 13. Bystrzyca Dusznicka w rejonie Dusznik Zdroju (fot. Z. Borcz, 2008)

Fig. 13. Bystrzyca Dusznicka River in the region of Duszniki Zdrój (photo Z. Borcz, 2008)



Ryc. 14. Przełom rzeki Nysy Kłodzkiej w Bardzie (oprac. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 14. A watershed of the Nysa Kłodzka River in Bardo (by I. Niedźwiecka-Filipiak)



-  ZABUDOWA MIESZKANIOWA
-  ZABUDOWA PRZEMYSŁOWA
-  TERENY ZIELENI
-  WODY POWIERZCHNIOWE

## Miejscowości w sąsiedztwie przełomu rzeki

### Places in the neighbourhood of the watershed of the river

W terenie górskim miasta były lokalizowane w malowniczych przełomach rzek. Często było to spowodowane wzrostem bezpieczeństwa tak położonych osad. Dziś natomiast zachwyca malowniczość takiego położenia miasteczek i piękno otaczającego krajobrazu. **Bardo** leży w zakolu Nysy Kłodzkiej, która tworzy tu przełom pomiędzy Górą Kalwarią i Wzgórzem Różańcowym (ryc. 14). Osada sięga bardzo odległych czasów, I i II wieku n.e., W XI wieku w czasach słowiańskich Bardo, o czym świadczy jego nazwa, było grodem przygranicznym z Czechami. Już w XIII wieku wierni katolicy odwiedzali cudowną figurkę maryjną<sup>12</sup>. Po okresie grabieży i wojen husyckich kult maryjny ponownie rozwinął się. W XIV wieku miało miejsce obsunięcie się części zbocza Góry Kalwarii, wówczas kamienny most na Nysie został przebudowany i podniesiony (ryc. 15). Obecnie Bardo jest miejscem odwiedzanym licznie nie tylko przez pielgrzymów, lecz również przez turystów podziwiających piękną okolicę.



Ryc. 15. Odbudowany w latach powojennych kamienny most w Bardzie (praca studencka z pleneru w roku 2001)

Fig. 15. A stone bridge in Bardo, rebuilt past 1945 (student work from drawing open in 2001)

## Miejscowości w sąsiedztwie przełomu rzeki

### Places in the neighbourhood of the watershed of the river

osadzie Krcin, położone jest na występie skalnym, posiada zamek, przebudowany częściowo w duchu renesansowym (ryc. 16). Fasady kamienic w rynku utrzymane w stylu weneckiego renesansu. Poniżej miasta przepływa rzeka Metuja oddzielona od miejskiej zabudowy wysoką „ścianą” skalną. Na dole przechodzi droga, malowniczo poprowadzona trasa rowerowa, przy której znajdują się zabudowania dawnego młyna. Na poziomie drogi dojazdowej do miasta stworzono punkty widokowe na dolinę, a na skale ustawiono rzeźbę przedstawiającą dziewczynę – personifikację rzeki Metuji (ryc. 17). Miasto zostało zbudowane na skale otoczonej z trzech stron rzeką Metują. Ciekawostką jest przytulony do skał młyn, przez który przechodzi droga do pobliskiego mostu (ryc. 18).

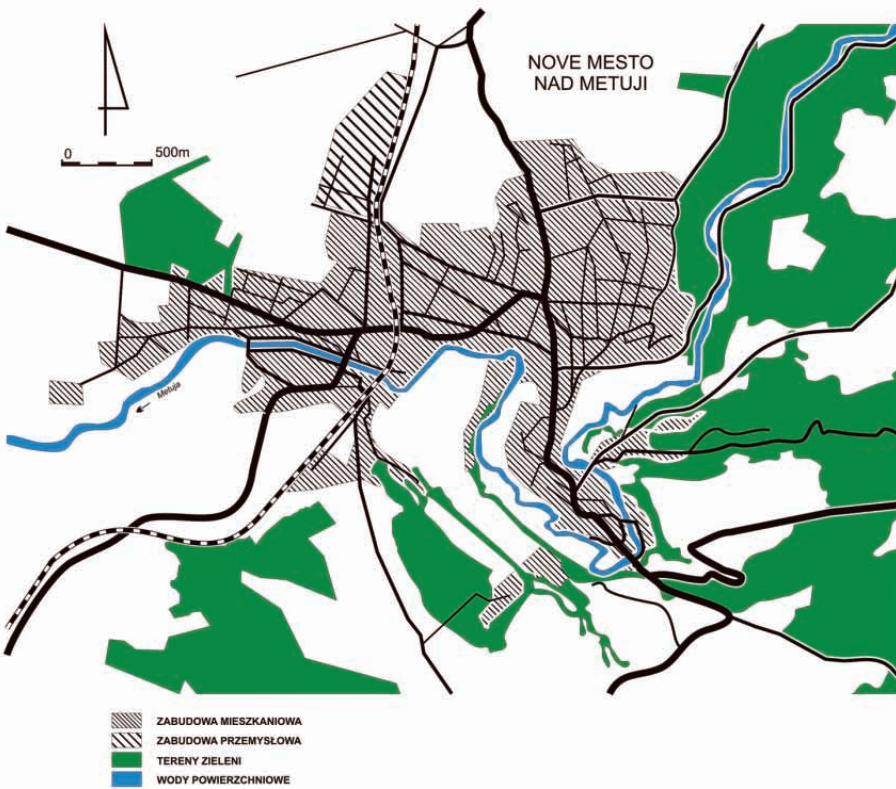
**Nove Mesto nad Metuji** Czeskie miasto założone w 1501 r., mające swoje początki we wcześniejszej

Miejscowości w sąsiedztwie zalewu

Places in the neighbourhood of a bay

**Radków** położony jest w dolinie rzeki Pośny. Jest to jedno z najstarszych miast ziemi kłodzkiej. Prawdopodobnie już w XI w. istniał tu gródek. Prawa miejskie osada otrzymała w XIV w. W XIX w. stał się znaczącym ośrodkiem przemysłowym i wtedy miasto zaczyna przeżywać rozkwit<sup>13</sup>. Duże ożywienie wynikało z napływu turystów zmie-





Ryc. 16. Przełom rzeki Metuja w okolicy Nove Mesto nad Metuji (oprac. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 16. Metuja watershed in the vicinity of Nove Mesto on Metuja (by I. Niedźwiecka-Filipiak)

rzających na Szczeliniec i tzw. szosę 100 zakrętów. Bardzo ważnym dla miasta stały się miejscowe kamieniołomy wydobywające piaskowiec. W latach 70. XX wieku wykonano obwodnicę starego miasta i wybudowano zalew na Cerwonohorskym potoku. Jest to obecnie znane

miejsce rekreacji i wypoczynku nie tylko mieszkańców Radkowa, ale również regionu.

Dla porównania dodatkowo wspomniano **Kobyłą Górę**, kolejną miejscowość, w której znajduje się zbiornik wodny wybudowany w latach 1976–1983 na rzece Mereszni-

ca. Miejscowość położona jest w malowniczej okolicy Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy. Atrakcyjność tego miejsca wynika również z połowania terenu Wzgórz Trzebnickich i Ostrzeszowskich.

Wspomniany zbiornik wodny jest zbiornikiem retencyjnym, który stał się miejscem rekreacji znanym nie tylko w najbliższej ale i dalszej okolicy. Obecnie znajduje się tu plaża i baza Jacht Klubu z możliwością wypożyczenia sprzętu pływającego. Przez dłuższy czas problemem było duże zanieczyszczenie wody. Sytuacja uległa znacznemu polepszeniu od 1996 roku, kiedy w Ligocie wybudowano oczyszczalnię ścieków i zmniejszyła się ilość odprowadzanych do zbiornika nieoczyszczonych ścieków bytowych z okolicznych miejscowości.



Ryc. 17. Rzeźba będąca personifikacją rzeki Metuji (fot. Z. Borcz)

Fig. 17. Sculpture which is a personification of the Metuja River (photo Z. Borcz)



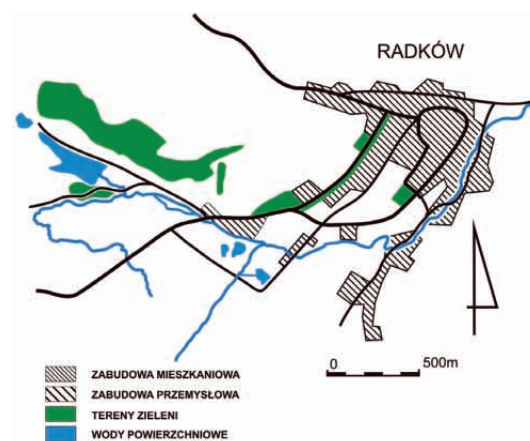
Ryc. 18. Widok na drogę przejazdową przez młyn (fot. Z. Borcz)

Fig. 18. View on a track through a mill (photo Z. Borcz)



Ryc. 19. Radków i zalew na Czerwonoehorskim potoku (oprac. I. Niedźwiecka-Filipiak)

Fig. 19. Radków and a Bay on Czerwonoehorski stream (by I. Niedźwiecka-Filipiak)



## Podsumowanie

### Conclusion

Na podstawie przedstawionych w niniejszym artykule 13 miejscowości, można pokazać jak różne są powiązania małych miast i rzeki. Jest to zależne od czynników naturalnych, np. wielkości przepływającego cieku, czy ukształtowania terenu, ale również duży wpływ ma człowiek i sposób w jaki wykorzysta potencjał rzeki.

Rzeka może być obecnie wykorzystana, przede wszystkim na rozwój rekreacji mieszkańców miasta, ale również okolicy. Duża rzeka może stać się bazą do wybudowania przystani rzecznych i zorganizowania rekreacyjnej komunikacji wodnej pomiędzy różnymi ośrodkami. Przy odpowiednim zagospodarowaniu otoczenia rzek przepływających przez poszczególne miejscowości można podnieść atrakcyjność wizualną miasta i zwiększyć ilość terenów rekreacyjnych w postaci bulwarów spacerowych wzdłuż rzek. Rozlewiska, starorzecza mogą być bazą do utworzenia ścieżek dydaktycznych, natomiast zbiorniki wodne na bazie przepływających w pobliżu małych miast rzek, są miejscami rekreacji i wypoczynku jego mieszkańców<sup>14</sup>.

Odpowiednie zagospodarowanie i umiejętne wykorzystanie potencjału drzemącego w rzekach przepływających przez małe miasta lub płynących w ich pobliżu może tak-

że zwiększyć atrakcyjność turystyczną poszczególnych miejscowości.

**Irena Niedźwiecka-Filipiak**

**Zuzanna Borcz**

Institut Architektury Krajobrazu  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Institute of Landscape Architecture  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

### Przypisy

<sup>1</sup> Rolę rzeki w historii osadnictwa, a w szczególności powstawaniu miast opisuje Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice, s. 12–29.

<sup>2</sup> Problem ten pokazuje A. Pancewicz na przykładzie sieci hydrograficznej Krakowa. *Ibidem*, s. 20.

<sup>3</sup> W ostatnim czasie w wielu polskich, dużych miastach podejmuje się próby zagospodarowania terenów nadrzecznych. Jednym z takich miast jest Poznań, dla którego opracowano kilka projektów, zaprezentowanych przez W. Dreszera. We wstępie autor napisał „*Ku rozbudzeniu wyobraźni, umysłów i serc mieszkańców*

*Poznania*”. Dreszer W., 2006, *Warta w Poznaniu. Projekt – „Dolina Artefaktów”*, Wyd. Akademii Sztuk Pięknych w Poznaniu.

<sup>4</sup> Praca wykonana w 2007 r. w ramach umowy Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu z Partnerstwem Doliny Środkowej Odry, opiekunowie merytoryczni dr inż. I. Niedźwiecka-Filipiak i dr inż. Z. Kuriata, studenci M. Bochenek, J. Boguś, P. Matuszewicz.

<sup>5</sup> Miejscowość wliczana jest do zbioru miast śląskich rozpatrywanego przez W. Drobka, pomimo tego, że nigdy nie miała praw miejskich. Drobek W., 1999, *Rola miast zdegradowanych w sieci osadniczej Śląska*, Wyd. Instytut Śląski, Opole, s. 72–73.

<sup>6</sup> Maciejewski J., Załęski J., 1987, *Gmina Malczyce, Inwentaryzacja Krajoznawcza woj. wrocławskiego*, z. 8, PTTK, Oficyna Wydawnicza Sudety, Wrocław, s. 10.

<sup>7</sup> Na znaczenie atrakcyjności turystycznej w rozwoju małych miast zwraca uwagę m.in.



Ryc. 20. Wędkarze nad zalewem w Radkowie (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak, 2004)

Fig. 20. Anglers at a bay in Radków (photo I. Niedźwiecka-Filipiak, 2004)

Ryc. 21. Pomost spacerowy na zalewie w Radkowie (fot. I. Niedźwiecka-Filipiak, 2004)

Fig. 21. A pier on a bay in Radków (photo I. Niedźwiecka-Filipiak, 2004)



W. Kosiński, 2000, *Aktywizacja turystyczna małych miast*, Monografia 269, Seria Architektura, wyd. Politechnika Krakowska, Kraków.

<sup>8</sup> Kozioł I., Załęski J., 1996, *Miasto i gmina Brzeg Dolny, Inwentaryzacja Krajoznawcza woj. wrocławskiego*, z. 14, PTTK, Oficyna Wydawnicza Sudety, Wrocław, s. 13.

<sup>9</sup> Gonda-Soroczyńska E., 2007, *Siechnice. Rodowód miasta*, Wyd. Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu.

<sup>10</sup> Miasto było lokowane po południowej stronie rzeki Białej Łądeckiej wzdłuż drogi, która przechodziła jej doliną Eysmontt R., 2009, *Kod genetyczny miasta. Średniowieczne miasta lokacyjne Dolnego Śląska na tle urbanistyki europejskiej*, Wyd. VIA NOVA, Wrocław, s. 354.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 284.

<sup>12</sup> Więcej informacji na temat bogatej historii Barda w: Staffa M., 1993, *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, Wyd. I-Bis, Wrocław, s. 41–62.

<sup>13</sup> Staffa M., 1992, *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, Wyd. I-Bis, Wrocław, s. 199–201.

<sup>14</sup> Rzeka może być wykorzystana do tworzenia miejsc integrujących społeczność miasta, wzmacniających więzi społeczne, co jest bardzo istotne do prawidłowego funkcjonowania społeczeństwa. Pawłowska K., 2001, *Idea swojskości miasta*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków, s. 6–12.

#### Literatura

1. Dreszer W., 2006, *Warta w Poznaniu. Projekt – „Dolina Artefaktów”*, Wyd. Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie.
2. Drobek W., 1999, *Rola miast zdegradowanych w sieci osadniczej Śląska*, Wyd. Instytut Śląski, Opole.
3. Gonda-Soroczyńska E., 2007, *Siechnice. Rodowód miasta*, Wyd. Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu.
4. Eysmontt R., 2009, *Kod genetyczny miasta. Średniowieczne miasta lokacyjne Dolnego Śląska na tle urban-*

*styki europejskiej*, Wyd. VIA NOVA, Wrocław.

5. Kosiński W., 2000, *Aktywizacja turystyczna małych miast*, Monografia 269, Seria Architektura, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków.

6. Kozioł I., Załęski J., 1996, *Miasto i gmina Brzeg Dolny, Inwentaryzacja Krajoznawcza woj. wrocławskiego*, z. 14, PTTK, Oficyna Wyd. Sudety, Wrocław

7. Maciejewski J., Załęski J., 1987, *Gmina Malczyce, Inwentaryzacja Krajoznawcza woj. wrocławskiego*, z. 8, PTTK, Oficyna Wyd. Sudety, Wrocław.

8. Nowacka-Rejzner U., 2001, *Znaczenie małych cieków wodnych dla kształtowania środowiska miejskiego na przykładzie Krakowa*, Wyd. Politechniki Krakowskiej.

9. Pancewicz A., 2004, *rzeka w krajobrazie miasta*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice,

10. Pawłowska K., 2001, *Idea swojskości miasta*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.

11. Staffa M., 1992, *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, Wyd. I-Bis, Wrocław.

12. Staffa M., 1993, *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, Wyd. I-Bis, Wrocław.



# Woda w krajobrazie dużego miasta na przykładzie Kopenhagi

Eleonora Gonda-Soroczyńska

Water in the  
Landscape of a Big  
City on the Basis  
of Copenhagen

## Wprowadzenie

### Introduction

Wiele dużych miast położonych jest nad morzem, rzeką lub jeziorem. Wystarczy wspomnieć niektóre z nich, tj.: Warszawa nad Wisłą, Praga nad Wełtawą, Paryż nad Sekwaną, Rzym nad Tybrem, Londyn nad Tamizą, Berlin nad Sprewą, Kopenhaga nad morską cieśniną. To ostatnie poprzecinane jest kanałami. Wymienione jednostki osadnicze akwenom zawdzięczają najczęściej swoją „wielkość”, rozwój, popularność, powiązania z innymi krajami, z innymi kontynentami.

Obecność wody w ich krajobrazie wpłynęła na to, iż posiadają one niepowtarzalny charakter, indywidualny kształt, wyjątkowe oblicze. Niektóre z nich na przestrzeni dziejów stały się największymi ośrodkami w swoim kraju.

Ciekawym przykładem jest Kopenhaga, stolica Danii – najstarszego królestwa na świecie, licząca 626 tys. mieszkańców (cały zespół miejski tzw. Wielka Kopenhaga 1,7 mln osób). Zajmuje ona ogólną powierzchnię 43,1 tys. km<sup>2</sup>.

Nazwa metropolii pochodzi od słowa Kjobmandehavn (kjobmand – kupiec, havn – zatoka). Już w nazwie uwzględniono termin zatoki, jako ważny element w egzystencji miasta. Usytuowana Kopenhaga nad cieśniną Sund rozwijała się w bardzo szybkim tempie dzięki wyjątkowej lokalizacji wśród wód. Umacniała ona

swą pozycję i stała się jednym z najważniejszych centrów komunikacji i handlu w Europie. To największe, kameralne, duńskie miasto, jedno z ładniejszych w Europie, łączy urok przeszłości i czar andersenowskich baśni z nowoczesnością i rozrywkowym charakterem mieszkańców. Położone jest na jednej z 406 wysp duńskich, tj. Zelandii, na wschodnim jej wybrzeżu i częściowo na pobliskiej wyspie Amager. Nie wszystkie wyspy tworzące ten niewielki kraj, a jest ich 76 są zamieszkane. Tylko 17 wysp liczy więcej niż 1000 mieszkańców. Na wyspie Zelandia, na której usytuowana jest Kopenhaga mieszka około 2 mln osób. Około 150 tysięcy mieszkańców żyje na pobliskiej wyspie Amager, gdzie zlokalizowano główne, duńskie, międzynarodowe kopenhaskie lotnisko w Kastrup, będące wizytówką miasta i jednym z nielicznych portów świata, które w międzynarodowym rankingu pasażerów od lat otrzymuje najwyższe oceny.

Kopenhaga prezentuje się najciekawiej od strony wody. O jej uroku decyduje położenie nad morską cieśniną i wśród kanałów wchodzących w głąb miasta. Krajobraz metropolii, zwłaszcza starego miasta i śródmieścia przypomina Amsterdam. Jest miastem fascynującym i nadającym się na spędzenie zarówno wakacji, jak i krótkiego weekendu, bez względu na porę roku, upodobania i wiek odwiedzających (nie bez powodu tak ważna funkcja turystyczna miasta). To jedna z niewielu światowych

Ryc. 1. Most nad cieśniną Sund

Fig. 1. Bridge over the Sund strait



metropolii, którą można obejść pieszo w ciągu jednego dnia. Od 1 lipca 2000 roku Kopenhagę połączono ze szwedzkim miastem Malmö mostem nad cieśniną Sund (ryc. 1). Most jest jedynym w swoim rodzaju. To najdłuższy most świata łączący dwa kraje. To ważny element w krajobrazie miasta.

Kopenhaga została założona w 1000 roku przez Sweyna I Forkberda, jako mała rybacka osada, którą interesowali się kupcy, handlarze. Jej usytuowanie nad Morzem Bałtyckim, Morzem Północnym, w otoczeniu wody, na wyspie zdecydowało, iż rozwijała się niezwykle szybko. To dobry przykład dużego miasta, które swoje powstanie, rozwój zawdzięcza otaczającym je wodom (cieśninie, jeziorom, kanałom).

## Stan badań

### Status of researches

Czym innym są akweny dla geografa, archeologa, czym innym dla historyka, socjologa, a jeszcze zupełnie inaczej postrzegane są przez architektów, urbanistów, planistów. Znaczenie wody w jednostce osadniczej postrzegano najczęściej w kontekście poszczególnych dyscyplin i zagadnień badawczych. Nie stanowiło ono odrębnego problemu badawczego. W prowadzonych badaniach (fragmentarycznych, cząstkowych, związanych z poszczególnymi dziedzinami wiedzy) uwzględniano różne punkty widzenia, w różnych ujęciach czasoprzestrzennych.

Obecnie w badaniach zwraca się uwagę na interdyscyplinarne ujęcie problemu. Istotne są badania interakcji zjawisk zachodzących pomiędzy środowiskiem naturalnym i kulturowym. W nich celem podstawowym jest wyłonienie harmonijnego krajobrazu dolin rzecznych, obszarów przy zbiornikach wodnych, z zachowaniem prawidłowych proporcji.

Odrębność krajobrazu miast nadrzecznych, przy zbiornikach wodnych stanowi temat dla wielu gałęzi nauk, w tym dla geografii, architektury, architektury krajobrazu. W środowisku przyrodniczym dolin rzecznych i terenach przy wodach obserwuje się liczne przemiany, które wynikają również z eksploatacji tegoż środowiska przez społeczności ludzkie. Interesujące są ich wzajemne powiązania, relacje, oddziaływania, którymi zajmuje się zwłaszcza zespół nauk historyczno-przyrodniczych i historyczno-społecznych. Nauki te najczęściej analizują te tereny przy wodach w aspekcie uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych, hydrologicznych, technicznych, geologicznych, ekologicznych. W badaniach tych dominuje literatura dotycząca gospodarki wodnej, hydrologii, hydrografii<sup>1</sup>.

Geneza jednostek osadniczych nad wodami, analiza środowiska ich społeczności zawarta jest w badaniach archeologiczno-osadniczych oraz humanistycznych. Rozwój ośrodków nad zbiornikami wodnymi, zawarty jest w wielu opracowa-

niach z zakresu historii kultury materialnej, społecznej, historii architektury i urbanistyki<sup>2</sup>. Analizy badawcze nie zawierają uporządkowania i hierarchizacji jednostek miejskich o zbliżonym położeniu geograficznym. Uwzględniano jedynie ogólną lokalizację miast położonych nad wodami, mając na względzie postawy wybitnych autorów polskiej myśli urbanistycznej<sup>3</sup>. W żadnej z pozycji literatury nie ma zagadnień dotyczących stricte roli akwenów w mieście. W pewnym zakresie problematyka ta ujęta jest przez niektórych autorów w opracowaniach dotyczących miejskich terenów nadrzecznych<sup>4</sup>, a także omówiono tematy związane z percepcją przestrzeni miejskiej oraz związane z tożsamością miejsca, z jego niezwykłością i swojskością<sup>5</sup>. W kontekście bliskości wód ważnymi na chwilę obecną są interdyscyplinarne publikacje dotyczące zagospodarowania, kompozycji, rewitalizacji terenów nadrzecznych, terenów nad wodami i przy wodach.

Problematyka wody w mieście jest przedmiotem wielu teoretycznych rozważań związanych z kreowaniem harmonijnego krajobrazu zurbanizowanych dolin rzecznych. Aktualność i waga tematu sprawiają, iż coraz więcej badaczy zajmuje się tą problematyką w szerszym zakresie, tj. wodą w mieście, a także coraz częściej zagadnienia te stają się tematem licznych seminariów, konferencji i sesji naukowych.

## Ujęcie problemu

### Approach to the problem

Woda w krajobrazie dużego miasta to ważny jego element. Wodę tę stanowić może rzeka, morze, jezioro lub inny zbiornik wodny, stanowiące najczęściej jeden z elementów krajobrazu naturalnego<sup>6</sup>. Niełatwe jest zrozumienie procesów i współzależności zachodzących pomiędzy określonym akwenem a jednostką osadniczą, jaką jest duże miasto. Przykładowo rzeka wraz z doliną i zlewnią tworzą wspólny organizm, a miasto nadaje temu organizmowi indywidualne cechy. Dolina, dzięki swym żyznym glebom zachęcała do osadnictwa na określonym terenie.

Krajobraz obszarów nadrzecznych nad zbiornikami wodnymi posiada cechy bardzo różnorodne ze względu na: urzeźbienie terenu, szatę roślinną, klimat, historię. Każdy naturalny zbiornik wodny stworzył odrębną kulturę, dzięki której rosła potęga całych cywilizacji. Naturalne zbiorniki, postrzegane w kontekście przestrzenno-krajobrazowym oraz społeczno-gospodarczym są również częścią krajobrazu przetworzonego – kulturowego<sup>7</sup>. Wzajemne relacje zachodzące pomiędzy przestrzenią miejską a przekształcanym środowiskiem naturalnym należą do istotnych zagadnień wpływających i decydujących o kształcie, strukturze, istocie rozwoju przestrzeni miejskiej i stylu życia ich mieszkańców. Na-

turalne zbiorniki wodne mogą zatem stanowić wartość kreującą tożsamość miasta, do którego przynależą.

