

Hanna Adamiczka

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: hanna.adamiczka@ue.wroc.pl

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA RZEK W ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZYM WROCLAWIA

POSSIBILITIES OF USING RIVERS IN THE SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF WROCLAW

DOI: 10.15611/pn.2017.467.11

JEL Classification: R110

Streszczenie: Rzeka od zawsze była istotnym elementem miasta. Jej atrybuty spowodowały, że stała się jednym z głównych czynników miastotwórczych. Dzisiaj również może być wykorzystana do rozwoju jednostki osadniczej, jednak w innym wymiarze niż początkowo. Rzeka jest zagospodarowywana na nowe sposoby, wykorzystane są m.in. funkcje: turystyczna, rekreacyjna, kulturalna. Wrocław posiada pięć rzek i liczne dopływy. Władze miasta chcą wykorzystać ten potencjał na wiele sposobów. W artykule przeanalizowano możliwości i korzyści wynikające z nowych funkcji rzeki oraz rozwoju tych istniejących; przykładowe dziedziny to transport, turystyka i rekreacja oraz sport i kultura. Rzeka we Wrocławiu jest coraz lepiej wykorzystywana pod względem rekreacji i kultury, powoli również staje się wizytówką miasta; istnieją plany rozwoju funkcji transportowej, natomiast turystyka wodna oraz sporty wodne są zaniedbane przez władze miasta.

Słowa kluczowe: rzeka, miasto, Wrocław, Odra, rozwój miast, strategia rozwoju.

Summary: The river Oder has always been a significant and contributing element constituting the city of Wrocław. Today, however, its role as a settlement developer takes on a different face, being utilized as a tourist, recreational and cultural attraction. The city of Wrocław has five rivers and multiple tributary rivers. Having recognized this potential Wrocław's municipal authorities have strived to utilize it in many ways. This paper analyzes the possibilities and advantages arising from the river Oder's new functions as well as those already in existence like transport, tourism, recreation, sports and culture. The Oder is slowly becoming the city's landmark as authorities are putting a lot of effort into making it a recreational and cultural attraction. There are also plans to develop its transportation function. There are, however, areas that require improvement like river tourism and river sports that have been consequently neglected by Wrocław's authorities.

Keywords: river, city, Wrocław, Oder, city development, development strategy.

1. Wstęp

Woda zawsze była niezbędna do życia – poila ludzi, zwierzęta hodowlane, nawadniała pola i posiadała żyzny muł. Dla osad stanowiła naturalną ochronę przed wrogiem, a przewożenie ludzi i towarów rzekami było naturalniejsze niż lądem. Miasta powstałe w pobliżu rzeki miały ułatwiony handel przez możliwość wprowadzenia towarów w głąb lądu; rzeki umożliwiały również kontrolę większej powierzchni terenu. Ponadto woda stanowiła jedno z pierwszych źródeł energii – napędzała młyny, tartaki, garbarnie, a w końcu całe dziedziny przemysłowe. W późniejszym czasie doprowadzane tam były ścieki, a ludzie czerpali wodę do celów gospodarczych oraz do