## Woda w historii osadnictwa

### Water in the history of settlement

Rzeka od czasów najdawniejszych wpływała na kształtowanie się osadnictwa. W dorzeczach rzek, nad ich brzegami, na brzegach mórz tworzyły się cywilizacje, powstawały zarówno wielkie metropolie, jak i małe ośrodki miejskie. Woda naturalna stanowiła czynnik niezbędny do życia. Wodą zaspakajał pragnienie człowieka, zwierzęta. To ona nawadniała i użyźniała gleby, ułatwiała, czy wręcz umożliwiała zdobywanie pokarmu. Bliskość morza, rzeka lub jej bliskie sąsiedztwo znacząco wpływały na rozwój gospodarczy, ekonomiczny, na stosunki polityczne, przemiany demograficzne i społeczne. Podobny wpływ miało i ma nadal bliskie sąsiedztwo mórz, co wyraźnie widać na przykładzie Kopenhagi. Wody okalające metropolię i przepływające przez jej wnętrze kanały, w sposób szczególny stworzyły warunki do rozwoju miasta. To tutaj rozwinął się przemysł środków transportu, głównie stoczniowego, produkcja maszyn, m.in. produkcja silników okrętowych, maszyn mleczarskich i chłodniczych, przemysł metalowy, elektrotechniczny i elektroniczny.





Ryc. 2. Widok na zabudowę mieszkaniową usytuowaną nad kanałem

Fig. 2. View on residential buildings situated on the canal

## Woda w planie miasta

### Water in the city plan

Kopenhaga w zadziwiający sposób łączy w sobie kameralność i cechy jednej z europejskich metropolii. Centrum miasta od zachodu w kierunku północnym otaczają trzy jeziora, tworzące półkole. Od północy opasa ją cytadela, od wschodu port, a na południu Plac Ratuszowy. Razem tworzą zamknięty czworobok. Wewnątrz niego usytuowane jest stare śródmieście, na które składają się dobrze zachowane budynki, ulice, place, studnie i przejścia.

Stara Kopenhaga posiada bardzo czytelny, średniowieczny układ ulic. Siatka ulic przypomina dawną twierdzę. Centrum oplatają pierścieniem fortyfikacje, które w międzyczasie zaadaptowano w kilkupasmowe bulwary. W śródmieściu znajduje się spora ilość wąskich i krętych uliczek. Nie wyczuwa się tu jednak ciasnoty. Stan ten powodują przecinające się kanały (ryc. 2) i szeroka fosa – pozostałości dawnego systemu obronnego. Zbiorniki wodne te rozgęszczają zwartą miejską zabudowę, zatem również wpływają na krajobraz miasta usytuowanego na wyspie.

Spośród wszystkich dzielnic na szczególną uwagę zasługuje Christianshavn. Jej obszar przecinają liczne kanały i ulice krzyżujące się pod kątem prostym, co sprawia, że potocznie nazywana jest ona „małym Amsterdamem” (ryc. 3).

ny, włókienniczy, odzieżowy, chemiczny, spożywczy, zwłaszcza mleczarski i piwowarski, poligraficzny i hutniczy, porcelanowo-fajansowy (od XVIII wieku znana Królewska Fabryka Porcelany). O Kopenhadze mówimy jako o wielofunkcyjnym ośrodku metropolitalnym.

Wody miast wzmacniały również system obronny, usprawniały komunikację, ułatwiały handel. Współcześnie Kopenhaga jest największym duńskim portem handlowym (przeładunki ok. 9 mln ton). Posiada stałe połączenia z pobliskimi krajami: Szwecją, Norwegią i Niemcami oraz Wielką Brytanią i Polską.

Rola naturalnych zbiorników wody w miastach na przestrzeni dziejów podlegała przemianom. Zwłaszcza obserwując rolę rzek dostrzec można, iż niektóre z nich w kontekście pełnionych funkcji zyskiwały na znaczeniu, inne stopniowo zanikały lub przeobrażały się pod wpływem zmieniającego się kierunku

rozwoju miast. Wody śródlądowe, zwłaszcza rzeki wpływały na zachowania ludności zamieszkującej miasta nadrzeczne, wykonywane przez nią zawody, na obyczaje, tradycje, wierzenia, orientację przestrzenną, światopogląd.

Analizując rolę zbiorników wodnych w historii osadnictwa oprócz wyartykułowania funkcji, znaczenia i oddziaływania w aspekcie gospodarczo-politycznym należy podkreślić także aspekt kulturotwórczy, który istotnie wpłynął na kształt i charakter miasta. Wody w mieście silnie oddziaływały na psychikę jego mieszkańców. Stanowiły coś bliskiego, swojskiego. Kojarzyły się z rodzimym krajobrazem. Rzeka w mieście często była częścią przestrzeni mitycznej. Postrzegano ją jako świętość, miejsce niezwykle. Rzeka czyniła tożsamość miejsca. Była przestrzennym elementem na stałe związanym z krajobrazem. Stanowiła znak identyfikacyjny.

Każde miasto położone na brzegu morza, nad rzeką, niezależnie od czasu i miejsca jego usytuowania, wyrosło z określonego środowiska naturalnego oraz przetworzonego-kulturowego, tworzy swój indywidualny wizerunek. W krajobrazie naturalnym, w jakim powstało tworzy ekologiczne i kulturowe unikalne środowisko. To środowisko jest jedyne i niepowtarzalne. Krajobraz naturalny, a w nim występujące wody określają charakter i tożsamość miasta. Naturalne zbiorniki wodne w mieście stanowią ważny czynnik urbanistyczny<sup>8</sup>. Historycznie ujmując rzeka dzięki swym funkcjom odpowiadała każdemu z nich. Woda w mieście decydowała o jego powstaniu, rozkwicie, przekształceniach lub upadku.

Wprowadzenie w przestrzeń nadbrzeży w mieście unikalnych obiektów posiadających oryginalną, niestandardową formę, cechujących się wysoką jakością rozwiązań architektonicznych i urbanistycznych podkreśla rolę wody w miastach. Eksponując w przestrzeni unikalne elementy (mosty, kładki, urządzenia hydrologiczne) podkreślamy nadbrzeżne, nadrzeczne położenie miasta. Mogą stanowić one zachętę dla inwestorów, stać się symbolem nowej funkcji w mieście (np. turystycznej), nowej idei obszaru (np. centrum sztuki, centrum dydaktyczne). Mogą stanowić katalizator dalszego rozwoju terenów w mieście na wodzie, między wodami, nad wodą. Mogą również otworzyć nowe możliwości kre-

atywnego zagospodarowania tkanki miejskiej.

## Woda w krajobrazie dużego miasta

### Water in the landscape of a big city

Woda w krajobrazie każdego miasta, dużego czy małego odgrywa istotną rolę. Jej obecność korzystnie wpływa na funkcjonowanie tych jednostek osadniczych. Do najważniejszych innych zalet jej obecności zaliczyć należy: łagodzenie klimatu, a tym samym obniżanie temperatury i zwiększanie wilgotności w okresach letnich upałów, korzystny wpływ na zdrowie człowieka; wymuszanie ochrony środowiska wodnego przed zanieczyszczeniem poprzez konieczność utrzymania czystości na zlewni; tworzenie warun-

ków do odbudowy zasobów wód podziemnych. Wody w mieście przyczyniają się także do tworzenia siedlisk przyrodniczych z roślinnością wodną i hydrofauną, stwarzania warunków prowadzących do zachowania unikalnej roślinności w dolinach rzek, przy innych akwenach.

Wody w miastach pełnią funkcję krajobrazową na terenie zurbanizowanym, funkcję rekreacyjną z wykorzystaniem akwenów i terenów przyległych, a także funkcję edukacyjną w formie prezentacji obszaru chronionego krajobrazu, niekiedy jeszcze zachowanego w mało zmienionej formie pierwotnej.

Można mówić o pięknie miast nad wodą. W estetycznym kształtowaniu obrazu miasta na szczególne podkreślenie zasługuje zwierciadło wody. Każdy motyw wodny powinien być odpowiednio wykorzystany dla tworzenia coraz to nowych widoków i kompozycji urbanistycz-

Ryc. 3. Widok na kanał w Christianshavn, potocznie nazywany „małym Amsterdamem”

Fig. 3. View on the Christianshavn canal, commonly known as “Little Amsterdam”





Ryc. 4. Nyhavn – Nowy Port, najbardziej charakterystyczna i malownicza uliczka Kopenhagi

Fig. 4. Nyhavn – New Port, the most characteristic and picturesque street in Copenhagen



nich. Rzeki wijące się w zakolach przez miasto, jeziora, zalewy, zatoki, kanały spławne – nadają miastom cechy indywidualne i stanowią często główny motyw albo podstawę kompozycji. Przeważnie partie położone nad wodą stanowią o całym uroku i pięknie miasta. Najwspanialszym przykładem połączenia architektury z wodą jest malownicza i uroczą Wenecja z najwspanialszym „salonem” świata, placem św. Marka. Jednak Kopenhagę czy Amsterdam, zaliczyć można do wybijających się ośrodków wśród wód w kontekście urbanistycznym.

Skala kompozycji architektonicznej i jej charakter muszą być zharmonizowane z wymiarami

wody, zarysem brzegu i rodzajem zieleni, co w tych dużych miastach obserwujemy. Nad małą wodą (rzeka) lepiej wygląda niska zabudowa, nad dużą – wysoka albo grupy zespołów z akcentami pionowymi. Te elementy obserwujemy w Kopenhadze.

We fragmentach miast wielkich jak np. Kopenhaga położonych bezpośrednio przy wodzie, tj. na nabrzeżu, w dolinach rzek, przy kanałach zachowały się cenne zespoły roślinne. Szereg zbiorników wodnych wraz z otoczeniem uznano za krajobrazy przyrodniczo-kulturowe. Doliny rzek trzeba uznać za korytarze ekologiczne.

Umiejętnie wykorzystane motywy wody i zieleni pozwalają w urba-

nistyce zatracić nudę i monotonię, nadać miastu cechy indywidualne i swoisty wyraz, tak konieczny dla tworzenia piękna.

## Zagospodarowanie terenów nad wodami a krajobraz miasta

Land development on the water and city landscape

Wyjątkowe są również niektóre ulice, uliczki, place Kopenhagi. Nyhavn – Nowy Port to najbardziej charakterystyczna i malownicza uliczka metropolii (ryc. 4). Stanowią ją dwie ulice: tzw. „nieporządna – grzeszna” i tzw. „porządna” z parzystymi numerami. Wyczuwa się tutaj marynarską atmosferę z poprzedniej epoki. Tętni życiem przez całą dobę.

Architektoniczny obraz miasta kształtował się od XVI do początku XIX wieku pod wpływem niderlandzkiego manieryzmu, późnego baroku i klasycyzmu (ryc. 5).

Jak wynika z oceny stanu obecnego, trzeba szukać kompromisu pomiędzy rozwojem miasta a ekologicznymi funkcjami zbiorników wodnych. Niektóre fragmenty rzek na trwałe zmienione muszą takimi pozostać i pełnić rolę kanałów miejskich, jak to ma miejsce w Kopenhadze.

Niezbędna jest właściwa eksploatacja akwenów w mieście – konserwacja i usuwanie ewentualnych sporadycznych zanieczyszczeń, tak



by przywracać im naturalną funkcję. Jedna instytucja zarządzająca naturalnymi zbiornikami wodnymi, dysponująca odpowiednimi środkami mogłaby sprostać temu zadaniu. Niebagatelną rolę powinna także odegrać współpraca z mieszkańcami i administratorami przyległych terenów. Dla akwenów i terenów bezpośrednio do nich przyległych określono jasne zasady ich ochrony i użytkowania, a także urządzono ścieżki dydaktyczne. Odtworzenie pierwotnej funkcji wszystkich rzek nie wydaje się możliwe, to przywrócenie ich niektórych fragmentów do stanu zbliżonego do naturalnego może być urzeczywistnione. Musi być ono powiązane z ochroną czystości obszarów miasta zasilających je w wodę oraz stworzeniem systemu eksploatacji rzek zgodnie z ustalonym planem. Takie działania są technicznie możliwe. Przyczynią się one do poprawy mikroklimatu miasta oraz jego walorów krajobrazowych, spełniając przy tym ważną rolę edukacyjną, jako zamierzenie ochrony wód przed zanieczyszczeniem realizowane z udziałem społeczeństwa.

## Podsumowanie

### Conclusion

Analizując historię osadnictwa miejskiego, stwierdzić można, iż od najdawniejszych czasów związane było ono z lokalizacją nad wodami: rzekami, morzami. To tam tworzyły się cywilizacje, wielkie metro-

polie. O ich powstaniu decydowały czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Wraz z rozwojem miast, rzeki kształtowały kręgi kultury materialnej, społecznej i duchowej ich mieszkańców, tworząc jednocześnie kulturę miejsca. Nie tylko piękno krajobrazu miejskiego jest ważne. Warto również mieć na uwadze istotne w dziejach ludzkości sprzężenie wydarzeń codziennego życia człowieka z trwaniem rzek. Rzeki i morza na przestrzeni dziejów pełniły liczne funkcje, wśród których wymienić można dwie grupy: funkcje gospodarczo-polityczne (irygacyjne, transportowe, komunikacyjne, handlowe, energetyczne, użytkowe, obronne, polityczne) i funkcje krajobrazowo-przestrzenne (kulturo-

twórcze, mistyczne, reprezentacyjne, kompozycyjne. Współcześnie niektóre z nich całkowicie straciły swoje znaczenie. Wyparły je nowe technologie, postęp cywilizacyjny.

Wody w mieście sprzyjają poznaniu historii i dziedzictwa kulturowego miasta. Stanowią przestrzeń otwartą prowokując działania kulturowo-twórcze. Stanowią natchnienie dla artystów, malarzy, fotografików. Wody tworzą możliwości organizowania ciekawych imprez (festiwale, festyny, wystawy, targi) o znaczeniu regionalnym, narodowym, międzynarodowym. W kontekście kompozycyjnym wody tworzą dogodne warunki umożliwiające dalekie wglądy perspektywiczne na panoramę miasta (np. panorama Kopenhagi z cieśniny



Ryc. 5. Widok na zrewitalizowaną zabudowę mieszkaniową na nabrzeżu

Fig. 5. View on the revitalized residential buildings on the wharf

Sund). Kreują ciekawe widoki obserwowane z zamkniętych przestrzeni miejskich, wpływają na kształtowanie i wzajemne oddziaływanie obiektów architektonicznych i zespołów urbanistycznych, stanowią urozmaicenie kompozycyjne w tkance miejskiej, spajają strukturę przestrzenną miasta. Sprzyjają także rozwojowi turystyki, rekreacji, tworzeniu więzi międzyludzkich. Umożliwiają identyfikację. Stanowią punkty orientacyjne w mieście, kod genetyczny miasta. Są kreatorami miejsc niezwykłych. Tworzą warunki ku utożsamianiu się człowieka z miastem.

#### Wnioski końcowe

1. Współcześnie, wody płynące i stojące w mieście coraz bardziej pełnią funkcje krajobrazowo-przestrzenne.
2. Wzrastający poziom zanieczyszczeń wód naturalnych skutecznie uniemożliwia wykorzystanie wszystkich walorów, utrudnia ich właściwe funkcjonowanie, przekreśla właściwe ich znaczenie, oddziaływanie i możliwości kreacyjne, kształtujące tożsamość miast.
3. Walory przestrzeni miejskich położone nad wodami zyskały nową wartość.
4. Tereny nadrzeczne, nad jeziorami i morzami tworzące pożądaną indywidualność i niepowtarzalny charakter miasta stały się strategicznie ważne dla urbanistycznego rozwoju miasta.

5. Wody płynące i stojące posiadają zdolność kreowania miejsc charakterystycznych, nadających miastu indywidualne oblicze.
6. Odczytywany za pomocą miejsc indywidualnych, jedynych, obraz miasta nabiera cech indywidualnych, które określają unikalność krajobrazu nad wodami, wśród wód.

Fotografie wykonała autorka.

Photographs by author.

#### Eleonora Gonda-Soroczyńska

Katedra Gospodarki Przestrzennej  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Department of Spatial Development  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

#### Przypisy

<sup>1</sup> Mikulski Z., 1998, *Gospodarka wodna*, PWN, Warszawa.

<sup>2</sup> Malisz B., 1966, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa.

<sup>3</sup> Chmielewski J. M., 1996, *Teoria urbanistyki. Wybrane zagadnienia*, Oficyna Wyd. Politechniki Warszawskiej, Warszawa.

<sup>4</sup> M.in. Bańka A., 1998, *Psychologiczne aspekty przestrzeni miejskiej i krajobrazu* [w:] „Człowiek w krajobrazie”, Katowice, Biuletyn nr 22, Podyplomowe Studium Planowania Przestrzennego i Urbanistyki Politechniki Śląskiej; Bogdanowski J., 1998, *Konserwacja i ochrona krajobrazu kulturowego (ewolucja metody)*, Kraków, Teki Krakowskie VI, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Krakowie; Böhm A., 1998, *Wnętrze w kompozycji krajobrazu. Wybrane elementy genezy i analizy porównawczej pojęcia*, Politechnika Krakowska, Kraków.

<sup>5</sup> Pawłowska K., 2001, *Idea swojskości miasta*, Politechnika Krakowska, Kraków, s. 103-110.

<sup>6</sup> Bogdanowski J., Łuczyńska-Bruzda M., Nowak Z., 1981, *Architektura krajobrazu*, PWN, Warszawa – Kraków.

<sup>7</sup> Za J. Bogdanowskim, cyt. *krajobraz kulturowy jest to krajobraz noszący wyraźne ślady działalności człowieka, a jego istnienie i utrzymanie uwarunkowane jest stałymi zabiegami człowieka* [w:] *Konserwacja i ochrona krajobrazu kulturowego (ewolucja metody)*, Teki Krakowskie VI, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Krakowie, Kraków 1998.

<sup>8</sup> Do tzw. „czynników urbanistycznych” za T. Tołwińskim zalicza się: czynnik warunków przyrodzonych, gospodarczy, militarny, komunikacji, obyczajowo-prawny, kompozycji urbanistycznej.

# Wpływ opracowań z dziedziny planowania przestrzennego na funkcjonowanie obiektów fortecznych w krajobrazie miasta

Agnieszka Wilkaniec, Maria Chojnacka

The Effect of Spatial Planning Studies on the Functioning of Fortification Facilities in the Urban Landscape

## Wstęp

### Introduction

Forty zewnętrznego pierścienia fortyfikacji poznańskich miały według projektu Władysława Czarneckiego stanowić podstawę budowy pasma zieleni otaczającego miasto. Decyzje planistyczne podejmowane po drugiej wojnie światowej spowodowały, że międzypola fortów coraz ściślej wypełniały się zabudową, co ostatecznie uniemożliwiło stworzenie ciągłego pasma zieleni. Jeszcze w latach 90. XX w. powstawały projekty zmierzające do powiązania między sobą 18 obiektów fortecznych, tak aby stanowiły czytelny system, zgodnie z ideą ich historycznego funkcjonowania. Plany te pozostały jednak na papierze. Powstające współcześnie opracowania z dziedziny planowania przestrzennego mogą zdecydować o stopniu czytelności zachowanych układów związanych z Twierdzą Poznańską oraz o ich funkcjonowaniu w krajobrazie miasta.

Istniejące opracowania planistyczne obejmujące tereny fortów zewnętrznego pierścienia

Spatial planning studies comprising the areas of the outer ring of the forts

Według opracowanego pod kierownictwem Władysława Czarneckiego w Wydziale Planowania i Rozbudowy Miasta, w 1934 roku planu ogólnego miasta Poznania miał powstać kolejny pierścień zieleni o szerokości 1000–1300 m. Zakładano, że będzie on opierać się na adaptacji terenów fortecznych związanych z zewnętrznym pasmem fortyfikacji [Czarnecki 1972]. Szosa okrężna (droga rokadowa – Ring-Chaussee) miała pełnić rolę promenady, spajającej cały pierścień. Zakładano nie tylko adaptację stoków fortów, ale również wykupienie terenów w międzypolach i zalesienie ich, o czym wspomina Czarnecki: *pierścień ten [zieleni] przeprowadzi się wzdłuż dawnego pasa rejonów fortecznych. Gdyby można przewidywać zalesienie pierścienia rezerwatów, Poznań otoczony dookoła miasta lasami, uzyskałby idealne warunki zdrowotne, krajobrazowe i ochronę od szalejących wiatrów zachodnich* [Czarnecki, Płończak 1936].



Niestety, projekty urbanistyczne powstałe w okresie międzywojennym, które wyznaczyły kierunek rozwoju współczesnego miasta, nie zachowały się do dzisiaj, spłonęły w 1945 roku podczas wyzwolenia miasta [Czarnecki 1972]. Z tego powodu po zakończeniu działań wojennych w 1945 roku rozpoczęto opracowywanie nowych planów ogólnych dla miasta. Koncepcje projektowe zawarte w pierwszych powojennych planach były w dużym stopniu zbieżne z wizją rozwoju miasta przedstawioną w planach przedwojennych. Jest to związane z faktem, iż pracami nad nowymi planami kierowali członkowie przedwojennego zespołu Władysława Czarneckiego, inżynierowie Płończak i Tomaszewski (inż. Płończak podczas pracy nad planem z 1934 roku zajmował się szczegółowym opracowaniem rozwiązań związanych z systemem zieleni miejskiej). Również ten plan zakładał kontynuację rozwoju zieleni miejskiej zgodną z modelem opracowanym przez Czarneckiego. Mimo to nie rozpoczęto nadal prac nad całościową realizacją pierścienia zieleni, opartego na obwodzie fortów zewnętrznych. Dopuszczono także do degradacji kilku obiektów fortecznych (czterech fortów zewnętrznych: IV, IVa, V, VIa i Cytadeli, Reduty Fortów Radziwiłła i Grolmana), które całkowicie lub częściowo rozebrano. W dawnych rejonach fortecznych przeprowadzono dolesienia jedynie w sąsiedztwie Fortu VIIa na Marcelinie oraz Fortu IIIa na Mi-

łostowie (stanowiące raczej próbę związania lotnych piasków, tworzących występujące na tych obszarach wydmy a nie planową realizację kolejnego pierścienia zieleni). Poza tym kontynuowano prace nad zagospodarowywaniem klinów zieleni. Ostatecznie zrezygnowano z tworzenia pierścienia zieleni związanego z fortami zewnętrznymi na etapie opracowywania planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzonego w roku 1962 [Czarnecki 1972].

W kolejnych opracowywanych dla Poznania ogólnych planach zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzanych w latach 1966 i 1975 teren fortów klasyfikowano jako zielen (w planie z 1966 jako zielen leśną). Deklarowano także kontynuację dawnych założeń związanych z kształtowaniem klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miejskiej z centralnym punktem tego układu – parkiem na Cytadeli. Jednak szczegółowe wskazania zawarte w planie z 1966 roku, dotyczące poszczególnych obiektów stały w sprzeczności z generalnymi założeniami. Na dawnych działkach fortecznych zajmowanych przez forty zewnętrznego pierścienia dopuszczano możliwość wprowadzenia zabudowy, przeznaczono je również na cele niezwiązane z zielenią takie jak: rezerwa terenu pod kompostownię śmieci (Fort I, VIIa), bazy budowlane (Fort II), intensywną zabudowę mieszkaniową, parkingi, stacje dystrybucji paliw (Fort IIa), garaże (Fort VIIa). Na kilku obiektach zakłada-

no „likwidację zabudowy po pełnej amortyzacji technicznej” – innymi słowy zniszczenie istniejącej, zabytkowej tkanki budowlanej fortów [*Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* 1966]. Podobne decyzje planistyczne zostały podjęte w planie z 1975 roku. Oba plany zawierały koncepcje intensywnego zagospodarowania międzypól poszczególnych fortów, co ostatecznie zamykało możliwość realizacji pierścienia zieleni w oparciu o dawne rejony forteczne. W planie z 1975 roku m.in. zakładano przeznaczenie wolnych jeszcze od zabudowy terenów międzypól oraz niektórych działek fortecznych na: *koncentrację przemysłu, składu i baz* (rejon Fortu Ia, II, VI), *mieszkalnictwo* o różnym stopniu intensywności (rejon Fortu IIa, IVa, V, Va, VIIa, IX), *koncentrację usług* (Fort VIIIa). Na zielen oraz tereny sportowo-rekreacyjne przeznaczono tereny fortów położonych w obrębie klinów zieleni (Forty III, IVa, VIa) lub tych, które mogły pełnić rolę terenów rekreacyjnych dla osiedli mieszkaniowych (V, IXa) [*Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* 1975].

Ostatecznie stoki kilku spośród fortów zostały zaadaptowane na parki, obsługujące sąsiadujące z nimi osiedla mieszkaniowe. Taki sposób zagospodarowania objął teren fortów: IIa, VIIIa oraz IXa.

Wizja stworzona w latach 30. XX wieku przez zespół kierowany przez Czarneckiego, okazała się bar-

Ryc. 1. Wolne od zabudowy przedpole Fortu I, przeznaczone w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* (2008) na zabudowę rezydencjonalną

Fig. 1. Open space next to Fort I. Area designed in *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* (2008) for residential housing



dzo trwała i powracała jeszcze kilkakrotnie w opracowaniach planistycznych. Szczególnie wyraźny powrót do dawnych koncepcji urbanistycznych zakładających wykorzystanie obwodu fortów zewnętrznych jako podstawy kolejnego pierścienia zieleni dał się zauważyć na początku lat 90. XX w. Miało to związek między innymi ze wzrostem zainteresowania budowlami fortyfikacyjnymi, upowszechniającym się przekonaniem o ich wysokiej wartości historycznej, a także z dostrzeżeniem wartości przyrodniczych związanych z niektórymi spośród tych obiektów. W tym okresie istniały już także prawne podstawy ochrony obiektów fortyfikacyjnych. W roku 1983 forty zewnętrznego pierścienia wpisano do rejestru zabytków. Zaczęły pojawiać się opracowania dotyczące ochrony, konserwacji i zagospodarowania pozostałości twierdzy fortowej. Dwa opracowania powstałe w 1992 roku *Pierścień forteczny – twierdza fortowa. Studium ochrony Konserwatorskiej XIX-wiecznego systemu fortyfikacji Poznania* [Gurawski, Wojciechowski 1992] oraz w 1993 roku *Pasma ekologiczne XIX-wiecznych umocnień fortecznych Poznania (analiza możliwości projektowo-realizacyjnych)* [Paszowski 1993], przewidywały powiązanie pasmem zieleni zadrzewionych terenów działek fortecznych, które do tej pory stanowiły izolowane „zielone wyspy”, zatopione w morzu zabudowy. Koncepcja opracowana przez Gurawskie-

go i Wojciechowskiego (1992) zakładała również ściślejsze niż do tej pory spojenie pierścienia zieleni powstałego na miejscu wewnętrznego pierścienia fortyfikacji. Ze względu na istnienie zabudowy w międzypolach fortów nie jest możliwe powiązanie terenów poszczególnych fortów pasmem zieleni o znacznej szerokości. W związku z tym współczesne opracowanie zakłada połączenie zadrzewionych obszarów fortów pasmem zieleni związanym z ciągami komunikacyjnymi. Częściowo wykorzystane są do tego celu dawne drogi rokadowe, przy których zachowały się historyczne zadrzewienia maskujące. W obu koncepcjach zakładano również funkcjonalne powiązanie obiektów: połączenie ich obwodowo systemem ścieżek rowerowych i ciągów spacerowych oraz przeznaczenie pomieszczeń w poszczególnych obiektach i terenu działek fortecznych na cele muzealne, związane z kulturą, rekreacją i sportem, ewentualnie inne funkcje niekolidujące z zakładanym rekreacyjnym, charakterem całego pasma.

W latach 90. XX w. zaczęto zwracać uwagę na walory przyrodnicze związane z fortami zewnętrznego pierścienia, przyczyniły się do tego badania zoologiczne i botaniczne, realizowane głównie przez Polskie Towarzystwo Ochrony Przyrody „Salamandra”. Przede wszystkim dzięki staraniom towarzystwa w 1994 roku cztery spośród fortów (Forty: I, IIIa, V, VIIIa) zyskały status użytków ekologicznych.

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* uchwalone w 1994 roku wysuwało liczne postulaty zmierzające do objęcia ściślejszą ochroną fortów i związanej z nimi zieleni, a także powiązania ich z systemem zieleni miejskiej. Duże znaczenie przypisano w studium walorom przyrodniczym fortów, proponowano utworzenie kolejnych trzech użytków ekologicznych obejmujących teren fortów Ia, II i IIa, głównie ze względu na występowanie w nich zimowisk nietoperzy oraz możliwości rozszerzenia sieci ECONET. W *Studium* (1994) za-

warto następujące postulaty związane z ochroną i wykorzystaniem istniejącej zieleni, związanej z obiektami fortyfikacyjnymi i wojskowymi: objęcie ochroną i uzupełnienie alei (towarzyszących dawnym drogom fortecznym) przy ul. Bułgarskiej, Lechickiej i Lutyckiej, Czechosłowackiej, Fortecznej, Jugosłowiańskiej; ochronę śladów zieleni towarzyszącej zespołom koszarowym; uczyelnienie dzięki układom zieleni lokalizacji nieistniejących redut fortów wewnętrznego pierścienia fortyfikacji: Reduty Czecha (Reduta Fortu Roon – jedyna częściowo zachowana), Przemysła (bastion Grolman), Radziwiłła i Marcinkowskiego (Fort Rauch); kompozycyjne łączenie zieleni poszczególnych fortów a także przeznaczenie pod „zieleni urządzoną” terenu Fortu VII i terenu pomiędzy ulicami Umultowską i Naramowicką, a więc obszaru Fortu V. *Studium* zakłada także powiązanie terenów fortów z klinami zieleni: Fortów III i IIIa z klinem związanym z dolinami Cybiny i Główniej, Fortu IVa z kli-

nem doliny Warty, Fortu VIa z klinem gołęcińskim oraz fortu VIIa z projektowanym klinem zieleni obejmującym teren Lasku Marcelesińskiego i dolinę Strumienia Junikowskiego. Mimo wysuwanych postulatów nie planowano znaczącego rozszerzenia terenów zieleni związanych z działkami fortecznymi.

## Obowiązujące opracowania planistyczne

### Contemporary spatial planning studies

Nowo uchwalone *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* (2008) przewiduje ochronę obiektów fortecznych w granicach ich działek (sankcjonowane są przypadki uszczuplania powierzchni działek, które miały miejsce w przeszłości). Zakłada się, że: w przypadku fortów ochrona obejmuje wszyst-

kie elementy dzieła fortyfikacyjnego (budowle kubaturowe, nasypy ziemne, zieleni forteczną), bez możliwości wprowadzania na ich teren nowej. Postuluje się wyeksponowanie całego XIX-wiecznego systemu fortyfikacji poprzez *uczyelnienie układu dawnych dróg rokadowych, w tym także poprzez wytworzenie alternatywnych połączeń podbudowanych zielenią*” oraz „zachowanie systemu pomocniczych obiektów i urządzeń militarnych. Działki forteczne zostały również zaznaczone jako przeznaczone do objęcia ochroną przyrodniczą w ramach programu Natura 2000, dwa spośród fortów (IVa i V) posiadają nadal status użytków ekologicznych. Poza tym w *Studium* deklaruje się *kontynuację koncepcji klinowo-pierścieniowego systemu zieleni dla Poznania, opracowanej przez prof. Władysława Czarneckiego i Adama Wodziczkę*. Zapis ten jednak dotyczy jedynie klinów zieleni oraz samych działek zajmowanych przez forty zewnętrznego pierścienia. Nie planuje się jakiegokolwiek rozszerzania terenów zieleni związanych z fortami o tereny przyległe, jak to miało miejsce w planie opracowanym przez Władysława Czarneckiego. Tereny wolnych jeszcze międzypól są w całości przeznaczone pod zabudowę. Do tej pory wolne od zabudowy pozostawały zajmowane przez uprawy rolne tereny przylegające do fortów I, Ia i II, usytuowanych w południowej części miasta (ryc. 1, 2). Tereny te w nowym *Studium* i aktualnie obowiązujących



Ryc. 2. Przedpole Fortu II, przeznaczone w *Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenów Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze w Poznaniu* (2008) na zabudowę obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz zabudowę usługową

Fig. 2. Foreground of Fort II, designed in *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze w Poznaniu* (2008) for industrial and service buildings



Ryc. 3. Masyw zieleni Fortu IVa, przylegającego do doliny Warty

Fig. 3. Greenery connected with Fort IVa, situated next to the Warta valley

planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze w Poznaniu 2008] przeznaczone są pod zabudowę. Niezabudowane natomiast pozostaje otoczenie fortów położonych w obrębie klinów zieleni: III (teren Wielkopolskiego Ogrodu Zoologicznego), IVa (przylegający do doliny Warty) oraz VIa (teren klina gołęcińskiego).

Obowiązujące plany miejscowe zagospodarowania przestrzennego obejmują tereny siedmiu spośród osiemnastu fortów zewnętrznych: Ia i II [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze w Poznaniu 2008], III [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Malta” 2002], IVa [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Wilczy Młyn” w Poznaniu 2000], V [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Za fortem” 2002], VIIa [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Marcelin” 2001], VIII [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów położonych przy stadionie miejskim w rejonie ulic Ptasia, Bułgarska w Poznaniu 2006]. Jeden z obowiązujących planów odnosi się do terenu bezpośrednio przylegającego do fortu VII [Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla terenu zabudowy usługowej przy alei Polskiej w Poznaniu



2006], nie obejmując samego obiektu swoim zakresem. Forty zostały w planach miejscowych zaklasyfikowane jako tereny zieleni, z funkcją usługową w pomieszczeniach fortów, objęte ochroną konserwatorską. W przypadku Fortu V postuluje się utworzenie na jego terenie parku dydaktyczno-rekreacyjnego. Na terenie pozostałych obiektów zakłada się ochronę istniejącej zieleni oraz nie dopuszcza się na nowej zabudowy a jedynie adaptację istniejących budowli fortecznych na cele zgodne z wymogami konserwatorskimi. Zielenią otoczone są dwa obiekty położone w klinach zieleni: Fort III, będący częścią ogrodu zoologicznego oraz IVa, będący częścią użytku ekologicznego „Wilczy Młyn” (ryc. 3). Poza tym na zieleni przeznaczone są w większości przypadków jedynie same działki forteczne. Plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego terenów Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze w Poznaniu (2008) przewiduje otoczenie fortów Ia i II terenami obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, zabudową usługową oraz

terenami zabudowy usługowej z dopuszczeniem obiektów produkcyjnych, składów i magazynów. Przewiduje się jedynie niewielki powierzchniowo fragment zieleni urządzonej przy wjeździe do Fortu II oraz nasadzenia alejowe przy nowo projektowanych drogach. Podobnie przy pozostałych objętych planami fortach nie przewiduje się powiększania powierzchni związanej z nimi zieleni na tereny przyległe, sankcjonuje się jedynie istniejące tereny zieleni.

## Wpływ opracowań planistycznych na funkcjonowanie w krajobrazie miasta obiektów fortecznych

Impact of spatial planning studies on landscape values of the forts

Dzięki istnieniu pruskich fortyfikacji wewnętrznego pierścienia możliwe było powstanie reprezen-



Ryc. 4. Teren Fortu Va i bloki mieszkalne usytuowane na jego stoku

Fig. 4. Area of Fort Va and blocks of flats situated on a fortification slope

tacyjnego pasma zieleni, otaczającego centrum miasta, będącego jednym z pierwszych elementów świadomie kształtowanego, spójnego systemu zieleni miejskiej. Pierścień fortów zewnętrznych stwarzał możliwość rozwoju tego układu. Niestety szansa ta nie została wykorzystana. W system zieleni miejskiej włączono teren Cytadeli, który stanowi dziś niezwykle ważny element tego systemu spajający ze sobą kliny zieleni i pierścień plant powstały na miej-

scu wewnętrznego pasma umocnień XIX-wiecznych. W niewielkim stopniu został wykorzystany potencjał związany z istnieniem zieleni towarzyszącej fortom zewnętrznego pierścienia. Parki miejskie założono na stokach trzech spośród osiemnastu obiektów (forty IIa, VIIIa, IXa), jeden z fortów (Fort III) włączono w obręb Ogrodu Zoologicznego, Fort IIIa stanowi część terenów zieleni związanych z cmentarzem na Miłostowie. Pozostałe obiekty są spontanicznie wykorzystywane przez mieszkańców miasta jako tereny spacerowe, co świadczy o potrzebie włączania ich w system zieleni miejskiej. Zielenią związaną z fortami przybiera dzisiaj kształt izolowanych wysp, rozproszonych w morzu zabudowy (ryc. 4, 5). Element dawniej wiążący je ze sobą, jaki stanowiła zielenią towarzysząca drogom fortecznym ulega degradacji. Zadrzewienia przy dawnych drogach fortecznych wycinane są w związku z poszerzaniem tras komunikacyjnych, obumierają, na skutek wieku, zmiany warunków wodnych, zanieczyszcze-

nia powietrza i gleby. Podejmowane od lat 60. XX wieku działania planistyczne spowodowały, że został zaprzepaszczonej potencjał związany z istnieniem na terenie Poznania dużych powierzchniowo niezabudowanych terenów zajmowanych dawniej przez rejonów ograniczeń fortecznych zewnętrznego pierścienia fortyfikacji. W obecnie powstających opracowaniach planistycznych ostatecznie sankcjonuje się ten stan rzeczy, przeznaczając tereny międzypól fortów zajmowane dotąd przez tereny rolnicze pod zabudowę. Uniemożliwi to zrealizowanie chociażby częściowo planów utworzenia kolejnego ciągłego pierścienia zieleni i utrwali funkcjonowanie poszczególnych fortów jako odseparowanych od siebie niewielkich powierzchni zieleni. Zmniejsza to również ekspozycję krajobrazową obiektów fortecznych. W 1936 roku Władysław Czarnecki tak pisał o roli fortów i ich zieleni w krajobrazie miasta: *W Poznaniu dla maskowania fortów zewnętrznych potrafiono wytworzyć skupiny zalesione, z których niejedne przetrwały do dni dzisiejszych, urozmaicając smutny jednostajny krajobraz równiny wielkopolskiej* [Czarnecki, Płończak 1936]. Wpływ obiektów zewnętrznego pierścienia fortyfikacji na krajobraz miasta został zredukowany w wyniku powstania zabudowy w bezpośredniej bliskości dzieł fortyfikacyjnych. Ekspansja zabudowy w dawnych rejonach fortecznych spowodowała zmniejszenie oddziaływania widokowego po-



Ryc. 5. Fort IIa stanowiący wyspę zieleni w morzu zabudowy

Fig. 5. Fort IIa constituting a green island among the buildings

szczególnych obiektów, które zostały całkowicie lub częściowo zasłonięte. Zabudowa pojawiająca się w międzypolach, zajęła przedpola ekspozycji krajobrazowej fortów i uniemożliwiła eksponowanie tych obiektów w widokach, zarówno od strony przedpola jak i miasta. Mimo, że poszczególne forty zajmują wyniesione punkty terenowe, otoczenie ich wysoką zabudową spowodowało, że ich położenie jest często trudne do zlokalizowania. Pozostawienie wolnych przedpól fortów umożliwiłoby pokazanie, w jaki sposób oddziaływały na krajobraz w okresie, kiedy posiadały wartość bojową. Pozostawienie odsłoniętych międzypól ma duże znaczenie dydaktyczne, ponieważ przyglądając się obiektom otoczonym ściśle zabudową, trudno jest zrozumieć, w jaki sposób funkcjonowały. Dawniej z pewnością istniały również powiązania widokowe pomiędzy poszczególnymi ogniwami zewnętrznego pierścienia fortyfikacji, które uległy zatarciu.

Fotografie wykonała A. Wilkaniec.

Photographs by A. Wilkaniec.

**Agnieszka Wilkaniec**  
**Maria Chojnacka**

Katedra Terenów Zieleni  
Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu  
Department of Green Areas  
The Poznań University of Life Sciences

#### Literatura

1. Czarnecki J., 1972, *Ewolucja systemu zieleni Poznania*, Miasto nr 6, Organ Urbanistów Polskich, Warszawa.
2. Czarnecki W., Płończak T., 1936, *Lasy miejskie w planie zabudowania Poznania* [w:] „Więcej lasów Poznaniowi”, Materiały Towarzystwa Miłośników Miasta Poznania, Poznań.
3. Gurawski J., Wojciechowski P., 1992, *Pierścień forteczny – twierdza fortowa. Studium ochrony konserwatorskiej XIX-wiecznego systemu fortyfikacji Poznania*, t. 2.
4. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla terenu zabudowy usługowej przy alei Polskiej w Poznaniu*, 2006, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
5. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Malta”*, 2002, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
6. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Marcelin”*, 2001, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
7. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Za fortem”*, 2002, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
8. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów położonych przy stadionie miejskim w rejonie ulic Ptasia, Bułgarska w Poznaniu*, 2006, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
9. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów Pozańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze w Poznaniu*, 2008, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
10. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Wilczy Młyn” w Poznaniu*, 2000, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
11. Paszkowiak J., 1993, *Pasmo ekologiczne XIX-wiecznych umocnień fortecznych*.
12. *Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 1966, Prezydium Rady Narodowej Miasta Poznania; Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury MPU.
13. *Plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 1975, Wojewódzki Zarząd Miast i Osiedli Wiejskich; Biuro Planowania Przestrzennego Poznania. Analiza możliwości projektowo-realizacyjnych. Opracowanie Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, Poznań.
14. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 1994, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.
15. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 2008, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań.



# Rola dopływów rzeki Odry w kształtowaniu wrocławskich fortyfikacjach nowożytnych na przełomie XIX/XX w.

Łukasz Pardela, Radosław Stodolak

The Role of the River  
Odra's Tributaries  
in the Shaping of  
Modern Fortifications  
in Wrocław at the Turn  
of the Nineteenth/  
Twentieth Century

## Wstęp

### Introduction

Problematyka poruszana w artykule jest nowym zagadnieniem. Z informacji dostępnych autorom wynika, iż nie powstało dotychczas kompleksowe opracowanie dotyczące „wojskowych zapór wodnych” Twierdzy Wrocław. Nie podejmowano również prób oceny skuteczności działania tego typu rozwiązań, ich wpływu na krajobraz i rozwój miasta szczególnie w zakresie ochrony przeciwpowodziowej i rozwoju przedmieść. Istnieją wszakże fakty, na podstawie których można postawić tezę, iż obecnie istniejący system ochrony przeciwpowodziowej miasta Wrocławia powstał nie tylko jako odpowiedź na realne zniszczenia, jakim Wrocław uległ w czasie powodzi w 1903 roku – był to także system militarno-strategicznej czynnej obrony Twierdzy Wrocław. Ten częstokroć pomijany aspekt ma, w przypadku Wrocławia, znaczenie pierwszorzędne i stąd przekonanie o konieczności poznania wszelkich okoliczności powstania, założeń eksploatacyjnych i potencjalnego zasięgu oddziaływań „wojskowych zapór wodnych”. Ich budowa zdeterminowała na całe dziesięciolecie kierunki rozwoju przedmieść Wrocławia. Stała się unikalnym, a z czasem coraz bardziej zapomnianym elementem historii miasta, którego losy ściśle związane są z rzeką Odry i mniejszymi dopływami tworzącymi sieć

Ryc. 1. Lokalizacja „wojskowych zapór wodnych”  
na tle mapy Wrocławia (oprac. Ł. Pardela, J. Potyrała)

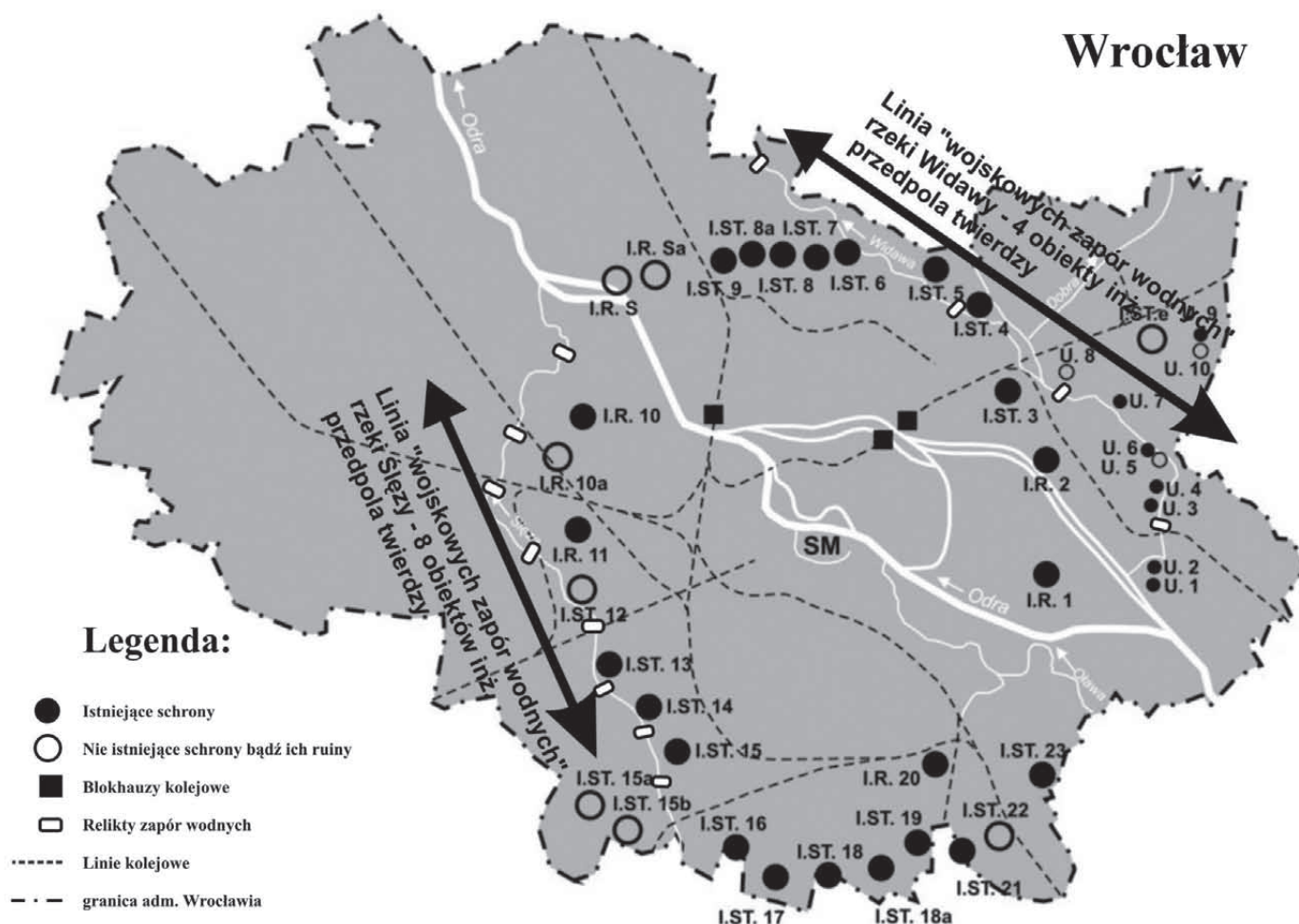
Fig. 1. Location of the military dams on the background  
of a map of Wrocław (by Ł. Pardela, J. Potyrała)

hydrograficzną wyznaczającą przydatność tego obszaru do celów militarnych. Prowadzone obecnie badania mają na celu pomóc znaleźć rozwiązanie jednej z zagadek twierdzy Wrocław, dotyczącej wykorzystania sieci hydrograficznej miasta dla potrzeb obronnych, jak również ocenić przydatność zastosowanych wówczas rozwiązań we współczesnym systemie przeciwpowodziowym i kształt przedmieść Wrocławia.

## Budowa fortyfikacji wokół miasta w XIX/ XX w.

Building of fortifications  
around the city between  
the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century

Kiedy w XIX wieku przystąpiono do realizacji nowoczesnego systemu fortyfikacji wokół Wrocławia oczywistym był fakt, iż wpływ na jego lokalizację będą miały naturalne uwarunkowania topograficzne oraz fizjograficzne Doliny Odry. W latach 1889–1918 powstały umocnienia tworzące pierścienie wokół miasta. Przebieg zewnętrznego kręgu omawianych w artykule fortyfikacji na znacznej długości wyznaczały koryta Bystrzycy, Oławy, Ślęzy, Widawy oraz Czarnego Potoku. Jak wskazuje Maciej Małachowicz budowie fortyfikacji towarzyszyło umiejętne łączenie *równoległe realizowanych cywilnych elementów mia-*



### Legenda:

- Istniejące schrony
- Nie istniejące schrony bądź ich ruiny
- Blokhaazy kolejowe
- Relikty zapór wodnych
- Linie kolejowe
- · - granica adm. Wrocławia

sta (nasypy kolejowe, kanały i wały powodziowe) [Małachowicz 1993].

Pierwsza z wielkich powodzi XX wieku, która miała miejsce w 1903 roku stała się bodźcem do opracowania koncepcji kompleksowej osłony przeciwpowodziowej Doliny Odry. Zakładała ona budowę zbiorników wodnych na górskich dopływach, suchych polderów zalewowych oraz Wrocławskiego Węzła Wodnego, czyli systemu śluz, kanałów, jazów, mostów, kładek, elektrowni wodnych i polderów, których zadaniem było umożliwienie przejścia wielkich wód przez miejską część Wrocławia.

Biorąc pod uwagę lokalizację obiektów twierdzy prace fortyfikacyjne były skoordynowane z budo-

wą kanałów żeglugowego i powodziowego na północy miasta w latach 1912–1917. Szkielet umocnień powstawał etapami zarówno przed, jak i w trakcie pierwszej wojny światowej zaś 14 czerwca 1910 r. Wrocław ogłoszono twierdzą [Małachowicz 1993].

Rycina 1 przedstawia lokalizację 12 reliktywów „wojskowych zapór wodnych”. Na rzece Widawie znajdowały się 4 takie obiekty i miały za zadanie zalanie przedpola twierdzy od strony północno-wschodniej. Z kolei na Ślęzy ulokowano 8 „zapór”, które wyznaczały linię obrony przed atakiem z kierunku południowo-zachodniego. Na ryc. 1 zaznaczono dodatkowo inne elementy pierścienia umocnień tj. schrony i blokhaazy kolejowe, któ-

re miały zdecydować o potędze militarnej Twierdzy Wrocław [Małachowicz 1993].

Wszystkie obiekty forteczne zewnętrznego pierścienia umocnień wokół miasta zostały ustawione czołem (frontem) w kierunku cieków wodnych i otrzymały szerokie skutecznej obrony w razie zbliżania się nieprzyjaciela.

Tabela 1 przedstawia pogłówny obraz elementów zewnętrznego pierścienia twierdzy w zależności od ich usytuowania względem sieci rzecznej. Blisko 30% obiektów zlokalizowano bezpośrednio nad rzekami Widawą, Ślęzą i Oławą.

Tab. 1. Rozmieszczenie fortyfikacji nowożytnych we Wrocławiu w odniesieniu do sieci rzek [Pardela 2007]

Table 1. Location of the modern fortifications in Wrocław according to the network of rivers [Pardela 2007]

Lokalizacja umocnień zewnętrznego pierścienia umocnień Wrocławia	Pierwotna liczba obiektów	Obiekty zachowane	Liczba zapor
Na prawym brzegu Odry	24	18	
– bezpośrednio nad rzeką Widawą	9	10	4
Na lewym brzegu Odry	19	15	
– bezpośrednio nad rzeką Ślężą	6	5	8
– bezpośrednio nad rzeką Oławą	1	1	-

Interesujące spostrzeżenia zanotowano analizując mapę Wrocławia, gdzie uwidoczniono zasięg powodzi w lipcu 1997 roku. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż elementy tworzące fortyfikacje w przeważającej części zlokalizowano na wysoczyźnie, a tym samym poza zasięgiem zalewu wodami powodziowymi. Było to najprawdopodobniej świadome działanie projektantów w przypadku wywołania „sztucznego zalewu” za pomocą piętrzenia na „wojskowych zaporach wodnych”. W ten sposób nie można było zalać własnych punktów obrony.

## Krótką charakterystyka wojskowych zapor wodnych

### Short characteristics of the military dams

Wyjaśnienia czytelnikowi wymaga kwestia samego nazewnictwa. Termin „wojskowe zapory wodne” stosowany przez licznych badaczy – poniekąd niezbyt trafnie, odnosi się do nazewnictwa wojskowego.

W tym przypadku (...) *zapory inżynierijne stosowane są w ścisłym powiązaniu z przeszkodami naturalnymi i powinny być osłaniane ogniem walczących wojsk (...)* [Modrzejewski 1978]. Zapora wodna oznacza w tym przypadku sztuczną przeszkodę, której zadaniem jest utrudnienie przemieszczania się wojsk nieprzyjaciela lub wymuszenie ruchu według kierunku pożądanego ze strategicznego punktu widzenia. Cel ten osiąga się poprzez sztuczne zatopienie lub zabagnienie terenu. Do poruszania się wojsko może wykorzystywać wały ziemne – groble komunikacyjne, stanowiące podłoże dla traktu kołowego lub toru kolejowego. Jest to jednak rozwiązanie ryzykowne. Na szeroko rozpostartym przedpolu miasta regularnie przemieszczające się w wąskiej kolumnie wojsko stanowiło łatwy cel dla stanowisk artylerii wroga.

W hydrotechnice zapora wodna (potocznie nazywana tamą) jest wykorzystywana do stworzenia sztucznego zalewu w formie zbiornika. Jest budowlą stale lub okresowo piętrzącą wodę, posiadającą upusty denne lub powierzchniowe, któ-

re służą do regulacji wielkości odpływu.

W przypadku Twierdzy Wrocław nie można mówić o klasycznych zaporach, gdyż większość tych obiektów wykonano w postaci zastawek. Taka konstrukcja należy do budowli hydrotechnicznych piętrzących wodę w korycie. Do regulacji poziomu i zasięgu zalewu wyposaża się je w zasuwę lub przegrody szandorowe umożliwiające sterowanie poziomem wody i wywoływanie efektu cofki w cieku. To proste rozwiązanie skutecznie stosowane jest po dzień dzisiejszy w rolnictwie przy nawodnieniu upraw lub podpiętrzeń wykorzystywanych dla pozyskania wody dla potrzeb gospodarki stawowej lub przy ujęciach brzegowych.

W analizowanym przypadku na twierdzy wykorzystano zastawki piętrzące do celów militarnych. Miały one utrudnić lub wręcz uniemożliwić marsz wrogich wojsk poprzez zalanie przedpoła miasta. Zachowane po dziś dzień relikty budowli to zastawki betonowe o przyczółkach zlokalizowanych na brzegach koryta. Dla zwiększenia wytrzymałości konstrukcji wykonywano okładzinę z kamienia łamanego lub bloków granitowych. Przy większych szerokościach koryta rzecznoego stosowano zastawki o filarach umiejscowionych w korycie cieku. Większość z obiektów posiadała zamknięcia w postaci zasuw płaskich uruchamianych ręcznie, gdzie woda przelewała się pod zamknięciem a w przypadku całkowitego ograniczenia światła przele-



wu wywoływała cofkę i wystąpienie wody z koryta głównego. Na zdjęciach archiwalnych w jednym przypadku widoczne jest zamknięcie zasuwowe czterodzielne, gdzie mechanizm uruchamiany był za pomocą kierownicy przenoszącej moment obrotowy na koła zębate wywołujące ruchy śruby, na spodzie, której umieszczona była zasawa.

Przyczółki brzegowe świadczą również o innym sposobie piętrzenia wykorzystującym metalowe lub drewniane szandory wsuwane w prowadnice znajdujące się po bokach przyczółków i filarów śródkorytowych. Przelew wody następował wówczas ponad zamknięciem.

## Podsumowanie

### Conclusion

Wstępne wizje terenowe i rozpoznanie obiektów wykazały znikomy stopień zachowania elementów infrastruktury technicznej „wojskowych zapór wodnych”. Wiele z nich zostało całkowicie zniszczonych, zaś pozostałe istnieją w formie szczątkowej najczęściej jako relikty pojedynczych przyczółków na przykład z widocznym mocowaniem dla szandorów. Do stanu tego przyczyniły się niewątpliwie prace regulacyjne prowadzone na podwrocławskich rzekach po drugiej wojnie światowej. Polegały one na modernizacji bądź budowie nowych obwałowań przeciwpowodziowych, pogłębianiu koryt oraz wyprofilowaniu brzegów.

System „wojskowych zapór technicznych” nie został wykorzystany w praktyce, jednak swoim kształtem przyczynił się do obecnego wyglądu metropolii. Nie jest znane dokładne działanie systemu, jak również poprawność pierwotnie przyjętych założeń projektowych, dezaktualizowanych postępowaniem nauki i techniki. Znaczenie Twierdzy Wrocław, a tym samym zabezpieczeń związanych z „wojskowymi zaporami wodnymi”, straciło na aktualności. W efekcie zaniedbano dalszych prac nad umocnieniami, porzucono ówczesne idee, a już wykonane elementy twierdzy uległy stopniowej degradacji.

Tymczasem upowszechnienie faktu istnienia takiej unikalnej w skali kraju metody czynnej obrony twierdzy wydaje się być wskazane ze względu na precyzyjne rozpoznanie roli sieci rzecznej w formowaniu współczesnej tkanki miejskiej Wrocławia. To zarazem ciekawy, aczkolwiek zapomniany epizod w historii miasta, którego losy tak ściśle związane są z Odrą – rzeką przez wieki kształtowaną, i jak pokazano powyżej, kształtującą oblicze Wrocławia.

#### **Lukasz Pardela**

Instytut Architektury Krajobrazu  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Institute of Landscape Architecture  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

#### **Radosław Stodolak**

Instytut Inżynierii Środowiska  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Institute of Environmental Engineering  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

### Literatura

1. Filip S., 2005, *Turystyczne zagospodarowanie Doliny Odry*, Wrocław 2000 Plus, Studia nad strategią miasta, Wyd. Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław, z. 4 (60), s. 123–124.
2. Małachowicz M., 1993, *Twierdza Wrocław przełomu XIX/XX wieku – problemy rozplanowania i architektury obiektu*, Wyd. Politechnika Wrocławska, Wrocław.
3. Modrzejewski J., 1978, *Encyklopedia techniki wojskowej*, Wyd. MON, Warszawa, s. 835.
4. Pardela Ł., 2007, *Zieleń forteczna wrocławskiej twierdzy pierścieniowej* [w:] „Przyroda i miasto”, Wyd. SGGW, Warszawa, t. X(II), s. 206–207.

# Przeprawy kolejowe w krajobrazie doliny Bystrzycy

Janusz Gubański, Elżbieta Podgórska

Railway Crossings  
in the Landscape of  
the Bystrzyca Valley

## Wstęp

### Introduction

Kolejowe przeprawy mostowe oraz inne budowle pokonujące przeszkody terenowe lub komunikacyjne stanowią charakterystyczny element krajobrazu. Pojawiające się na przestrzeni dziesięcioleci mosty i wiadukty kolejowe trwale wpisały się w pejzaż obszarów zurbanizowanych. W terenach otwartych, szczególnie w obszarach o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, obiekty te stanowią znaczący wyróżnik, nierzadko tworząc nową jakość przestrzeni.

Charakterystyczne budowle, których formy architektoniczne posiadają samodzielną wartość historyczną, konstrukcyjną i estetyczną, wtapiając się w malowniczy krajobraz nabierają nowego wyrazu i wdzięku. Będąc świadectwem potęgi techniki, kunsztu projektantów i budowniczych, stają się jednocześnie symbolami współistnienia zaawansowanej techniki i środowiska naturalnego.

Przykłady tego typu spotkać można w różnych zakątkach Polski. Monumentalne budowle, o ciekawych rozwiązaniach architektonicznych i konstrukcyjnych, trwale wzbogacających krajobraz, znajdują się zarówno na Mazurach (np. wiadukty kolejowe w Stańczykach), na Pomorzu Gdańskim (np. mosty tczewskie) czy na Dolnym Śląsku (np. mosty w Zgorzelcu i Bolesławcu). Ob-

szarem, gdzie istnieje szereg kolejowych obiektów inżynierskich, których konstrukcje harmonijnie połączone z istniejącym krajobrazem jest teren dawnego województwa wałbrzyskiego. Obok tak interesujących, krajobrazowych tras kolejowych, jak linie Kłodzko – Wałbrzych, Kłodzko – Kudowa Zdrój, Kłodzko – Stronie Śląskie czy Ścinawka Średnia – Radków, na szczególną uwagę zasługuje linia kolejowa Świdnica – Jedlina Zdrój. Trasa przebiegająca przez obszary o zróżnicowanej rzeźbie terenu i urozmaiconej szacie roślinnej cechuje się bogactwem ciekawych budowli inżynierskich.

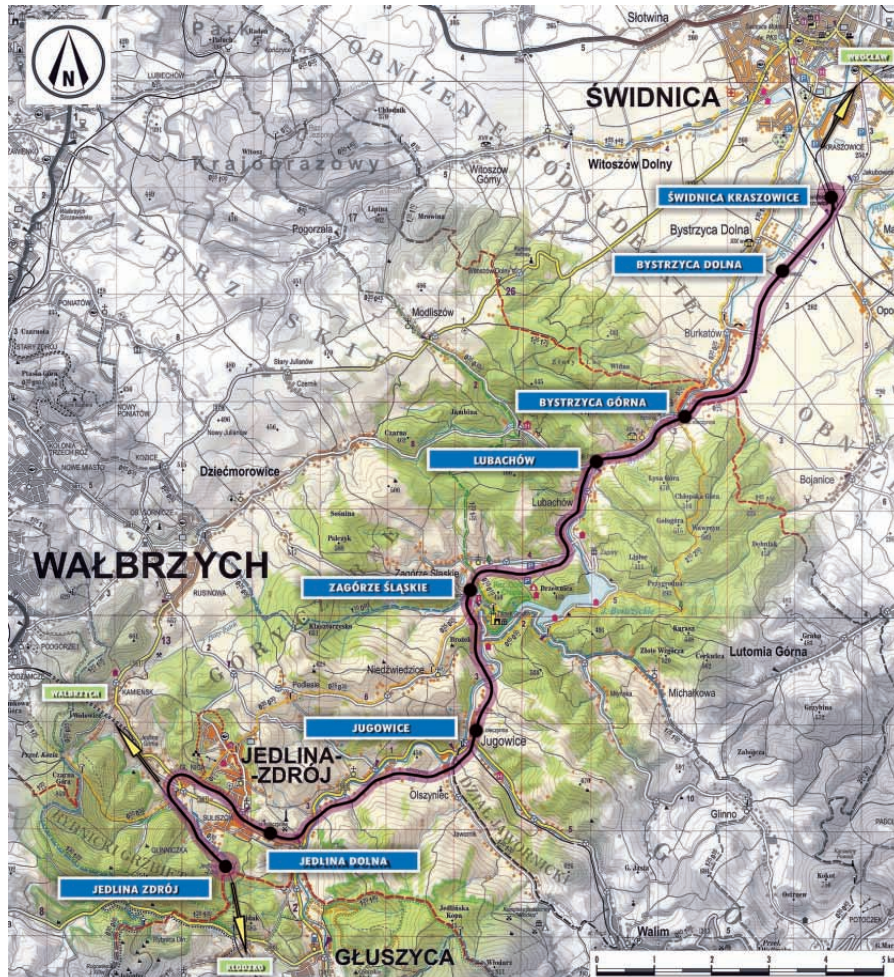
## Lokalizacja linii kolejowej

### Localization of the railway line

Normalnotorowa linia kolejowa Świdnica – Jedlina Zdrój przebiega przez teren dwóch powiatów: świdnickiego i wałbrzyskiego; przez gminy: Świdnica, Walim oraz Jedlina Zdrój. Linia wiedzie wzdłuż trzech ważnych jednostek geograficznych: Równiny Świdnickiej, Gór Wałbrzyskich oraz Gór Sowich. Na odcinku od Świdnicy do Bystrzycy Górnej przebiega w południowo-wschodniej części Obniżenia Sudeckiego. Od Bystrzycy Górnej po Olszyniec, w swym najciekawszym odcinku, biegnie w Obniżeniu Górnej Bystrzycy, między północnym skrajem Gór Sowich a Po-

Ryc. 1. Lokalizacja linii Świdnica – Jedlina Zdrój (oprac. E. Podgórska)

Fig. 1. Localization of the Świdnica – Jedlina Zdrój line (by E. Podgórska)



górzem Wałbrzyskim i Górami Wałbrzyskimi. W ostatniej części osiąga południowo-wschodni kraniec Gór Wałbrzyskich (ryc. 1).

Wyróżnikiem linii kolejowej są obiekty inżynierskie, które można uznać za interesujące osiągnięcie ówczesnej myśli technicznej. Kolej Bystrzycka została wytyczona wzdłuż rzeki Bystrzyca, w terenie o znacznych różnicach wysokości względnych, wobec czego inżynierowie

musieli zaprojektować wiele obiektów umożliwiających przeprawę pociągu przez przeszkody terenowe. Linia, wyposażona w blisko 40 różnych budowli inżynierskich (mosty, wiadukty, mury oporowe), wytyczona w malowniczej scenerii doliny Bystrzyca z szerokimi otwarciami widokowymi, uważana jest za jedną z najpiękniejszych w Polsce [Szykiewicz 2005; Kurkowska-Ciechańska 2007; Staffa 1995].

## Rys historyczny linii kolejowej Świdnica – Jedlina Zdrój

Historical outline of the Świdnica – Jedlina Zdrój railway line

Historia kolei Doliny Bystrzycy (*Weistritzthalbahn*) sięga połowy XIX wieku, kiedy to opracowano plan przedłużenia linii Wrocław – Świdnica do linii Wałbrzych – Nowa Ruda – Kłodzko. Z racji problemów technicznych i wysokich kosztów budowy plan nie został zrealizowany. Na przełomie wieków XIX i XX władze niemieckie zaczęły rozbudowywać sieć połączeń kolejowych. Starania przewodniczącego Świdniczkiej Izby Handlowej, tajnego radcy E. Webskiego, doprowadziły do ponownego rozpatrzenia projektu trasy wzdłuż Bystrzyca. Linia kolejowa spełniała ważną rolę w rozkwicie turystyki w rejonie Gór Sowich, miała też gwarantować rozwój interesów lokalnych przedsiębiorców. Projekt został zatwierdzony przez pruski parlament 8 czerwca 1897 r. Na jego realizację przeznaczono 4,15 Mk, a spółka Websky, Hartmann, Wiesen GmbH z Walimia dofinansowała budowę kwotą 50 tys. Mk. Linie kolejową budował Oddział Budowy Kolei Królewskich w Świdnicy, którego kierownikiem był inżynier Scheffer. Prace terenowe rozpoczęto dopiero wiosną 1902 r., a do zimy wykonano



większość nasypów oraz przekopów. Latem 1903 r. doprowadzono tory do Zagórza Śląskiego oraz wzniesiono budynki na wszystkich stacjach. W sierpniu i wrześniu 1904 roku miały miejsce odbiory techniczne budynków i objazd linii przez inwestora. Kolej Doliny Bystrzycy oddano do użytku 1 października 1904 roku [Scheer 1985, Szynekiewicz 2005].

Historię trasy można podzielić na trzy zasadnicze okresy. W czasie jej funkcjonowania przełomowymi datami były: otwarcie linii do Walimia 22 czerwca 1914 r., koniec drugiej wojny światowej oraz zamknięcie linii do Walimia w 1975 r. Od chwili otwarcia linii dawała ona nowe możliwości rozwoju okolicznych miejscowości. W roku 1911 przystąpiono do budowy zapory w Lubachowie, a jej obsługę zapewniała bocznicą wychodząca z Zagórza. Poważnym problemem było pominięcie Walimia w projekcie szlaku kolejowego. Walimskie fabryki Iniarckie rozwijały się prężnie, a brak połączenia kolejowego redukowało ich zdolności eksportowe. Wobec powyższych przesłanek zapadła decyzja o budowie linii kolejowej z Jugowic do Walimia. Dnia 22 czerwca 1914 roku oddano do użytku kolejkę elektryczną, a stacja w Jugowicach zmieniła status z przelotowej na węzłową.

Kolejny okres początkowo nie przyniósł znaczących zmian. W latach 30. XX wieku przeprowadzono m.in. modernizację torowiska, dzięki czemu zwiększyła się prędkość jazdy

z 40 na 50 km/h. Wobec tego zwiększono również liczbę kursujących pociągów do 10–11 par na dobę. Pod koniec drugiej wojny światowej szeregi obiektów inżynierskich zostało uszkodzonych.

W trzecim okresie zajęto się odbudową zniszczeń wojennych. Niektóre obiekty zabezpieczono prowizorycznie i w takim stanie przetrwały do kapitalnego remontu na przełomie 1989/1990 roku. Wobec obniżającego się natężenia ruchu pasażerskiego oraz braku środków na remont linii do Walimia, podjęto decyzję o jej likwidacji, co nastąpiło 4 października 1959 r. Ruch towarowy do Walimia zawieszono wiosną 1975 roku.

Spadająca liczba pasażerów, pogarszający się stan nawierzchni torowej oraz wzrost konkurencyjności przewozów samochodowych spowodował podjęcie decyzji przez PKP o kapitalnym remoncie linii. W roku 1989/1990 przeprowadzono prace remontowe. Zaskakujące jest to, że po remoncie, na tory nie wróciły pociągi pasażerskie. Ruch pociągów towarowych trwał zaledwie do 1994 roku, kiedy również i te przewozy zostały zlikwidowane przez osunięcie się nasypu przed stacją w Zagórzu [Szynekiewicz 2005].

Linia Bystrzycka w ciągu całego okresu eksploatacji realizowała przewozy pasażerskie, umożliwiające dojazd do i z pracy, przewozy towarowe oraz turystyczne. Te ostatnie były szczególnie ważne, gdyż po otwarciu linii do Walimia obserwowano

wzrost liczby turystów odwiedzających Góry Sowie. Przed wojną kursował specjalny pociąg *Schlesierthalexpress* relacji Wrocław – Walim/Jedlina Zdrój. Natomiast po wojnie uruchamiano na zarządzenie pociąg o podobnej relacji jako kolonijny. Od 1959 r. kursował pociąg osobowy z Wrocławia przez Sobótkę, Świdnicę Kraszowice, Jedlinę Zdrój do Kłodzka lub Międzyzlesia, zwany *Ekspresem Poznaj Swój Kraj*. Nazwa wzięła się od długiej i okrężnej, ale niezwykle malowniczej trasy [Jerczyński, Koziarski 1992; Szynekiewicz 2005].

## Walory przyrodnicze i kulturowe otoczenia trasy

Natural and cultural values of the route's surroundings

Walory przyrodnicze oraz kulturowe terenu, podobnie jak walory konstrukcyjno-architektoniczne omawianej linii są bardzo bogate.

Zespoły roślinne na opracowywanym obszarze są rozłożone w zależności od ukształtowania terenu. Na obszarach równinnych dominują sztuczne agroekosystemy z przewagą gruntów ornych. W rejonie gór przeważająca zalesienia. Występują tu zbiorowiska leśne, m.in.: bory świerkowe, kwaśne buczyny, grądy oraz sporadycznie zachowane lasy dębowo-grabowe. Część la-

sów jest pochodzenia antropogenicznego, a dawna gospodarka leśna przyczyniła się do wymiany rodzimych gatunków drzew na introdukowane. Rosną tu zarówno gatunki liściaste – grab, dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, buk zwyczajny, klon jawor, klon zwyczajny – oraz gatunki iglaste – świerk, sosna. Tereny niepokryte lasami są użytkowane rolniczo jako grunty orne lub użytki zielone. Na obszarach położonych wzdłuż rzek występują zbiorowiska roślinne – podgórskie łągi jesionowe, gdzie gatunkiem dominującym jest jesion wyniosły.

Szczególne walory krajobrazowe posiada górski odcinek rzeki Bystrzycy, biegnący pomiędzy Jedlinką a Bystrzycą Górną. Kamieniste koryto rzeki prowadzi krętym wąwozem, ponad którym wyrastają zalesione strome zbocza z licznymi skałkami. W okresie przedwojennym fragment pomiędzy Zagórzem Śląskim a Lubachowem traktowany był jako wyjątkowo piękny [Staffa 2005]. W latach 1912–1914, między dwoma miejscowościami (powyżej Lubachowa) powstała wysoka kamienna zaporą przegradzająca, wąską w tym miejscu, dolinę Bystrzycy. Utworzono w ten sposób rozległe Jezioro Bystrzyckie o urozmaiconej linii brzegowej, pod taflą, którego znalazła się malownicza wieś Schlesiertal (ryc. 2).

Poniżej zapory zlokalizowano niewielką elektrownię wodną o mocy około 1,2 MW. Wokół zbiornika wytyczono szosę, która od razu stała się atrakcją turystycz-

ną. Wzdłuż brzegów zbudowano gospody i pensjonaty (do dziś nieznacznie zachowane) [Staffa 2005; Staffa 1995]. Taflę jeziora otaczają: od południowego-wschodu strome zbocza Gór Sowich, ze strzelistymi skałami i basztami gnejsowymi, od północnego-zachodu przylegają Góry Czarne ze zboczami Choiny, Drewnicy i Kurzętnika [Staffa 2005].

Na bocznym wierzchołku Choiny, na Zamkowej Górze, zlokalizowany jest zamek Grodno ze słynnymi dekoracjami sgraffitowymi na budynku bramnym. Wyróżniająca się sylweta średniowiecznego zamku, dominuje nad wodami jeziora i pobliskimi szczytami (ryc. 3). W południowo-zachodnim fragmencie góry Choiny (łącznie z Zamkową Górą), utworzony został w 1957 roku rezerwat przyrody, który obejmuje las bukowy z domieszką innych gatunków, obfitujący w pomniki przyrody oraz bogate runo leśne. Ponadto, wzdłuż trasy kolejowej, w kolejnych miejscowościach występują liczne historyczne obiekty budowlane o wysokich walorach kulturowych. Należą do nich, m.in.: obiekty sakralne, rezydencjonalne (pałace w: Bystrzycy Dolnej, Bystrzycy Górnej, Jedlince), liczne pensjonaty, budynki mieszkalne i zagrodowe oraz najmniejsze z nich – kapliczki przydrożne. Odrębną grupę stanowią naziemne i podziemne obiekty kompleksu Riese pochodzące z lat 1943–1945. Budowle o niewyjaśnionym do dziś przeznaczeniu, w okolicy trasy kolejowej, zgrupowane są m.in. w kom-

pleksach: Jugowice, Osówka, Rzeczka, Soboń i Włodarz.

W bliskim sąsiedztwie linii znajdują się również przyrodnicze obszary chronione: Park Krajobrazowy Gór Sowich oraz Książański Park Krajobrazowy.

## Charakterystyka trasy

### Characteristics of the route

Kolej Doliny Bystrzycy ma długość 21,414 kilometrów przy różnicy wysokości względnej między stacjami krańcowymi – 250 metrów. Linia jest przedłużeniem trasy z Wrocławia Głównego do Świdnicy przez Kobierzycę. Projekt Linii Bystrzyckiej przewidywał zlokalizowanie nowej stacji w obrębie Świdnicy w Kraszowicach, przez co miasto zyskało unikatowy w skali Dolnego Śląska układ dworców miejskich [Scheer 1995]. Na całej trasie znajduje się 8 przystanków, które powstały w latach 1902–1904, na wszystkich wybudowano obiekty służące do obsługi pociągów pasażerskich i towarowych. Na całym odcinku, według ostatniego rozkładu jazdy, znalazły się 2 stacje węzłowe, 1 stacja osobowa oraz 5 przystanków osobowych. W niedługim czasie po remoncie, 1989/1990 r., linię zamknięto. Obecnie przez Świdnicę Kraszowice przejeżdżają bez postojów pociągi na trasie Legnica – Kamieniec Ząbkowicki. W Jedlinie Zdroju zatrzymuje się szynobus relacji Wałbrzych Główny – Kłodzko Miasto.



Ryc. 2. Jezioro Bystrzyckie (fot. E. Podgórska, 2008)

Fig. 2. Bystrzyckie Lake (photo E. Podgórska, 2008)



Ryc. 3. Zamek Grodno  
(fot. E. Podgórska, 2008)

Fig. 3. Grodno Castle  
(photo E. Podgórska, 2008)

Obiekty kubaturowe wchodzące w skład zabudowy dworcowej posiadają spójne walory architektoniczne oraz konstrukcyjno-materiałowe. Podstawowymi budynkami przystanków osobowych w Bystrzycy Dolnej, Bystrzycy Górnej i Lubachowie były niewielkie, parterowe dworce wzniesione w konstrukcji słupowo-ryglowej z wypełnieniem cegłą, które nakryto jednospadowymi dachami (ryc. 4). W obrębie stacji istniały również: budynki mieszkalne, gospodarcze, magazyny (niekiedy metalowe) oraz szalety. Szerszy program użytkowy posiadała stacja w Zagórzcu Śląskim. Oprócz okazałego budynku dworcowego, poczekalni letniej, budynku mieszkalnego, magazynowego i innych, istniała tutaj stacja nawadniania parowozów z wieżą wodną. Po 1945 roku dobudowano kilka obiektów, które wraz z istniejącymi utworzyły zwarty ciąg zabudowy usytuowany wzdłuż torowiska. Pomimo

przebudowy obiekty zachowały odrębność architektoniczną.

Spójne rozwiązania architektoniczne posiadają stacje w Jugowicach, Jedlinie Dolnej i Jedlinie Zdrój. Zespoły złożone są z kilku obiektów kubaturowych: dworce, magazyny, szalety. Podobne dla wszystkich są również rozwiązania architektoniczne. Budynki dworcowe posiadają wyższą, dwukondygnacyjną część, do której przylegają dwie parterowe przybudówki (ryc. 5). Z jednej strony jest to murowane pomieszczenie poczekalni, z drugiej magazyn w konstrukcji szachulcowej. Elewacje budynków są częściowo tynkowane – ponad parterem, bogate w detal architektoniczny formowany z tynku oraz cegły ceramicznej. Elementem charakterystycznym są szczytowe partie ścian z nieosłoniętą drewnianą konstrukcją słupowo-ryglową (konstrukcja stosowana na wszystkich stacjach linii kolejowej). Roz-



Ryc. 4. Bystrzyca Górna, w tle wzniesienia Pogórze Wałbrzyskiego (fot. J. Gubański, 2007)

Fig. 4. Bystrzyca Górna, in the background Pogórze Wałbrzyskie hill (photo J. Gubański, 2007)





Ryc. 5. Dworzec w Jugowicach  
(fot. E. Podgórska, 2009)

Fig. 5. Railway station in Jugowice  
(photo E. Podgórska, 2009)

członkowanie brył i planów budynków, nakrywanie ich wielopołaciowymi dachami oraz łączenie różnych konstrukcji i materiałów stanowią charakterystyczne rozwiązania architektoniczne dla licznych obiektów dworcowych Dolnego Śląska. Budynki utrzymane w stylu rodzimym, nawiązujące uproszczonymi formami do secesji są istotnym uzupełnieniem krajobrazu doliny Bystrzycy.

Podstawowe obiekty inżynierskie trasy to: wiadukty, mosty, mury oporowe, przepusty oraz przekopy. Kamienno-ceglane mury oporowe wzniesiono jako umocnienie trasy w wielu miejscach, szczególnie przy zboczach wzniesień. Z licznych przekopów najokazalszy jest w Zagórzu Śląskim, w którego głębokim i długim dnie prowadzona jest linia kolejowa. Dziesiątki zróżnicowanych pod względem konstrukcji przepustów o prostych, jednak bardzo starannie opracowanych formach, w istotny sposób urozmaicają linię kolejową.

Najistotniejszymi krajobrazowo są jednak mosty i wiadukty. Mo-

sty przeprowadzają linię kolejową ponad korytem Bystrzycy oraz licznych, często bezimiennych jej dopływów. Wiadukty umożliwiają przeprawę ponad dnem doliny oraz ciągami komunikacyjnymi prowadzącymi wzdłuż rzeki. Wiele budowli przeprowadza linię kolejową jednocześnie nad korytem rzeki jak również ponad utrudnieniami terenowymi i drogami.

Na trasie istnieje 36 mostów i wiaduktów. Siedmiu największym, przed 1945 rokiem nadano nazwy,

które do chwili obecnej używane są jako nazwy własne. Projektantem wszystkich przepraw był inżynier Scheffer, natomiast nadzór nad budową sprawowali inżynierowie Schmedes i Ruppel z Königlische Eisenbahndirektion we Wrocławiu [Budyń 2007]. Powstające w latach 1902–1904 budowle odznaczają się zróżnicowanymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi i spójnymi rozwiązaniami materiałowymi. Wszystkie obiekty zostały harmonijnie wpisane w krajobraz doliny Bystrzycy.

Najważniejsze budowle inżynierskie znajdują się na odcinku ok. 15 km, gdzie linia przebiega Obniżeniem Górnej Bystrzycy, tj. od wsi Bystrzyca Górna do Jedliny Zdroju. Każdy z obiektów, nawet o najmniejszej długości i najprostszych rozwiązaniach technicznych, np. jednoprzęsłowy, belkowy bądź łukowo sklepiony wiadukt, spełnia istotną rolę w kształtowaniu wizerunku



Ryc. 6. Wiadukt w Lubachowie  
na 67,126 km trasy (fot. E. Podgórska, 2008)

Fig. 6. Viaduct in Lubachów, 67,126 km  
on the route (photo E. Podgórska, 2008)





Ryc. 7. Wiadukt w Lubachowie na 67,529 km trasy (fot. J. Gubański, 2007)

Fig. 7. Viaduct in Lubachów, 67,529 km on the route (photo. J. Gubański, 2007)

omawianej trasy. Nawet najprostsze posiadają nieodparty urok, a niekiedy kryją dodatkowe walory, np. wiadukt w Bystrzycy Górnej – zbudowany w ciągu wysokiego nasypu prowadzonego wzdłuż koryta Bystrzycy, przeprowadza linię ponad otworem wejściowym do XVI wiecznej kopalni rud cynku Marie-Agnes [Liber, Mardziarz 2006].

Najdłuższą przeprawą jest most wzniesiony tuż przed stacją w Lubachowie (67,126 km trasy<sup>1</sup>) – *Rabenstein Brücke* (ryc. 6). Siedmioprzęsło-

wa budowla o długości 143,60 metrów, przerzucona nad Bystrzycą oraz dwiema drogami kołowymi, wykonana została w konstrukcji stalowej, blachownicowej z przęsłem kratowym nad korytem rzeki. Smukła konstrukcja przęseł wykonana z wysokich blachownic oraz parabolicznej kratownicy osadzona została na kamiennych przyczółkach i filarach.

Kolejnym obiektem w Lubachowie jest trzyprzęsłowy wiadukt *Höher Rabenstein Brücke* (67,529 km trasy) przerzucony nad Złotym Poto-

kiem i drogą do Modliszowa (ryc. 7). I w tym przypadku zastosowano wtapiające się w tło, kamienne przyczółki i filary. Na podporach oparto konstrukcję blachownicową (nad parcelami) i kratową paraboliczną z jazdą dołem (ponad strumieniem i drogą). Niemal identycznie zbudowany został most na 69,255 km trasy – *Hemmstein Brücke*. Zlokalizowana tuż przy krańcu wsi przeprawa również jest trzyprzęsłowa, z dwoma przęsłami blachownicowymi zawieszonymi ponad jezdnią oraz jednym przęsłem kratowym nad korytem Bystrzycy – paraboliczne z jazdą górą. I w tym przypadku podpory wzniesiono z kamienia.

Oprócz tych monumentalnych budowli, w obrębie wsi, trasa kolejowa prowadzona jest ponad niewielkimi dopływami Bystrzycy na kilku niewielkich mostach o zróżnicowanej konstrukcji (przęsła stalowe i żelbetowe, przyczółki i filary kamienne i żelbetowe).

Duże wrażenie robi wzniesiony na smukłych 13-metrowych filarach wiadukt przy wjeździe do Jugowic – *Mählerstein Brücke* (ryc. 8). Potężna stalowa konstrukcja usytuowana na 72,860 km trasy posiada dwa paraboliczne przęsła kratownicowe (jazda górą) oraz jedno blachownicowe. W Jugowicach, tuż za stacją kolejową istnieją kolejne okazałe konstrukcje, m.in.: dwutorowy, jednoprzęsłowy, blachownicowy wiadukt oparty na ceglanych podporach; wiadukt ceglany oraz wiadukt dziesięcioprzęsłowy – najwię-



Ryc. 8. Wiadukt w Jugowicach na 72,860 km trasy (fot. J. Gubański, 2007)

Fig. 8. Viaduct in Jugowice, 72,860 km on the route (photo. J. Gubański, 2007)



Ryc. 9. Wiadukt na 77,289 km trasy kolejowej (fot. E. Podgórska, 2009)

Fig. 9. Viaduct at 77,289 km on the route (photo E. Podgórska, 2009)

cej prześel na całej trasie. Dziesięcioprzęsłowy most – *Thiel Brücke* (74,746 km trasy) o długości ponad stu metrów (100,27 m) przeprowadza linię kolejową ponad rzeką Jaworzyną oraz drogą do Walimia. Stalowe przęsła budowli (9 blachownicowych i 1 kratowe paraboliczne z jazdą górą) oparto na ceglanych przyczółkach i filarach.

Interesującą konstrukcją, rzadko spotykaną w obiektach kolejowych [Budyh 2007], posiada wiadukt na 77,289 km linii – *Tannhausen Brücke* (ryc. 9). Jest to trójprzęsłowa budowla o środkowym przęśle kratowym ze wspornikami i dwóch opartych na nich przęsłach blachownicowych. Przęsło kratowe o pasach równoległych z jazdą górą oparto na kamiennych filarach.

Kolejne przeprawy mostowe usytuowane są w Jedlinie Zdroju. Stanowią one jednak niewielkie (od ok. 5 do 15 m długości), jednoprzęsłowe wiadukty blachownicowe.

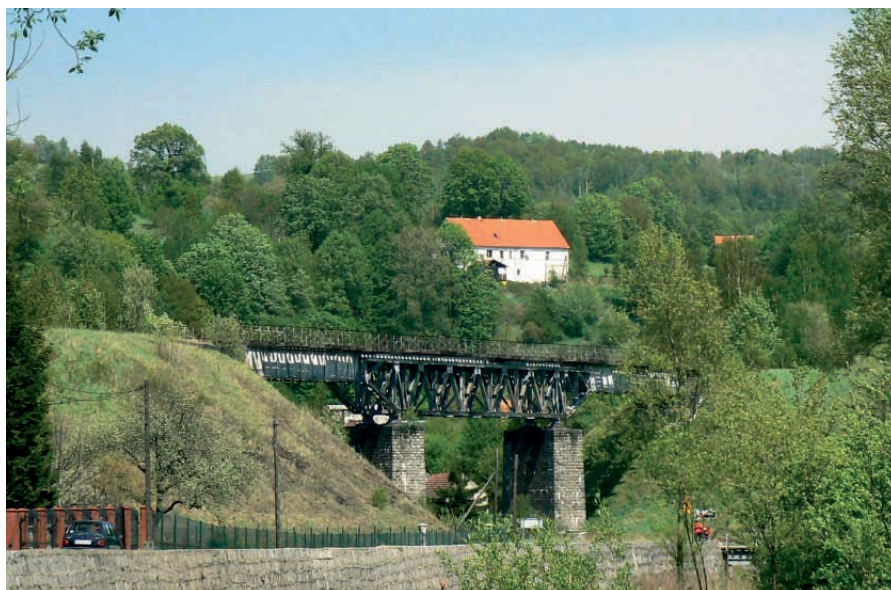
## Ekspozycja krajobrazowa kolei doliny Bystrzycy

Landscape exposition of the Bystrzyca Valley Railway

Piękno oglądanego pejzażu związane jest głównie z formami i cechami naturalnego ukształtowania terenu doliny Bystrzycy. Wzniesienia Gór Sowich oraz Czarnych

Ryc. 10. Widok z wiaduktu na 77,289 km trasy (fot. E. Podgórska, 2009)

Fig. 10. View from the viaduct at 77,289 km on the route (photo E. Podgórska, 2009)



tworzą tło wewnątrz, natomiast pierwszy plan stanowi wąska dolina rzeczna. Obszar ten jest pełen wyjątkowych form, zarówno przyrodniczych jak i kulturowych, tworzących wspólnie unikatową kompozycję makrokrajobrazową. Wnętrza wzbogacone są szatą roślinną – łąkami, pastwiskami, lasami mieszanymi – oraz luźno rozmieszczonymi budynkami (ryc. 10). Zmienność plastyczna szaty roślinnej wpływa na odbiór estetyczny tych terenów. Niezmiernie malownicze efekty można obserwować wiosną, podczas rozwoju liści na drzewach – paleta odcieni koloru zielonego jest niezmiernie bogata, a wrażenia porównywalne są z oglądaniem obrazów impresjonistów. Latem okocieszy nasycona zieleń drzew, kwiaty w ogrodach, w paru miejscach można spotkać pasące się zwierzęta. Jesień należy do odcieni czerwieni

ni oraz brązów. Niestety, późna jesień, bezśnieżna zima oraz przedwiośnie, choć pozwalają na doskonałą ekspozycję walorów architektonicznych i technicznych budynków i budowli, stanowią jednocześnie, iż wrażenia estetyczne są najskromniejsze.

W dolinie zlokalizowane są trzy ważne linie – szlak drogowy, szlak kolejowy oraz rzeka. Charakterystycznymi cechami kompozycji krajobrazowej są tu wsie w układzie liniowym. Zabudowa miejscowości skupia się wzdłuż drogi, natomiast rozproszenie następuje w wyższych partiach stoków. Nowo powstające budynki lokalizowane są wyżej, często przy granicy lasu. Elementami dominującymi w krajobrazie równinnym są zespoły zabudowy, mające często punktową dominantę w postaci wieży kościoła, natomiast poje-





Ryc. 11. Widok w kierunku południowo-zachodnim z wiaduktu w Jugowicach na 74,746 km trasy (fot. E. Podgórska, 2008)

Fig. 11. View from the Jugowice viaduct in the south – western direction, 74,746 km on the route (photo E. Podgórska, 2008)



dyncze budynki czy obiekty są otoczone wysokimi drzewami. Dodatkowe dominanty w krajobrazie kulturowym stanowią w tym rejonie oczywiście wiadukty, mosty i przepusty wzniesione wzdłuż linii kolejowej.

Elementami ekspozycji biernej wzdłuż Bystrzycy są niewątpliwie wiadukty, których konstrukcję mogą podziwiać osoby poruszające się ciągami komunikacji kołowej. Wyrazistość krajobrazowa wspomagana jest także wyjątkową możliwością obserwowania krajobrazu z ciągów widokowych położonych powyżej dna doliny, czyli wiaduktów oraz linii kolejowej położonej na zboczach wzniesień. Mosty i wiadukty nabierają tym

samym walorów punktów ekspozycji czynnej.

Najbardziej efektownymi ciągami widokowymi, znajdującymi się na trasach kołowych są ciągi: wzdłuż południowego i wschodniego brzegu Jeziora Bystrzyckiego, odcinki kolei Doliny Bystrzycy w okolicach Lubachowa, Jugowic i Jedliny Dolnej, wzdłuż drogi kołowej ze Świdnicy do Jugowic oraz w stronę Jedliny Dolnej jak również wzdłuż nasypu kolejowego przy wjeździe na stację Jedlina Zdrój (ryc. 11).

Malownicze wnętrza krajobrazowe, walory przyrodnicze oraz niezapomniane wrażenia widokowe przekładają się na dużą wartość krajobrazu doliny Bystrzycy. Ukryte

w zieleni lub za pagórkami budowle, a także mniejsze lub większe stacje wzdłuż szlaku kolejowego dodatkowo wpływają na korzystny odbiór tych terenów. Obserwacja zależy jednak w dużym stopniu od zabiegów konserwacyjnych w pasie ruchu, zarówno drogowego i kolejowego. Wiele miejsc i obiektów po ukończeniu budowy było wybitnymi dominantami, lecz aktualnie są słabo widoczne, bowiem zasłoniły je drzewa bądź krzewy.

Powstała linia kolejowa, z racji prowadzenia jej w bogatym krajobrazowo terenie, posiadała od początku istnienia nieodparty urok. Wyważone proporcje brył oraz subtelne formy architektoniczne budyn-



Ryc. 12. Widok w kierunku północnym z wiaduktu w Lubachowie na 67,126 km trasy (fot. E. Podgórska, 2008)

Fig. 12. View in the northern direction from the viaduct in Lubachów, 67,126 km on the route (photo E. Podgórska, 2008)

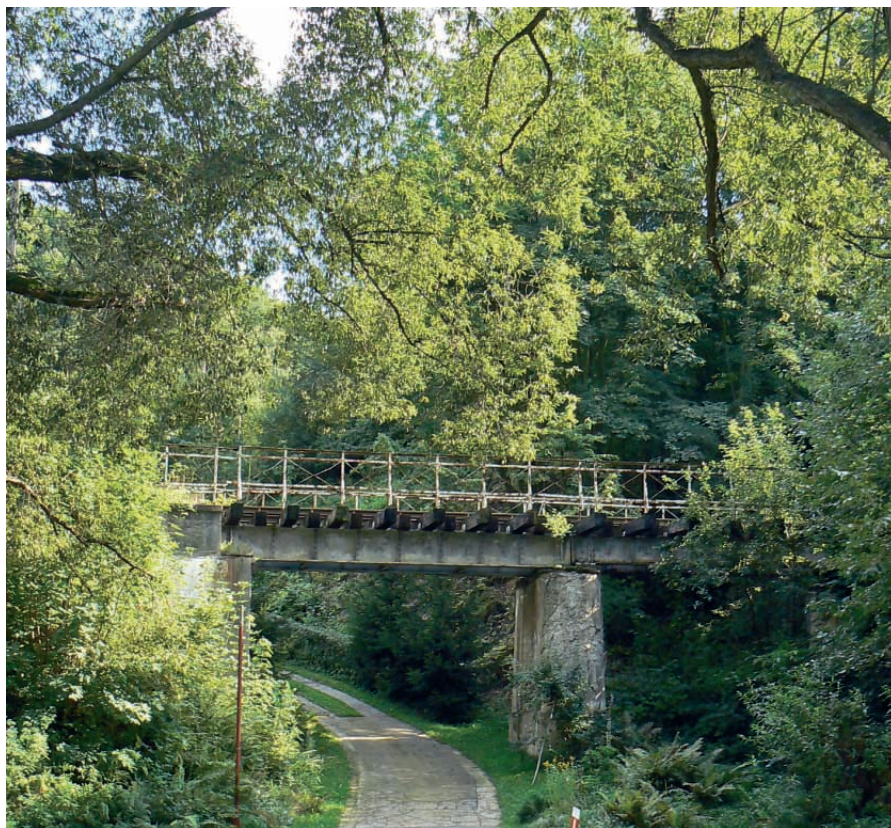
ków stacyjnych dobrze wpisały się w krajobraz podgórskich miejscowości (ryc. 12). Budowle inżynierskie wprowadzające istotne przeobrażenia otwartych przestrzeni stały się elementami wzbogacającymi, niekiedy wręcz uzupełniającymi dolinę Bystrzycy. Obiekty będące wyznacznikiem ówczesnej myśli technicznej, łączące w śmiałych konstrukcjach rodzime materiały o rustykalnych formach z nowoczesnym tworzywem stalowym nadały nową jakość wizerunkowi okolicy. Stały się dosłownymi i metaforycznymi łącznikami brzegów doliny.

Mosty i wiadukty kolei doliny Bystrzycy spełniają kryteria estetyki, a zarazem są funkcjonalne i wykonane z materiałów dobrej jakości. Rozplanowanie sił jest czytelne dla odbiorcy i daje odczucie bezpieczeństwa. Projektant zadbał również o to, aby przeprawy miały odpowiednią formę komponującą się z krajobrazem. Walory wizualne przepraw ukształtowane były także przez trafnie dobraną kolorystykę. Kluczowe elementy konstrukcji wyeksponowano, natomiast dodatkowe urządzenia obce lub mało atrakcyjne elementy mostów ukryto. Tak jak każdą inną budowlę most można oglądać z daleka. Odbiór wizualny wiaduktów z określonych punktów widokowych jest obecnie możliwy, chociaż często widok przysłaniają drzewa lub krzewy.

Wszystkie obiekty wpisują się w krajobraz doliny Bystrzycy i są już od dawna jego stałymi i ciekawymi

Ryc. 13. Wiadukt w Bystrzycy Górnej (fot. E. Podgórska, 2009)

Fig. 13. Viaduct in Bystrzyca Górna (photo E. Podgórska, 2009)



elementami (ryc. 13). Stanowią zarazem punkty orientacyjne na trasie. Otoczenie wokół nich zmieniło się diametralnie od ich powstania, co można zauważyć porównując choćby stare materiały ikonograficzne z aktualnymi fotografiami. Aby ukazać na nowo całą konstrukcję wiaduktów, niejednokrotnie należałoby podjąć działania mające na celu poprawę ich ekspozycji, choćby przez oczyszczenie przyległego terenu z samosiewów.

## Propozycje ochrony i ekspozycji przepraw kolejowych

Suggestions for preservation and exposition of railway crossings

Narzędziami prawnymi umożliwiającymi ochronę wartości przyrodniczo-kulturowych są różnorodne akty prawne. Ochronę dzie-



dzictwa kulturowego regulują między innymi: ustawa z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2003 roku, Nr 162, poz. 1568) oraz ustawa z 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 roku, Nr 80, poz. 717), z późniejszymi zmianami. W świetle ustawy o ochronie zabytków wyróżnia się cztery formy ochrony zabytków nieruchomych: wpis do rejestru zabytków; uznanie za pomnik historii; park kulturowy oraz ochrona poprzez zapisy w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. W planach miejscowych ochrona przybiera zwykle formę wyznaczenia zróżnicowanych stref ochrony, m.in. A – ścisłej ochrony konserwatorskiej, B – ochrony konserwatorskiej, K – ochrony krajobrazu oraz E – ochrony ekspozycji.

Pomijając możliwości ochrony prawnej obiektów, np. poprzez wpis do rejestru zabytków, w przypadku próby poprawy ekspozycji obiektów mostowych szczególnie interesująca wydaje się strefa E, której granice oraz wymagania określone są w MPZP. Obszar ochrony widoku stanowi zabezpieczenie odpowiedniego ekspozowania zespołu lub obiektu zabytkowego poprzez wyznaczenie terenów wyłączonych z zabudowy lub określenie jej nieprzekraczalnych gabarytów [Małachowicz 1994].

Wyznaczenie stref ekspozycji krajobrazowej ma na celu ochronę i umożliwienie prawidłowej percepcji obiektów i obszarów szczególnie

cennych pod względem krajobrazowym. Strefy zapewniają także ochronę tożsamości kulturowej terenu wraz z ich płaszczyzną ekspozycyjną. Strefy te powinny zabezpieczać: dominanty architektoniczne i krajobrazowe, punkty, ciągi i drogi widokowe (powiązania krajobrazowe) oraz ekspozycję wartościowych obiektów.

Uwzględniając powyższe, wydaje się być uzasadnione proponowanie stref ochrony ekspozycji rozmieszczonych wzdłuż trasy kolei Doliny Bystrzycy, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony ekspozycji mostów i wiaduktów. Wytyczne do stref winny uwzględniać m.in.: konieczność utrzymania terenów otwartych bez zabudowy; ograniczenie w ich granicach wznoszenia nowych budowli i budynków; zachowanie ciągów widokowych; obowiązek utrzymywania otoczenia torowiska w należyтым porządku, szczególnie w odniesieniu do roślinności wysokiej.

Istotną formą, pozwalającą osiągnąć najlepsze wyniki ochrony i ekspozowania linii kolejowej winno być przywrócenie na niej ruchu pociągów pasażerskich. Założenie, choć z pewnością kosztowne jest realne – doszło już do przywrócenia ruchu pociągów na pobliskich trasach kolejowych. Takie działania to wynik współpracy samorządów lokalnych ze spółką PKP S.A. W strategiach rozwoju jednostek terytorialnych pojawia się coraz więcej zapisów odnoszących się do zadań dotyczących przejścia infrastruktury ko-

lejowej i partycypowania w kosztach uruchamiania i utrzymania przejazdów. W Strategii Rozwoju Powiatu Świdnickiego w Programie Rozwoju Infrastruktury Technicznej KO8 czwartym priorytetem jest działanie na rzecz przywrócenia przewozów pasażerskich i towarowych na lokalnych liniach kolejowych poprzez przejście infrastruktury dworcowej przez jednostki samorządów terytorialnych (JST) i udział w porozumieniu. Jednym z celów częściowych jest współdziałanie z innymi JST w sprawie przejścia omawianej linii kolejowej.

## Podsumowanie

### Conclusion

Obiekty kolejowej infrastruktury technicznej, jakimi są mosty i wiadukty stanowią istotny wyróżnik przestrzenny. Rozlokowane na trasie budowlę stanowią wartościowe elementy zarówno ze względów technicznych, historycznych oraz krajobrazowych. Dzięki swym walorom użytkowym i estetycznym jak również dzięki lokalizacji nabierają one cech punktów ekspozycji biernej i czynnej (poważnie dziś ograniczonej). Choć budowlę harmonijnie wpisane są w zastaną przestrzeń, stanowią wciąż niewykorzystany atut regionu. Wydaje się konieczne podjęcie działań mających na celu odpowiednie ich zagospodarowanie i prezentowanie<sup>2</sup>. Wyznaczenie stref ochrony ekspozycji krajobrazowej



oraz uruchomienie stałych lub choćby okresowych połączeń pasażerskich na trasie kolei Doliny Bystrzycy powinno uchronić walory techniczne i krajobrazowe linii przed dewastacją oraz zapomnieniem. Odpowiednio utrzymane otoczenie cennych przepraw kolejowych skutkować może promocją regionu i podnieść walory turystyczne okolicy.

**Janusz Gubański**

Instytut Architektury Krajobrazu  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Institute of Landscape Architecture  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

**Elżbieta Podgórska**

Absolwentka architektury krajobrazu  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
The graduate of landscape architecture  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

#### Przypisy

<sup>1</sup> Kilometraż obiektów oraz długości mostów i wiaduktów podane za: [Szynekiewicz 2005], s. 20. Kilometraż liczony od stacji Wrocław Główny.

<sup>2</sup> Zasadność podjętego problemu dostrzegają i doceniają władze lokalne – praca magisterska dotycząca omawianej problematyki [Podgórska 2009] została wyróżniona w konkursie organizowanym przez Urząd Miasta w Świdnicy w 2009 r.

#### Literatura

1. Budych L., 2006, *Mosty linii kolejowej Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój* [w:] „Zabytki przemysłu i techniki w Polsce. 7. Mosty”, Wyd. 2 pod red. J. Biliszczuka i St. Janu-

szewskiego, Wyd. FOMT, Wrocław, s. 122–127.

2. Jerczyński M., Koziarski St., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Wyd. Instytut Śląski w Opolu, Opole – Wrocław.

3. Gubański J., 2008, *Nieczynne linie kolejowe na obszarach o wysokich walorach krajobrazowych* [w:] „Zarządzanie krajobrazem kulturowym. Cultural landscape management”, KKK PTG, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG nr 10, Sosnowiec, s. 186–195.

4. Kurkowska-Ciechańska J., Ciechański A., 2007, *Koleje*, Wyd. Carta Blanca, Warszawa.

5. Liber E, Madziarz M., 2006, *Odkrycie i inwentaryzacja sztolni w Bystrzycy Górnej* [w:] „Prace Naukowe Instytutu Górnictwa Politechniki Wrocławskiej”, nr 117, *Studia i materiały*, nr 32, s. 163–169.

6. Małachowicz E., 1994, *Konserwacja i rewaloryzacja architektury w zespołach i krajobrazie*, Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

7. Mazurski K. R., 1996, *Góry Sowie*, Oficyna Wyd. „Sudety”, Wrocław.

8. Podgórska E., 2009, *Projekt ochrony i wyeksponowania walorów trasy Kolei Doliny Bystrzycy*, praca magisterska napisana pod kierunkiem J. Gubańskiego, Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu.

9. Scheer A., 1985, *Zapomniane linie kolejowe w województwie wałbrzyskim* [w:] „Rocznik Świdnicki 1984”, Świdnica, s. 38–98.

10. Scheer A., 1995, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich* [w:] „Rocznik Świdnicki 1994”, Świdnica, s. 28–98.

11. Staffa M., 1995, *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, t. 11: *Góry Sowie, Wzgórza Włodzickie*, Wyd. I-BIS, Wrocław.

12. Staffa M., 2005, *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, t. 10: *Góry Wałbrzyskie, Pogórze Wałbrzyskie, Pogórze Bolkowskie*, Wyd. I-BIS, Wrocław.

13. *Strategia Rozwoju Powiatu Świdnickiego*, 2007, Starostwo Powiatowe w Świdnicy.

14. Szynekiewicz A., 2005, *100 lat kolei Doliny Bystrzycy* [w:] „Świat Kolei”, nr 6/2005, s. 12–21.

### Wprowadzenie

#### Introduction

Ogrodzenie to wizytówka posesji. Od ulicy, ale także od strony sąsiedniej działki, jego forma i kolor powinny nawiązywać do charakteru domu i otoczenia [Andersson 2005]. Niestety, coraz częściej widzimy coś innego. A szkoda – ten element małej architektury pełni, bowiem wiele funkcji społecznych:

- porządkuje przestrzeń pod względem formalnym,
- podkreśla granice własności,
- integruje, tworzy więzy sąsiedzkie,
- stanowi barierę dla osób z zewnątrz.

Dobrze byłoby zatem, aby pod każdym względem był elementem udanym. Trafnie dobrane ogrodzenie może znacząco wpłynąć na jakość estetyczną przestrzeni.



### Historia

#### History

Pojęcie płotu wywodzi się od słów *pleć*, *plątać*, gdyż pierwsze płoty, przynajmniej na obszarze słowiańszczyzny, tworzone były poprzez wplatanie gałęzi między wbite w ziemię pale lub żerdzie przymocowane do słupków (ryc. 1). Płoty w tej postaci występowały na terenie Polski dość długo, w późniejszym okresie zaczęto używać wikliny lub sznurów do wiązania mniejszych palików z przęsłami, które z kolei mocowane były do większych drewnianych słupków. Dopiero produkcja mechanicznych łączników (przede wszystkim gwoździ), spowodowała, że mniejsze paliki, a później sztachety, zaczęto łączyć nimi z przęsłami, a te ze słupkami.



Ryc. 1. Płoty plecione

- a) gałęzie przeplatane poziomo między palikami, skansen w Będkovicach (fot. M. Gubański)
- b) gałęzie wplatanie pionowo między żerdziami, skansen w Ciechanowcu (fot. R. Gubańska)

Fig. 1. Fences, plaited

- a) branches interwoven horizontally between stakes, open-air museum in Będkowiec (photo M. Gubański)
- b) branches interspersed between vertical poles, open-air museum in Ciechanowiec (photo R. Gubańska)

Ryc. 3. a) Cały płot drewniany, pustelnia i kościółek w Lesie Bukowym k. Trzebnicy (1900–1920), pocztówka

b) Drewniane przęsła i betonowe słupki, Jäschkowitz (obecnie Jeszkowice), wieś niedaleko Wrocławia, pocztówka

Fig. 3. a) The whole wooden fence, the hermitage and church at Las Bukowy (1900–1920), view card

b) Wooden bay and concrete pillars, Jäschkowitz (present Jeszkowice), a village in the vicinity of Wrocław, view card



Taki obraz wiejskiego płotu utrwalony został przez kulturę, w szczególności przez malarstwo. Od XVIII do początków XX wieku, jeśli tematyka obrazu dotyczyła wsi, znajdowało się na nim drewniane ogrodzenie. Romantyczny, opleciony kwieciami czy też walący się, na granicy istnienia, był to uroczy, sielski płotek. I taki obraz podsyła nam wyobraźnia, gdy myślimy o tym elemencie wiejskiego krajobrazu (ryc. 2).

Tak też wyglądały w większości wiejskie płoty. Tylko zabudowania dworskie czy kościelne, ogrodzone były murowanym ogrodzeniem. W zależności od historycznego miejsca i okresu, był to mur kamienny (rzędowy bądź warstwowy) lub ceglany. Z czasem zmieniał się na lżejszy, ze słupkami i podmurówką, o przęsłach drewnianych lub metalowych.

Dawne ogrodzenia gospodarstw wiejskich obrazują fotografie z okresu przedwojennego. Płoty te najczęściej były drewniane (rys. 3a). Takie rozwiązania były stosunkowo tanie, dość trwałe i proste w wykonaniu. A więc miały same zalety, z punktu widzenia gospodarza. Wraz z upowszechnieniem betonu, coraz częściej drewniane słupki zastępowano betonowymi – prefabrykowanymi (ryc. 3b).

Już w okresie międzywojennym można było spotkać ogrodzenia wykonane z metalowej siatki, ale prawdziwy rozwój metalowych płotów wystąpił kilkanaście lat po wojnie,

gdy sytuacja materialna społeczeństwa uległa znacznej poprawie. Było to rozwiązanie trwałe, a stosunkowo niedrogie. Mogła to być siatka bezpośrednio mocowana do metalowych słupków lub w ramach z kątowników. Nierzadko takie ramy wypełnione były azurową blachą – materiałem odpadowym z zakładów produkujących drobne elementy metalowe. Wycięte fragmenty dawały wtedy powtarzający się wzór (np. łyżki czy półksiężyce).

O ile granice między działkami były grodzone płotami tanimi (drewniane sztachety lub siatka „z metra”), o tyle płot od strony ulicy czy drogi, szczególnie fragment z bramą i furtką, był bardziej okazały<sup>1</sup>. Najczęściej były to murowane słupki, podmurówka między nimi i porządne, drewniane przęsła.

W większości ogrodzenia te nie były wysokie (ok. 1,5 m). Dzięki temu osoby przejeżdżające obok oraz przechodnie mogli podziwiać przedogródek – wizytówkę danej posesji. Niekiedy także przed płotem sadzono rośliny ozdobne. Całość dopełniała ławeczka, na której siadywali właściciele. Sprzyjało to kontaktom sąsiedzkim i stanowiło swoistą atrakcję.



Ryc. 2. Drewniane ogrodzenia w malarstwie

a) *Miłe spotkanie u płotu* Jerzego Kossaka (1937)

b) *Chaty w Gębowie* Stanisława Wyspiańskiego (1900)

c) *Dziewczynka z koszem jarzyn w ogrodzie* Olgi Boznańskiej (1891)

Fig. 2. Wooden fences in paintings

a) *Pleasurable meeting at a fence* by Jerzy Kossak (1937)

b) *The cottages at Gębowo* by Stanisław Wyspiański (1900)

c) *Girl with a basket of vegetables in a garden* by Olga Boznańska (1891)



Ryc. 4. a, b, c) Stare („PRL-owskie”) betonowe ogrodzenia przemysłowe (fot. H. Marszałek)  
d) Reklamowe ogrodzenie współczesnej wytwórni elementów (fot. H. Houszka)

Fig. 4. a, b, c) Old (‘PRL type’) concrete industrial fencing (photo H. Marszałek)  
d) Commercialized fencing of a component factory (photo H. Houszka)



## Betonowe prefabrykaty ogrodzeniowe

### Prefabricated concrete fencing

Elementy prefabrykowane z betonu zaczęto produkować na początku XX w. Na wsiach stosowano proste słupki do ogrodzeń z przęsłami wypełnionymi sztachetami drewnianymi (ryc. 3b) lub metalową siatką. Po wojnie, prefabrykaty imitujące naturalne materiały kamienne zaczęto stosować do wykonywania słupków, murków przęsłowych i nakryw. Przęsła wypełnione były sztachetami drewnianymi, siatką w ramach lub w wersji luksusowej, elementami z kutego metalu. Systemy

takie produkowane są także obecnie i mogą sprawiać korzystne wrażenie.

Inny rodzaj prefabrykatów stosowanych od dawna, to elementy na pełne ogrodzenia. Niegdyś stosowane były głównie jako przemysłowe; i choć brzydkie, skutecznie uniemożliwiały zagłębienie na drugą stronę (ryc. 4a, b, c).

Obecnie wiele firm produkujących elementy betonowe ma w swej ofercie podobny system ogrodzeniowy (3 lub 4 części prefabrykowane o długości całego przęsła, wsuwane między betonowe słupki). W międzyczasie urozmaicono wzornictwo poszczególnych części, dzięki czemu można dowolnie dobierać rysunek całości. Można też malować je na różne kolory w zależności od deseni (np. fioletowe winne grona, zielone listeczki, żółte słonko, itp.) (ryc. 4c).

Ten rodzaj ogrodzenia zyskał wielu amatorów. Po pierwsze, jest stosunkowo niedrogi, a przy tym łatwy w montażu. Po drugie, niestety, trafił w „wiejski gust”.

Producenci cieszą się z rosnącego popytu i przechwalają, że ogrodzili całą Polskę. Na szczęście tak się jeszcze nie stało, chociaż coraz więcej wykonywanych ogrodzeń jest w tych nieładnych systemach.

## Regulacje prawne

### Legal regulations

Polskie prawodawstwo niewiele uwagi poświęca ogrodzeniom. Wybrane fragmenty związane są przede wszystkim z bezpieczeństwem.

Najwięcej wytycznych zawartych jest w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* [2009.04.07 zm. Dz.U.2009.56.461]. Mówi ono, że:

- ogrodzenie nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i zwierząt;
- umieszczanie na ogrodzeniach, na wysokości mniejszej niż 1,8 m, ostro zakończonych elementów, drutu kolczastego, tłuczonego szkła oraz innych podobnych wyrobów i materiałów jest zabronione;
- bramy i furtki w ogrodzeniu nie mogą otwierać się na zewnątrz działki i mieć progów utrudniających

cych wjazd osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich;

- szerokość bramy powinna wynosić w świetle co najmniej 2,4 m, na drodze pożarowej 3,6 m, a furtki co najmniej 0,9 m.

*Prawo budowlane* oraz Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*<sup>2</sup> podają jedynie przypadki, w których budowę ogrodzenia należy zgłosić odpowiednim organom gminnym.

W żadnym z obowiązujących aktów prawnych nie ma mowy o potrzebie dostosowania ogrodzenia do istniejącego, lub planowanego, wyglądu ulicy. Taki stan pozwala właścicielom posesji na pełną dowolność w wyborze rozwiązań stylistycznych i materiałowych. Jeżeli tylko spełnione są w/w warunki, nie można ingerować w realizację preferowane przez mieszkańców.

## Obecne trendy/Zmiany

### Current trends/Changes

Wraz ze zmianami ustrojowymi, nastąpiły zmiany na wsi. Coraz mniej osób zajmuje się szeroko pojętym rolnictwem, coraz więcej mieszkańców wsi szuka pracy w innych sektorach gospodarki. Osoby pochodzące ze wsi migrują do miast, ale jest też trend odwrotny – „mieszczuchy” coraz chętniej przenoszą się poza miasto<sup>3</sup>. Współistnienie tych różnych grup ludzkich zaowocowało zmianami w wyglądzie polskiej wsi, szczególnie w okolicach dużych aglomeracji i miejsc atrakcyjnych turystycznie. Oprócz wyglądu budynków zmieniają się też inne elementy architektury.

Wiejska ulica nie przypomina swym wyglądem tej sprzed lat. Mieszkańcy, także ci mieszkający tam od pokoleń, starają się poprawić wygląd swych posesji, między innymi stawiając nowe płoty. Najczęściej zmieniają przy tym typ ogrodzenia na „piękniejszy”. Do gło-

su dochodzi indywidualny gust właścicieli (lub jego brak) oraz lokalna moda. Bywa, że dzięki tej ostatniej, prawie cała ulica ma jeden rodzaj płotu. Niekiedy jest to nawet trafne, estetyczne rozwiązanie (np. drewniane płoty farmerskie w Kamieńcu Wrocławskim). Ale zdarzają się też całe ciągi betonowych „potworów”, nierzadko upiękuszonych kolorami. Jeszcze gorzej, gdy właściciele realizują swoje estetyczne marzenia, nie patrząc przy tym na sąsiedztwo – efekt jest tym większy. Od niektórych rozwiązań aż trudno wzrok oderwać, ich brzydota i brak spójności z otoczeniem są ogromne. Podobnie jak w pewnych kręgach pożądane są domy w postaci tzw. gargameli, tak inni realizują się poprzez postawienie wystawnego ogrodzenia (ryc. 5). Wrażenie jest tym mocniejsze, że stylistyka samego domu bywa zgoła odmienna.

Inną widoczną tendencją jest stawianie płotów coraz wyższych i bardziej masywnych. Narasta chęć mieszkańców do izolowania się. Tę prawidłowość można zauważyć



Ryc. 5. Autorskie ogrodzenia na wsiach (fot. H. Marszałek)

a) drewniane panele między głazami z piaskowca

b) betonowe tralki, na słupkach lwy; dom typu sześcian obłożony sidingiem z PCV

Fig. 5. Copyright fences in rural areas (photo H. Marszałek)

a) wooden panels between boulders of sandstone

b) concrete balusters, lions on pedestals; house type cube covered with siding made of PVC



Ryc. 6. Dysonans spowodowany różną stylistyką, kolorem i wysokością płotów (fot. H. Marszałek)

Fig. 6. Dissonance caused by different design, color and height of fence (photo H. Marszałek)



od kilku lat. Im bliżej dużego miasta, tym jest wyraźniejsza [Szymańska, Marszałek 2008]. Nawet wieloletni mieszkańcy wsi, których posesje do tej pory ogrodzone były wręcz symbolicznie, a bramy nie było wcale lub była stale otwarta, wznoszą teraz wręcz mury obronne. Na ogrodzeniach stawianych przez nowoprzybyłych, często dodatkowo znajduje się ostrzeżenie o monitoringu i zakazie zbliżania się. Czy naprawdę jest aż tak niebezpiecznie?

Wszystko to sprawia, że wzdłuż wiejskiej drogi powstaje architektoniczny nieład. Często ogrodzenie – wizytówka posesji, staje się świadectwem złego gustu jej właścicieli. Dodatkowo płoty sąsiednich działek różnią się od siebie stylistyką, kolorem lub wysokością. Całość obniża jakość wizualną wsi oraz dezintegruje jej charakter. Sprawia, że przemierzając się wzdłuż wiejskiej drogi mamy wrażenie estetycznego bałaganu.

## Recepta

### Recipe

Wydawać by się mogło, że próba zapanowania nad tym ogrodzeniowym chaosem skazana jest na porażkę. A jednak możemy próbować coś zmienić.

Podstawowym problemem (nie tylko na wsi) jest brak edukacji estetycznej. Jednym ze sposobów na zmianę może być stworze-



nie mody na rozwiązania harmonizujące z otoczeniem. Wychwalanie rozwiązań pożądaných (popularne obecnie określenia: „cool, trendy”), krytykowanie i wyśmiewanie brzydoty („obciach, passe”). Presja środowiska jest nie do przecenienia i może mieć wielki wpływ na podejmowane decyzje.

Jest też sposób bardziej formalny. Każda gmina może zawrzeć dodatkowe założenia w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego. Mogą one obejmować wytyczne, co do formy ogrodzenia oraz materiałów, z jakich powinno być wykonane<sup>4</sup>.

Nie musi to być propagowanie jednego rozwiązania, byłoby to nudne. Samo narzucenie podobnej wysokości ogrodzeń już znacznie uporządkowałoby ten element małej architektury. Podobnie z ogólnym narysowaniem charakteru płotu oraz ograniczeniem rodzajów używanych materiałów. Takie rozwiązanie może dać korzystny efekt przy niewygórowanych kosztach. Byłaby to szansa na przywrócenie wiejskiej drodze jej charakteru. I nie chodzi o to by stworzyć skansen, lecz współczesny element małej architektury.

**Hanna Marszałek**

Katedra Budownictwa i Infrastruktury  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Department of Building and Infrastructure  
Wrocław University of Environmental and Life  
Sciences

## Przypisy

<sup>1</sup> Ta tendencja: zadbane, reprezentacyjny front i gorsze boki, utrzymuje się do dziś.

<sup>2</sup> Ustawa *Prawo budowlane* [Dz.U. nr 207 z 2003 r.] mówi, że:

- Budowa ogrodzenia nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę;

- Ogrodzenia, których wysokość nie przekracza 2,2 m, lokalizowane pomiędzy sąsiednimi działkami, nie wymagają ani pozwolenia, ani zgłoszenia;

- W oddziałach Architektury i Budownictwa należy zgłosić zarówno budowę, remont jak i rozbiorę ogrodzeń w następujących przypadkach:

- budowa ogrodzeń od strony dróg, ulic, placów, torów kolejowych i innych miejsc publicznych,

- ogrodzeń o wysokości powyżej 2,20 m.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zaznacza jednak, że gdy działka położona jest przy skrzyżowaniu, ogrodzenie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wówczas starosta może wyrazić sprzeciw i zobowiązać inwestora do uzyskania pozwolenia na budowę z uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa.

<sup>3</sup> Ten kierunek migracji spowodowany jest kilkoma czynnikami, głównie finansowymi, związanymi z dynamicznie rosnącymi cenami mieszkań w miastach. Cena domu (z działką) poza miastem jest często mniejsza niż cena średniej wielkości mieszkania. Poza tym, przeniesienie się na wieś stało się modne i mieszkanie poza miastem jest w dobrym tonie. Przy tym coraz więcej osób, mimo że nadal pracują w dużych ośrodkach, chwali sobie taki odmienny, spokojny tryb życia.

<sup>4</sup> Tak jak w miastach istnieje stanowisko „architekta miejskiego”, tak na wsiach przydałby się „architekt gminny” mogący opiniować wszelkie elementy mające wpływ na przestrzeń publiczną.

## Literatura

1. Andersson I., 2005, *Płoty i płotki*, Arkady, Warszawa.

2. Szymańska K., Marszałek H., 2008, *Trendy rozwiązań ogrodów przydomowych w strefie podmiejskiej* [w:] „Architektura ogrodowa. Obiekty architektoniczne w kompozycjach ogrodowych – historia i współczesność”, PAN Kraków, s. 295–302.

3. Ustawa *Prawo budowlane*, Dz.U.03.207.2016.

4. Ustawa *O planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz.U.2003.80.717.

5. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*, zm. Dz.U.2009.56.461.

6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, Dz.U.1999.43.430.

# Walory krajobrazowe i przyrodnicze Parku Wschodniego we Wrocławiu

Elżbieta Szopińska, Anna Popów-Nowicka

The Landscape  
and Environmental  
Values of Eastern  
Park in Wrocław

## Wprowadzenie

### Introduction

Wrocław posiada obecnie czterdzieści cztery obszary klasyfikowane jako parki [Harasimowicz 2006]. Podstawą prawidłowego zarządzania tak bogatymi zasobami zieleni jest szczegółowe poznanie ich walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a co za tym idzie – potencjalnych możliwości rozwoju i wykorzystania dla potrzeb mieszkańców.

Park Wschodni we Wrocławiu jest jednym z najmłodszych tego typu założeń na terenie miasta. Jego historia rozpoczyna się w latach dwudziestych XX w. Początek XX wieku to czas, w którym dostrzeżono potrzebę zapewnienia zdrowszych, bardziej higienicznych warunków życia i wypoczynku coraz liczniejszej grupie mniej zamożnych obywateli klasy robotniczej. Ideologia ta znalazła również swoje odzwierciedlenie w sztuce ogrodowej, w postaci tzw. parków ludowych (Volkspark). W przeciwieństwie do wcześniejszych parków publicznych, gdzie dominowała funkcja rozrywkowo-towarzyska, program parku ludowego koncentrował się na zapewnieniu użytkownikom możliwości wypoczynku czynnego [Bińkowska, Ilkosz 1998]. W duchu tej idei powstała koncepcja Parku Wschodniego we Wrocławiu.

## Geneza Parku Wschodniego

### Genesis of Eastern Park

Bezpośredniej genezy powstania parku należy upatrywać w procesie ekspansywnego rozwoju miasta w kierunku południowo-wschodnim i wynikającym z tego gwałtownym przyrostem liczby ludności. Park jest bezpośrednio związany z osiedlem Księża Małe. Oryginalny projekt autorstwa Paula Dannenberga nie zachował się do czasów dzisiejszych, w związku z tym nie jest znana dokładna data powstania koncepcji zagospodarowania terenu. Realizację projektu rozpoczęto pod koniec lat dwudziestych ubiegłego wieku. W archiwach zachowały się dokumenty, na podstawie których można stwierdzić, że prace ziemne na terenie parku trwały od roku 1927 i zostały ukończone w 1929 r. [Bińkowska, Ilkosz 1998]. Park został zlokalizowany na obszarze liczącym 45 ha i jest w naturalny sposób ograniczony przez koryta rzeki Oławy Dolnej (od strony północnej) oraz Oławy Górnej (od strony południowo-zachodniej). Oba koryta łączy tzw. Młynówka. Sieć wodną urozmaicały dodatkowo liczne kanały. Teren parku ma kształt wrzecionowaty, wydłużony na osi wschód-zachód [Szopińska, Mikoda 2002]. Kształt ten podkreślony dodatkowo przez układ komunikacyjny w widoku z lotu ptaka przywodzi na myśl

Ryc. 1. Plan Parku Wschodniego we Wrocławiu z ok. 1930 r. (źródło: Bińkowska I., Ilkosz J., 1998, *Kwerenda historyczna Parku Wschodniego*, maszynopis)

Fig. 1. Plan of Eastern Park, Wrocław from about 1930 (source: Bińkowska I., Ilkosz J., 1998, *Kwerenda historyczna Parku Wschodniego*, typescript)

rybę (co można odczytywać jako dodatkowe podkreślenie związku parku z wodą) (ryc. 1). O bagiennym charakterze przeznaczonego pod park terenu świadczy między innymi fakt, że do przygotowania podłoża zużyto 18 000 wozów gruzu (informacje prasowe) [Bińkowska, Ilkosz 1998].

Pierwotnie do parku prowadziły trzy wejścia. Główne wejście zlokalizowane było przy ulicy Krakowskiej, zaakcentowane regularną kompozycją roślinności. Dwa mniejsze wejścia zlokalizowane były w części wschodniej (od strony Bierdzan) oraz w części zachodniej (od strony Rakowca). Układ komunikacyjny został zaprojektowany w sposób bardzo regularny, symetryczny. Główna droga biegnąca wzdłuż granic parku, nad brzegami cieków tworzy rodzaj promenady o kształcie elipsy. Wewnętrzną część parku przecinały ścieżki równoległe do krótszej osi elipsy utworzonej przez główną promenadę. W miejscu połączenia jednej z nich z promenadą zostały utworzone dwie altany dębowe (*Quercus palustris*), dodatkowo podkreślone przez wyniesione koliste klomby [Bińkowska, Ilkosz 1998; Antkowiak 1997]. Zielen Parku została ukształtowana w sposób naturalny, odwołujący się do popularnego w owym czasie w śląskim środowisku ogrodników nurtu romantycznego. Jedynym wyjątkiem jest wspomniane wcześniej główne wejście z regularną aleją lipową [Szopińska 1997].

Idea czynnego wypoczynku realizowana była przez lokalizację



na terenie parku boisk sportowych, kortów tenisowych, placów zabaw oraz kąpielisk i przystani łódek. Tradycyjne dla parków trawniki zostały zastąpione rozległymi łąkami, dającymi możliwość uprawiania gier zespołowych. Ciekawym rozwiązaniem jest połączenie kompozycyjne i funkcjonalne terenu parku z terenem ogródków działkowych (również stanowiących rodzaj terenu czynnego wypoczynku) oraz stadionem sportowym (obecnie stadion Klubu Sportowego Burza). W roku 1935 na centralnej polanie został zrealizowany pomnik poświęcony SA (Die Sturmabteilungen der NSDAP, Oddziały Szturmowe NSDAP), według projektu autorstwa Charlota Cabanisa. Pomnik miał prostą formę przysadzistej rotundy [Harasimowicz 2006].

## Specyfika parku

### The park's idiosyncrasy

O specyfice Parku Wschodniego decyduje jego szczególne położenie. Z ekologicznego punktu widzenia korzystne jest peryferyjne położenie parku w stosunku do zabudowy miejskiej, jak i charakter jego otocze-

nia. Od strony wschodniej park graniczy z terenami wodonośnymi cennymi przyrodniczo [Anioł-Kwiatkowska i in. 1998; Ogielska, Konieczny 1999]. Od strony północnej znajduje się kompleks ogródków działkowych. Dzięki korzystnemu położeniu przestrzeń Parku nie jest odizolowana od zewnętrznych terenów zieleni [Anioł-Kwiatkowska i in. 1998; Ogielska, Konieczny 1999].

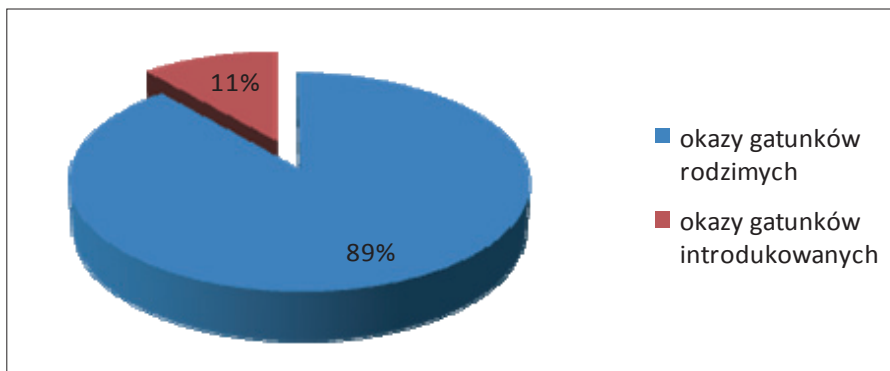
## Zielen

### Greenery

Specyficzne warunki siedliskowe Parku Wschodniego determinują występowanie w drzewostanie głównie gatunków charakterystycznych dla terenów podmokłych. Według danych z 2002 roku na terenie Parku Wschodniego stwierdzono występowanie 68 gatunków roślin drzewiastych, w tym 34 rodzimych i 32 introdukowanych. Jednak wyraźnie liczebnie przeważają gatunki rodzime (89%), a gatunki introdukowane reprezentowane są przez niewielką liczbę drzew (ryc. 2).

W drzewostanie zdecydowanie dominuje olsza czarna (*Alnus glutinosa*).





Ryc. 2. Udział procentowy okazów gatunków rodzimych i introdukowanych w drzewostanie Parku Wschodniego we Wrocławiu (oprac. A. Popów-Nowicka)

Fig. 2. Amount of trees of native and foreign species in Eastern Park, Wrocław (by A. Popów-Nowicka)

*nosa*). Na drugim miejscu pod względem ilości okazów znajduje się dąb szypułkowy (*Quercus robur*). W podobnych ilościach występują brzoza brodawkowata (*Betula pendula*) oraz lipa drobnolistna (*Tilia cordata*). Istotny jest też udział grabu pospolitego (*Carpinus betulus*), czeremchy pospolitej (*Prunus padus*), klonu polnego (*Acer campestre*), wierzby białej (*Salix alba*) oraz jesionu pospolitego (*Fraxinus excelsior*) (ryc. 3).

Skład gatunkowy wzbogacony jest ciekawymi gatunkami obcego pochodzenia, spośród których warto wymienić: skrzydłorzech kaukaski (*Pterocarya fraxinifolia*), dąb błotny (*Quercus palustris*), brzozę papierową (*Betula papyrifera*) oraz korkowiec amurski (*Phelodendron amurense*) (po powodzi w 1997 r. wycięto zniszczone okazy). Warstwa krzewów jest dość uboga, występuje w niej głównie głóg jednoszyjkowy (*Crataegus monogyna*), leszczyna pospolita (*Corylus avellana*), dereń jadalny (*Cornus mas*) oraz szklak pospolity (*Rhamnus catharticus*) i kruszyna pospolita (*Frangula alnus*) [Anioł-Kwiatkowska i in. 1998]. W warstwie runa, wczesną wiosną rozwijają się białe kwiaty zawilca gajowego (*Anemone nemorosa*), tworząc malownicze kobierce. Nieco później żółtymi kwiatami rozkwita ziarnopłon wiosenny (*Ficaria verna*). Spośród roślin zielnych występujących w runie Parku Wschodniego wymienić również należy: koniczynę łąkową (*Trifolium pratense*), firletkę poszarpaną (*Lychnis flos-cuculi*), bo-

dziszek łąkowy (*Geranium pratense*), krwisiąg lekarski (*Sanguisorba officinalis*) oraz chaber łąkowy (*Centaurea jacea*) [Szopińska, Mikoda 2002].

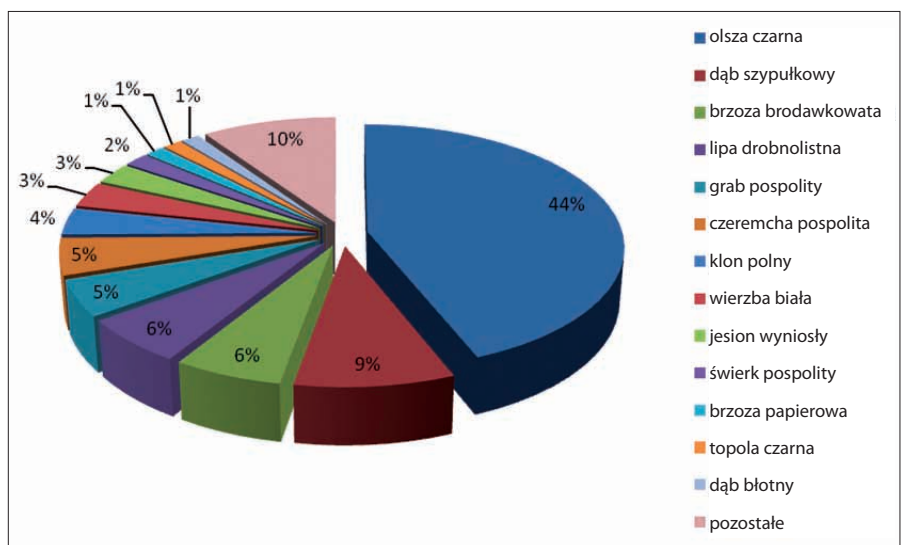
## Stan obecny i potencjał

### Present state and Potential

Park przetrwał do czasów dzisiejszych w stanie niemal niezmiennym. Pierwotny obszar parku został nieco zmniejszony do 40 ha, pozostaje on jednak jednym z większych wrocławskich parków. Układ komunikacyjny Parku nie uległ większym zmianom, brak jest jedynie niewielkiego odcinka drogi wzdłuż rzeki po stronie południowej. Zatarciu uległ jednak bogaty układ rowów, a nieliczne z tych, które pozostały, często bywają zaniedbane. Niepokojący jest również obserwowany w ostatnich latach proces zarastania koryt rzecznych. Z dwóch kąpielisk żadne nie zachowało się w swojej pierwotnej formie. Na miejscu

kąpieliska zlokalizowanego w centralnej części istnieje obecnie staw, który w wyniku zaniedbania pielęgnacji ulega zarastaniu. Pozostałością po dawnych przystaniach, są kamienne schody zlokalizowane wzdłuż południowego brzegu parku. Zdewastowany dawny pomnik SA, widoczny na głównej osi widokowej, szpeci malowniczą kompozycję polany. Duży udział czynnika wodnego w kształtowaniu środowiska Parku Wschodniego decyduje o jego wyjątkowych walorach krajozabrazowych (ryc. 4).

W Parku Wschodnim prowadzone są regularne prace pielęgnacyjne mające na celu zachowanie jego obecnego stanu. W latach 1995–1997 prowadzone były działania mające na celu renowację ścieżek. Wprowadzono wówczas znaczną ilość roślin (między innymi platan klonolistny (*Platanus x hispanica*) i sosnę czarną (*Pinus nigra*). Efekty tych wysiłków zostały jednak zniszczone przez powódź w 1997 r. Jako nowy element parku wprowadzony został, w centralnej części plac zabaw.



Ryc. 3. Udział procentowy poszczególnych gatunków drzew w drzewostanie Parku Wschodniego we Wrocławiu (oprac. A. Popów-Nowicka)

Fig. 3. Amount of particular species of trees in Eastern Park, Wrocław (by A. Popów-Nowicka)

Ryc. 4. Ciek w Parku Wschodnim we Wrocławiu (fot. A. Popów-Nowicka)

Fig. 4. Stream in Eastern Park, Wrocław (photo A. Popów-Nowicka)



Obecnie Park Wschodni jest stosunkowo mało użytkowany. Najczęściej uprawianą w parku formą wypoczynku jest wędkowanie. Park Wschodni posiada jednak spory niewykorzystany potencjał. Rozbudowana sieć wodna nie tylko wpływa korzystnie na walory estetyczne i przyrodnicze parku, daje również możliwość zorganizowania ciekawych form rekreacji. Podobnie jak rozległe polany (ryc. 5), które mogą być miejscem spotkań i rekreacji mieszkańców. Jednak najważniejszym obecnie zagadnieniem jest właściwe utrzymanie i przeprowadzenie koniecznych zabiegów melioracyjnych i porządkowych elementów wodnych – stanowiących największy walor Parku Wschodniego. Zrewaloryzowany park może istotnie wzbogacić program rekreacji i wypoczynku w mieście zaspokajając jednocześnie rosnące potrzeby w tym zakresie.

**Elżbieta Szopińska**

**Anna Popów-Nowicka**

Institut Architektury Krajobrazu  
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Institute of Landscape Architecture  
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

#### Literatura

1. Anioł-Kwiatkowska J., Dajdok Z., Kącki Z., 1998, *Walory przyrodnicze projektowanego Parku Krajobrazowego „Dolina Odry II”* [w:] „Acta Univ. Wrat.” No 2036, Prace Botaniczne, LXXIV, Wrocław.
2. Antkowiak Z., 1997, *Wrocław A-Z*, Ossolineum, Wrocław.
3. Bińkowska I., Ilkosz J., 1998, *Kwerenda historyczna Parku Wschodniego* (maszynopis).
4. Harasimowicz J., 2006, *Encyklopedia Wrocławia*, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław.
5. Ogielska M., Konieczny K., 1999, *Herpetofauna pradoliny Odry w okolicach Wrocławia dwa lata po wielkiej powodzi* [w:] „Przegląd zoologiczny” XL, 3–4, s. 207–214.
6. Szopińska E., 1997, *Opis do projektu strefy wejściowej Parku*

*Wschodniego we Wrocławiu* (maszynopis), Wrocław.

7. Szopińska E., 2001, *Drzewa i krzewy wybranych parków wrocławskich oraz ich rola w kształtowaniu i ochronie terenów zieleni*, praca doktorska wykonana w Zakładzie Systematyki i Fitosocjologii Uniwersytetu Wrocławskiego pod kierunkiem prof. dr hab. Jadwigi Anioł-Kwiatkowskiej.
8. Szopińska E., Mikoda I., 2002, *Park Wschodni we Wrocławiu* [w:] „Zielona Planeta”, Wrocław, nr 2 (41).



Ryc. 5. Jedna z łąk w Parku Wschodnim we Wrocławiu (fot. A. Popów-Nowicka)

Fig. 5. One of the meadows in Eastern Park, Wrocław (photo A. Popów-Nowicka)



# Zielona arteria miasta – krajobrazowa postać doliny rzeki Sałgir (Krym, Ukraina)

Tatiana Tokarczuk

Urban Greenway  
– Landscape  
Form of the Sałgir  
River Riverfront  
(Crimea, Ukraine)

## Wprowadzenie

### Introduction

Jakość przestrzeni miejskiej i jej wpływ na zdrowie oraz samopoczucie człowieka określają tereny rekreacyjne w stosunku do obszarów zabudowanych. Elementy środowiska przyrodniczego, takie jak np. akweny, ciek wodny w połączeniu z zielenią miejską są nieodłącznym elementem przestrzeni publicznej. Rzeka jako obiektywna krawędź pozwala skupić tworzywo naturalne oraz interesujące obiekty kulturowe i odgrywa w strukturze współczesnego miasta kluczową rolę [Böhm, Zachariasz 2000]. Funkcjonalna i kompozycyjna struktura urbanistycznej tkanki miasta, uwarunkowana ukształtowaniem terenu, zależy również od obecności i charakteru cieków wodnych.

Obecnie w światowej praktyce w dziedzinie zagospodarowania brzegów dużych i małych rzek można zauważyć tendencję powrotu do koncepcji proekologicznej, jednocześnie podkreśla się potrzebę ochrony dziedzictwa kulturowego, m.in. zachowania cennych widoków, dostosowania nowych oraz utrzymania istniejących kodów architektonicznych, koordynacji charakteru architektury nabrzeża. Istotne znaczenie ma eliminacja obiektów przemysłowych oraz parkingów ze strefy nadrzecznej oraz zapewnienie ogólnej dostępności terenów rekreacyjnych, w tym wygodne połączenie tej przestrzeni z tkanką miejską [*Riverscape*

2006]. Piękny krajobraz staje się wartością, która ma konkretny wymiar ekonomiczny, a post-nowoczesna świadomość projektantów pozwala na wprowadzenie równowagi między aspektami kulturowymi i przyrodniczymi.

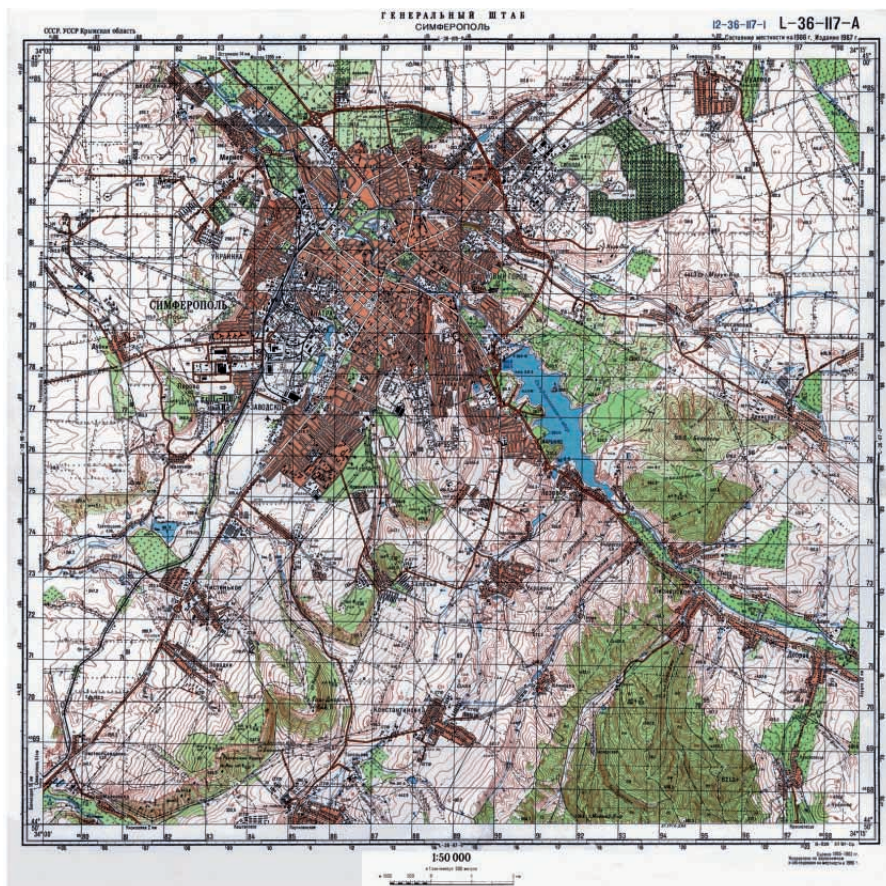
W ciągu dziejów podejście do sposobu zagospodarowania terenów nadrzecznych zależało od ówczesnej wiedzy ekologicznej oraz szeregu innych czynników, w tym politycznych. Ciekawe pomysły i realizacje powstawały podczas „budowy socjalizmu”. Tę epokę cechowała globalna skala projektów, a gospodarka odgórnie sterowana umożliwia ich sprawną realizację. Nadmierna negacją wartości własności prywatnej owocowała szczególną uwagą poświęcaną przestrzeni publicznej. Idea wspólnych dóbr społecznych ucieleśniła się między innymi w spójności koncepcji urbanistycznej i sposobie komponowania elementów zieleni miejskiej. Przykłady takich przedsięwzięć można znaleźć na terytorium byłego ZSSR, w tym na współczesnej Ukrainie.

## Rys historyczny

### Historical outline

Miasto Symferopol<sup>1</sup> leży na równinie w dolinie rzeki Sałgir między dwoma pasmami gór (ryc. 1), tutaj panuje klimat półsuchy, a zimy są łagodne [Гармаш 1998]. Teren jest słabo zróżnicowany, wyjątek stanowi lewy brzeg rzeki, charakteryzujący





Ryc. 1. Mapa miasta Symferopol (mat. archiw. E. Ibadłajew)

Fig. 1. Map of Simferopol (archival data of E. Ibadłajew)

wo zostały urządzone tereny nadrzeczne na odcinku miejskim, stworzono spójną pod względem funkcjonalnym i kompozycyjnym strefę wypoczynku – sieć parków, zieleńców i bulwarów (fot. 3).

Ze względu na sezonowe zmiany poziomu wód wybrane fragmenty nabrzeża ukształtowano w postaci tarasów w stylu krajobrazowym, to nadało przestrzeni parkowej indywidualny charakter (ryc. 4). Natomiast szereg elementów zostało ideowo opartych na sposobie zagospodarowania rzeki Niewa w Sankt-Petersburgu w Rosji. W ten sposób urządzone odcinek przestrzeni nadrzecznej od zbiornika wody pitnej, tzw. Symferopolskiego Morza do dworca kolejowego, łącznie około 5 km linii brzegowej. Całość zrealizowano jako część generalnego planu miasta, stworzonego w państwowym biurze projektów (KrymNIIprojekt) pod koniec lat 70. XX w. w ramach 10-go pięcioletniego planu socjalistycznego rozwoju, tzw. „piatiletki” [Историко-архитектурный... 1993].

się znaczącymi różnicami wysokości, są tutaj skały, urwiska oraz szereg punktów widokowych.

Pod względem krajobrazowym wyjątkowo korzystne ukształtowanie terenów nadrzecznych do początku XX w. pozostawało niewykorzystane, ponieważ zabudowa rozwijała się przeważnie na lewym brzegu rzeki, prawy natomiast dość długo pozostawał swego rodzaju zieloną granicą starego miasta, wzdłuż której budowano nieliczne rezydencje podmiejskie [Историко-архитектурный... 1993].

W latach 20. XIX w. na lewym brzegu została stworzona pierwsza przestrzeń publiczna – tzw. Gorsad (inaczej Sad Miejski) w stylu angielskim (ryc. 2). Na początku XX w. w strefie nadrzecznej na prawym brzegu rzeki powstają liczne pod-

miejskie wille. Ich lokalizacja świadczy o prawidłowym uwzględnieniu kontekstu krajobrazowego. Według badań wówczas dominowały budowle w stylu tzw. rosyjskiego *empire*, z naleciałościami lokalnych tradycji budowlanych [Историко-архитектурный... 1993].

Pod koniec lat 70. ubiegłego stulecia w ramach obchodów jubileuszu 200-lecia miasta komplekso-



Ryc. 2. Gorsad – stan współczesny (fot. T. Tokarczuk)

Fig. 2. Gorsad – contemporary state (photo T. Tokarczuk)





Ryc. 3. Bulwary wzdłuż rzeki Sałgir (fot. T. Tokarczuk)

Fig. 3. Boulevards along the Salgir river (photo T. Tokarczuk)

## Stan istniejący

### Contemporary state

Zmiany ustrojowe wpłynęły również na sposób zarządzania terenami zieleni miasta. Przestrzeń otwarta stref rekreacyjnych często jest rozpatrywana jako miejsce potencjalnej zabudowy. Dzisiaj „zielona arteria miasta” – dolina rzeki Sałgir staje się terenem niezwykle atrakcyjnym dla inwestorów, zarówno prywatnych, jak i publicznych, a prawo niestety elastycznie reguluje sytuację. Strefa ochronna rzeki ze względu na sposób jej użytkowania wynosi 50 m, na tej przestrzeni obowiązuje zakaz budowania oraz innej działalności niezwiązanej z rekreacją [Державні...].

Jednak coraz liczniejsi prywatni inwestorzy domów jednorodzinnych ignorują ten zakaz (ryc. 5). Jako „zadośćuczynienie” muszą oni zagospodarować fragment przylegającego nabrzeża. Wyniki takiej działalności często niestety nie przyczyniają się do podniesienia jakości przestrzeni rekreacyjnej poprzez brak rozumienia kontekstu krajobrazowego oraz nieodpowiedni poziom wykonania i niską jakość materiałów (ryc. 6).

Można zaobserwować również znaczne ograniczenie dostępności zielonej strefy poprzez wygradzenie ścisłego otoczenia nowych obiektów użyteczności publicznej (ryc. 7). Jest to swego rodzaju próba tworzenia VIP-przestrzeni o podwyższonym standardzie, niestety poprzez opacz-



Ryc. 4. Prawy brzeg rzeki – postać krajobrazowa (fot. T. Tokarczuk)

Fig. 4. Right bank riverfront – landscape form (photo T. Tokarczuk)



Ryc. 5. Prywatne wille w strefie ochronnej rzeki (fot. E. Ibadłajew)

Fig. 5. Private houses in the river's protection zone (photo E. Ibadłajew)



Ryc. 6. „Odnowiona” nawierzchnia  
(fot. T. Tokarczuk)

Fig. 6. “Renovated” pavement  
(photo T. Tokarczuk)

ne rozumienie jakości kreowanych miejsc oraz „zaśmiecanie” otoczenia granicami, budzącymi negatywne emocje, a nawet agresję.

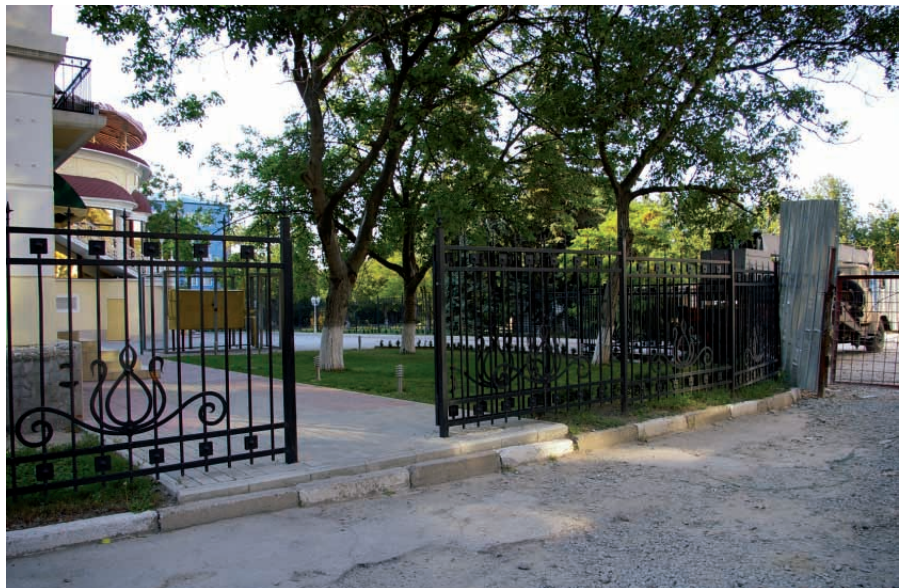
Nowe obiekty powstające w ramach inicjatywy społecznej niestety również ignorują krajobrazowy kontekst oraz istniejące kody przestrzenne, nie stanowiąc przy tym wartości ponadczasowych pod względem estetycznym (ryc. 8). Nowe budynki wyraźnie zmniejszają przestrzeń publiczną terenów nadrzecznych, blokują osie widokowe, niszczą spójność koncepcji krajobrazowej.

Punktowe inwestycje często nie są dostosowywane pod względem skali (ryc. 9), sposobu lokalizacji, a nawet kolorystyki elewacji (ryc. 10). Otoczenie obiektów jest zagospodarowywane w małym stopniu i ma charakter przypadkowy, często odbiegający od koncepcji strefy parkowej.

W jednym z parków w strefie nadrzecznej, w Parku im. J. Gagarina dość często odbywają się różnorodne imprezy kulturalne, negatywnie wpływające na stan roślinności ze względu na nieprzystosowanie terenu do takiej funkcji. Strefa rekreacyjna wymaga poszerzenia i taki potencjał istnieje w postaci sąsiednich terenów przemysłowych. Szczególnej opieki wymagają nasadzenia, ponieważ roślinność w chwili obecnej jest zaniedbana, wypadające egzemplarze nie są uzupełniane, brakuje fachowej pielęgnacji (ryc. 11).

Ryc. 8. Pomnik ofiarom Czarnobyla  
(fot. T. Tokarczuk)

Fig. 8. Chernobyl Memorial  
(photo T. Tokarczuk)



Ryc. 7. Teren jednej z restauracji nadrzecznych (fot. T. Tokarczuk)

Fig. 7. Area of a restaurant near the river (photo T. Tokarczuk)





Ryc. 9. Budowa centrum biznesu  
(fot. T. Tokarczuk)

Fig. 9. Construction of a business-center  
(photo T. Tokarczuk)



## Podsumowanie

### Conclusion

Zabudowania prestiżowej strefy nadrzecznej doprowadzają do istotnego pogorszenia jakości przestrzeni rekreacyjnej. Przeprowadzone badania potwierdzają potrzebę:

- stworzenia jednolitej strategii rozwoju przestrzeni nadrzecznej;
- wprowadzenia spójności w sposobie pielęgnacji oraz uzupełnienia szaty roślinnej;
- poszerzenia strefy rekreacyjnej kosztem zdegradowanych terenów przemysłowych i dostosowania jej do współczesnych potrzeb;
- podniesienia standardu nowych obiektów architektonicznych oraz elementów małej architektury;
- promocji całości założenia poprzez akcje medialne i zmiany świadomości mieszkańców.

Chociaż gospodarka rynkowa utrudnia tego typu działania, a fundusze miejskie są ograniczone, zielona arteria miasta, jako cenny obiekt dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego, jest warta ochrony i powinna się rozwijać.

**Tatiana Tokarczuk**

Katedra Roślin Ozdobnych  
Uniwersytet Rolniczy im. Hugona Kołłątaja  
w Krakowie  
Department of Ornamental Plants  
University of Agriculture in Krakow

### Przypis

<sup>1</sup> Symferopol – administracyjne i polityczne centrum Autonomicznej Republiki Krym, jednostki terytorialnej znajdującej się w południowej części Ukrainy. Miasto powstało w miejscu tatarskiego miasteczka Ak-Meczet, w 1784 r. Nowy plan urbanistyczny połączył prostokątną strukturę urbanistyczną z typową lokalną zabudową o charakterystycznym układzie średniowiecznym (uwaga autora).

### Literatura

1. Böhm A., Zachariasz A., 2000, *Architektura krajobrazu i sztuka ogrodnictwa. Ilustrowany słownik angielsko-polski (E-J)*, Wyd. Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu, Warszawa, s. 15.
2. *Riverscape* [w:] „Public space design guide”, London Borough of Richmond upon Thames 2006 (źródło: [www.richmond.gov.uk](http://www.richmond.gov.uk)).
3. Гармаш П., 1998, *Крым, путеводитель*, «Таврида-Вояж» Симферополь, стр. 9.
4. Державні будівельні норми України (źródło: [www.dbn.at.ua](http://www.dbn.at.ua)).
5. *Историко-архитектурный опорный план, охранные зоны и рекомендации по реконструкции исторического центра города Симферополя*, 1993, Историческая справка, Симферополь, т. 1, стр. 1–113.
6. *Симферопольский альбом*, «Таврия» 1996.
7. Чупиков Б., Петровская М., 1984, *Симферополь*, Симферополь, стр. 145–146.

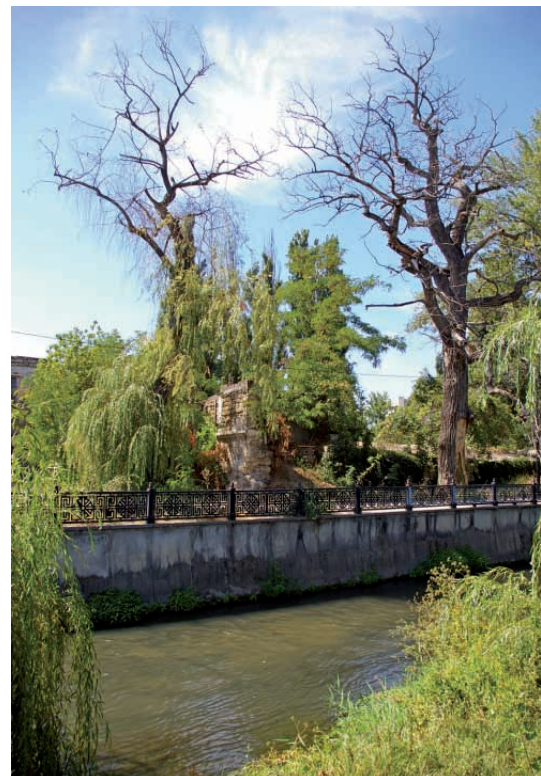
Ryc. 11. Martwe drzewa (fot. T. Tokarczuk)

Fig. 11. Dead trees (photo T. Tokarczuk)



Ryc. 10. Budynek nowego klubu sportowego  
(fot. T. Tokarczuk)

Fig. 10. Building of the new sports club  
(photo T. Tokarczuk)



# Summaries

## Problems

### A River in a City Centre Landscape – a Boundary and the Quality of a Public Area

Lasting relationships between settlements and water, especially a river, are characteristic of the majority of world cultures. Creation of the major ancient civilizations was closely connected with the existence of major rivers. When founding a city on a riverbank, the founders were above all guided by practical factors. Parallel to this the cult of the river developed. Along with the development of cities, composition and aesthetic roles of a river in a city became more important, especially in its central part, namely the city centre.

River channels within cities underwent some changes. Along with the physical ones in the riverbed, a river was frequently 'shifted' in a city plan to a down-town area. A river as a separation strip, area, or boundary, shapes both positive and negative components of a down-town landscape. A city centre river valley has the potential to create and model public areas, which form a positive image of a city in the users' minds. It may

highlight its beauty or mitigate the imperfections of urbanized surroundings.

The essential goal for those who contemporarily shape down-town river valleys is not to let a valley separate or negatively distinguish the areas situated on both its sides. Instead, it should create a friendly and human-oriented down-town public area.

**Małgorzata Drożdż-Szczybura**

### The Shaping of Vistula River Surrounds in the Centre of Cracow – History and Modernity

The presence of a river in the city centre undoubtedly enhances the attractiveness of the landscape. The number of natural points, viewing vistas and exposed places increases, which is also influenced by topography. That is the case in Cracow, where the Vistula river cuts through the city. Over the centuries the river has been changing its corridor, the most memorable in the city's landscape being the one with the Vistula taking a sharp turn round Wawel Hill, and dividing near Kazimierz into the Old and New Vistula. In the 19<sup>th</sup> century the modern landscape of the Vistula Valley started to take shape, especially with its strong focus on bridges. However, only the last quarter of that century brought the first attempts of complex flood prevention initiatives. From the very beginning, the issue of regulating

the river and developing its near surrounds raised heated arguments, with aesthetic values at the heart of the matter. The issue of developing riverside areas, particularly in the 20<sup>th</sup> and at the start of the 21<sup>st</sup> century caused similar debates, was widely discussed and sometimes became the object of contests. A number of studies and landscape analyses were carried out. Among the numerous proposals and realizations are: the amphitheatre in the Vistula bend, hotels, Museum of Japanese Art and Technology 'Manggha', Kotlarski bridge, Kazimierz Gallery, Tadeusz Kantor Museum as well as many pedestrian overpasses and promenades.

**Agata Zachariasz**

### Mutual Relations of Towns and Rivers

Mutual relations of towns and rivers is closely connected to the research project elaborated by us entitled: "Transformations town-village and village-town as a shaping factor for cultural landscape". The project includes questions connected with places which are located on the lower stages of the settlement network which are often called downgraded towns. This group includes small towns and villages which descend from larger towns. They used to be self-sufficient units at one time but now are absorbed by nearby cities or connected, creating new cities by joining two or more units. In Lower Silesia region and in neighbourhood



areas, the number of such places is quite high, many of them lost their city rights directly after the war in 1945, and while a large number of them retracted those rights, others play the part of commune villages and very few are administrative units (so called "sołectwo").

To present the questions of mutual relations between small towns and the river, the most likely representative places for the whole set were chosen, which at the same time illustrate the influence of the river on historical and modern architecture, and present advantages and threats originated from the neighbourhood of water, and also on shaping of a landscape where river, lake, pool or even a small watercourse or water basin are essential factors.

The chosen places were divided into two basic groups

- Low-lying, along the course of the Odra river.
- In mountain areas, in Kłodzko Land and in the Czech Republic.

Surface water can in various ways influence the attractiveness of the place where they exist. Near big rivers there is a possibility of organizing river harbours for touristic movements which connect separate places along the river. Appropriate management of river banks which run through separate places can increase the area of terrains intended for leisure and recreation (embankments along the river).

**Irena Niedźwiecka-Filipiak**  
**Zuzanna Borc**

## Presentations

### Water in the Landscape of a Big City on the Basis of Copenhagen

Many big cities are located on water (seas, rivers). We can enumerate some of them such as: Warsaw and Cracow on the Vistula, Prague on the Vltava, Paris on the Seine, Rome on the Tiber, London on the Thames, Berlin on the Spree. An interesting example is Copenhagen – the capital of Denmark, the oldest kingdom in the world (1,700,000 inhabitants, area 43,000 km<sup>2</sup>). It is located on one of the 406 Danish islands i.e. Zealand, on the Sound (Oresund) sea strait, with numerous waterways running into the city. The amount of water present in the direct city surroundings considerably influences the metropolis landscape. Seaside and riverside towns usually owe their size, development and strong connections with other countries to the water areas. The presence of water in their landscape influenced their unique character, individual form and exceptional face. Copenhagen developed very quickly, especially thanks to its localization near waters, strengthening its position and becoming one of the most important centres of communication and trade in Europe. Its landscape, in particular the old town and the town centre resembles Amsterdam (it is popularly

called "Little Amsterdam"). The issues of water in towns and waters on which the city is located is the subject of many theoretical discussions connected with creating the harmonious landscape of urbanized river valleys.

**Eleonora Gonda-Soroczyńska**

### The Effect of Spatial Planning Studies on the Functioning of Fortification Facilities in the Urban Landscape

Forts of the outer fortification ring in the city of Poznań, according to a design of Władysław Czarnecki, were to constitute the basis for the construction of a green belt surrounding the city. Planning decisions made after WWII resulted in spaces between forts becoming covered by increasingly dense building development, which eventually made it impossible to create a continuous green belt. Still, as late as the 1990's designs were created, aimed at linking 18 fortification objects so that they could constitute a comprehensive system, following the concept of their historic functioning. However, these plans were never realized. Studies on spatial planning developed at present may determine how visible the preserved systems connected with the Poznań Fortress are going to be and how they will function in the urban landscape.

**Agnieszka Wilkaniec**  
**Maria Chojnacka**

## The Role of the River Odra's Tributaries in the Shaping of Modern Fortifications in Wrocław at the Turn of the Nineteenth/Twentieth Century

Among numerous preserved cultural heritage of the Odra Valley, which is strongly connected with the river itself, greatest attention should be paid to the relics of modern-area fortifications of Wrocław. They originate from the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, the period of great regulation works and the building of Wrocław Water Junction. This was also a period of touristic and leisure splendor of the Odra River. The course of fortifications of a light annular fortress which was built around the city was decided by its tributaries the Bystrzyca, Oława, Ślęza, Widawa and Czarny Potok. Most of the fortifications with an efficient influence on military functioning of the fortresses in this period had military water dams on the Widawa and Ślęza. They were used to flood the area in the foreground of the fortress at the moment the city was threatened. The external defense ring of the city comprised of small stable fortifications. Water obstacles together with the system of planned masking greenery creating something in the form of a "buckle" and sealing the spaces between fortress buildings. The article comments on the impor-

tance of 'military water dams' in the concept of protection of Wrocław Fortress, historical outline of their creation, taking into consideration the present anti-flood system. The connection between them and shaping city suburbs has also been indicated.

**Lukasz Pardela**  
**Radosław Stodolak**

## Materials

### Railway Crossings in the Landscape of the Bystrzyca Valley

Bridge crossings as well as other structures that overcome territorial or transportation barriers represent an indispensable element of the surrounding landscape. Appearing within the span of decades, bridge structures and permanent viaducts have infiltrated the landscape of urbanized areas. With regard to open terrain, especially in areas with high value defined by preserved nature and the visual quality of landscape, these structures become significant points of distinction, often altering the landscape's spatial quality.

Characteristic buildings, whose architectonic forms possess independent value, assume a new expression and grace, when they blend with a picturesque landscape. While standing as monuments to the power of technology, and the skill of designers and builders, they simultaneously

become symbols of coexistence of advanced technology and the natural environment.

The cultural and landscape value of railway crossings (bridges and viaducts) of the now closed Bystrzyca Valley Railway are discussed in the article. The concept of preservation and exposition of the assets of the railway route with particular allowance for engineering structures, is also presented.

**Janusz Gubański**  
**Elżbieta Podgórska**

### The Fence - Past and Present

Inhabitants of the countryside can nowadays be divided into two very distinct groups: long standing farm owners and former citizens of big cities who have relocated in recent years. This migration caused by several factors, mostly financial, is linked with the rapid increase in city flat prices. Besides that, moving to the country has become a fashion, and living away from the city has been considered good style. These newcomers are comprised of people from all social and financial backgrounds. The coexistence of such diversified social groups has resulted in the new shape of a Polish village, especially in the vicinity of big agglomerations and tourist attraction spots. Along with the changes in appearance of the buildings, we can observe modifications in other elements of architecture.



A rural path or street no longer resembles what we hold in our memories and imagination. Rustic wooden fences, overgrown with blossoming plants are a rarity now. What we mostly come across are fences with a capital 'F'. There is an observable new tendency to isolate individual households. Newly-mounted fences are becoming higher and higher and still more bulky. Another visible trend is implementing solutions epitomizing their proprietors' dreams of power, importance and good taste. In effect what we witness is great chaos and ugliness, which is very hard to control.

**Hanna Marszałek**

## Standards

---

### The Landscape and Environmental Values of Eastern Park in Wrocław

Eastern Park is situated in the southeastern part of Wrocław, in Księża Małe district. Its history is relatively short in comparison with other green areas of this type in Wrocław. It was arranged at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, in answer to the needs of citizens of an intensively expanding city. The exact date of origin of the conception by Paul Dannenberg is unknown, but it is known that earthwork was carried

out from 1927 until 1929. Its specific location on an island surrounded by water of the Lower and Upper Oława rivers had an influence on species growing in the park (species of wetland area). Most of the trees are native species. The Forest stand is dominated by alder (*Alnus glutinosa*), besides these there is a significant number of oak (*Quercus robur*), maple (*Acer campestre*) and ash trees (*Fraxinus exelsior*). There are also a few interesting foreign species like: wingnut (*Pterocarya fraxinifolia*), oak (*Quercus palustris*), birch (*Betula papyrifera*) and cork tree (*Phelodendron amurense*). The park has remained in almost unchanged shape until the present day. Natural arrangement of plants and a great number of streams makes Eastern Park a place with great untapped recreational potential.

**Elżbieta Szopińska  
Anna Popów-Nowicka**

### Urban Greenway - Landscape Form of the Salgir River Riverfront (Crimea, Ukraine)

The quality of life in modern cities depends on many factors. The river as an objective border concentrates different natural and cultural elements and plays a significant part in the urban structure. The way of accomplishment of riversides have an influence on the urban composition and its functional zones. An interesting example, which was designed

according to the spirit of that time, is the riverfront of the Salgir river in Simferopol (Crimea, Ukraine). During the late 1970s the riverside was comprehensively arranged in the urban section and a functional and aesthetic recreation area was built – parks, public gardens, boulevards etc. The greenway became the most favourite meeting place of the town-dwellers. It was realized according to the 10th five-year plan of socialist development, the river with regular banks together with natural elements had almost become a symbol of the epoch, that proclaimed the supremacy of man over the environment. Now the greenway demands complex renovation and, first of all, adaptation to the contemporary needs of citizens as well as regulation of particular chaotic investments on the riverbanks.

**Tatiana Tokarczuk**

## ARCHITEKTURA KRAJOBRAZU

Kwartalnik Architektura Krajobrazu ukazuje się od roku 2001.

Zapraszamy do przedstawienia swoich myśli i dokonań w działach Problemy, Prezentacje.

Teksty o tematyce pokrewnej można nadsyłać do działu Rozwiązania techniczne, podobnie jak do działów Tworzywo i Standardy.

W Forum mamy zamiar również publikować recenzje, polemiki, artykuły o charakterze krytyki fachowej oraz informacje.

Teksty są recenzowane przez specjalistów z dyscypliny reprezentowanej przez autora.

Zapraszamy do współpracy wszystkie rozproszone gremia związane z architekturą krajobrazu, wyższe uczelnie i samorządy lokalne, biura projektów i firmy zajmujące się projektowaniem i pielęgnacją terenów zieleni, powstające stowarzyszenia zawodowe i studenckie.

### WSKAZÓWKI DLA AUTORÓW:

Objętość prac wraz z rysunkami, fotografiami i tabelami nie powinna przekraczać 10 stron formatu A-4. Tekst należy pisać czcionką typu TNR 12 pkt.; 1,5 odstępu między wierszami, dopuszcza się stosowanie kursywy i pogrubienia tekstu (prosimy nie stosować podkreśleń).

Zasadniczą część artykułu: tj. tytuł w języku polskim i angielskim, imię i nazwisko autora (bez podawania tytułów i stopni naukowych oraz zawodowych) wraz z afiliacją w języku polskim i angielskim, właściwy tekst w języku polskim z przetłumaczonymi na język angielski śródtytułami oraz przypisy, należy zapisać w jednym pliku. Streszczenie, słowa kluczowe i opisy zamieszczonych ilustracji w języku polskim i angielskim, rysunki, fotografie, tabele bądź inne załączniki (łącznie nie powinny przekraczać sześciu) prosimy zamieszczać w oddzielnych plikach.

Bibliografia zalecana w formie przypisów końcowych. Nazwisko(-a) wraz z podaniem inicjałów imienia (imion) autora (-ów), tytuł pracy pisany kursywą, miejsce i rok wydania, numer tomu, zeszytu oraz numery stron, np.:

• Kowalski J., *Kamień w wodzie* [w:] *Architektura Krajobrazu*, Wrocław 2001, nr 2-3/2001, s. 23-26.

Rysunki lub zdjęcia (oryginały) należy załączyć oddzielnie nadając im numery porządkowe. Oddzielnie podaje się spis podpisów w języku polskim i angielskim. Do druku będą przyjmowane wyłącznie materiały ilustracyjne dobrej jakości technicznej. Rysunki mogą być zapisane oddzielnie w wersji elektronicznej w formacie JPG lub TIFF.

Prace należy przesać w postaci dwóch wydruków wraz z nośnikiem elektronicznym (CD lub dyskietka).

Nadesłanie materiałów do redakcji jest równoznaczne z poręczeniem Autora, że zawarte w nich treści nie naruszają praw autorskich innych osób.

Teksty będą recenzowane przez specjalistów z dyscypliny reprezentowanej przez autora.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych oraz zastrzega sobie prawo ich redagowania i skracania.

Landscape Architecture has been published since 2001. It is a quarterly with a profile consistent with the discipline and character specified in the title.

We invite you to present your thoughts and achievements in the Problems and Presentation section.

Texts with related subject area can be sent to the Technical Solutions section, as well as the Material and Standards section.

In the Forum we intend to publish reviews, polemics and articles of a professional critical character and information.

The texts will be reviewed by specialists in the discipline represented by the author.

We invite all scattered bodies connected to landscape architecture to cooperate, universities and local self-governments, design offices and companies dealing with green areas maintenance, trade and students' associations.

### AUTHOR'S GUIDELINES:

Capacity of works together with drawings, pictures and charts should not exceed 10 A-4 pages. The text should be written in print type TNR 12 point; 1,5 spacing between the lines, using italics and bold type is permissible (please, do not underline).

The principal part of the article; which contains a title in the Polish and English language, name and surname of the author (without titles) together with affiliation in both Polish and English, the specific text in Polish with mid captions and footnotes translated into English; should be saved in one file. The summary, key words and descriptions of inserted pictures in Polish and English, drawings, photos, charts or other attachments (in total should not exceed six) are to be inserted in separate files.

Bibliography should be inserted in the form of final footnotes. Name(s) together with first letter of first name(s) of the author(s), *the title of the work* written in italics, place and year of publication, number of volume, gazette and page number, e.g.

• Kowalski J., *Stone in water* [in:] *Landscape Architecture*, Wrocław 2001, no 2-3/2001, p. 23-26.

Drawings or pictures (originals) should be inserted separately with ordinal numbers. Lists of captions in Polish and English should be inserted separately. Only illustration materials of good technical quality will be accepted for publication. Drawings can be saved separately in electronic version in JPG or TIFF format.

Works should be sent in the form of two printouts together with electronic carrier (CD or a diskette).

Sending works to the editorial office is tantamount to the author's guarantee that the content included does not violate copyrights.

The texts will be reviewed by specialists in the discipline represented by the author.

The editorial office does not return materials which have not been ordered, and reserves the right to edit and shorten the accepted materials.



**RADA NAUKOWA****ADVISORY BOARD**

prof. dr hab. inż. Andrzej DRABIŃSKI – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu (przewodniczący)  
prof. dr hab. inż. arch. Aleksander BÖHM – Politechnika Krakowska  
dr hab. inż. arch. Alina DRAPPELLA-HERMANSDORFER – Politechnika Wrocławska  
prof. dr hab. Krzysztof MŁYNARCZYK – Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie  
prof. dr hab. Barbara SZPAKOWSKA – Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu  
dr hab. inż. Marek SZUMAŃSKI – Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie  
prof. dr hab. inż. arch. Adam SZYMSKI – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

**REDAKTOR NACZELNY****EDITOR**

prof. dr hab. inż. arch. Zuzanna BORCZ, zuzanna.borc@up.wroc.pl

**KOLEGIUM REDAKCYJNE****EDITORIAL BOARD**

dr inż. arch. Renata GUBAŃSKA – sekretarz, renata.gubanska@up.wroc.pl  
dr inż. arch. Irena NIEDŹWIECKA-FILIPIAK, irena.niedzwiecka-filipiak@up.wroc.pl  
inż. Jolanta JUST-MARUSZEWSKA, jolanta.just-maruszewska@up.wroc.pl

**RECENZENCI****REVIEWERS**

prof. dr hab. Eugeniusz BAGIŃSKI  
prof. dr hab. inż. Franciszek GOSPODARCZYK  
prof. dr hab. Krzysztof MŁYNARCZYK  
dr hab. inż. arch. Zbigniew MYCZKOWSKI, prof. Politechniki Krakowskiej  
dr hab. inż. arch. Aleksandra SAS-BOJARSKA  
prof. dr hab. inż. Andrzej SUROWIECKI  
dr hab. Barbara SZULCZEWSKA, prof. SGGW

**PROJEKT GRAFICZNY I ŁAMANIE****GRAPHIC DESIGN & LAYOUT**

Witold GIDEL

**PROJEKT OKŁADKI****COVER DESIGN**

Paweł OGIELSKI

**TŁUMACZENIE TEKSTÓW****TRANSLATION**

Patrycja KEILY

**WYDAWCA****PUBLISHER**


Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu  
Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji  
pl. Grunwaldzki 24a, 50-363 WROCŁAW, tel. 071 3201558, fax 071 3201557  
e-mail: dziekanat.wiksig@up.wroc.pl, <http://www.aqua.up.wroc.pl/ak/>

**WARUNKI PRENUMERATY****SUBSCRIPTION**

inż. Jolanta JUST-MARUSZEWSKA  
tel. 071 320-18-63, e-mail: jolanta.just-maruszewska@up.wroc.pl  
<http://www.aqua.up.wroc.pl/ak/>

Kwartalnik *Architektura Krajobrazu* jest indeksowany w „Bazie danych o zawartości polskich czasopism technicznych” BazTech <http://baztech.icm.edu.pl>

Druk: KONTRA s.c.  
52-200 Wysoka / Wrocław, ul. Chabrowa 5a



**XIII FORUM ARCHITEKTURY KRAJOBRAZU**  
**Horyzonty architektury krajobrazu**  
**PRZEDMIOT – METODA – JĘZYK**  
**Ogólnopolska konferencja naukowa**  
**Zorganizowana z okazji jubileuszu 80-lecia nauczania architektury krajobrazu**  
**w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie**  
**Warszawa 2–4 września 2010 r.**

**Organizator:**  
**Wydział Ogrodnictwa i Architektury Krajobrazu SGGW:**  
**Katedra Architektury Krajobrazu**  
**Katedra Ochrony Środowiska**  
**Katedra Sztuki Krajobrazu**  
**Samodzielna Pracownia Oceny i Wyceny Zasobów Przyrodniczych**

Celem XIII Forum jest przegląd i ocena dorobku polskiej architektury krajobrazu, ze szczególnym uwzględnieniem jej zmieniającego się przedmiotu, ewolucji metod i narzędzi analizy, projektowania krajobrazu i jego oceny oraz języka opisującego krajobraz. Punktem odniesienia do debaty będą idee zawarte w Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. W programie XIII Forum przewiduje się dyskusje panelowe, warsztaty, prezentacje multimedialne, wystawy, kiermasz najnowszych publikacji.

Więcej informacji:  
[http://forum\\_architektury\\_krajobrazu.sggw.pl](http://forum_architektury_krajobrazu.sggw.pl)

Zgłoszenia:  
e-mail: [forum\\_architektury\\_krajobrazu@sggw.pl](mailto:forum_architektury_krajobrazu@sggw.pl)

Dyżur telefoniczny:  
(+48) 22 59 322 11 (codziennie w godz. 11-15)

W następnym numerze:  
In the following issue:

Doliny rzeczne jako  
struktury przestrzenne

Valley River as  
natural spatial structures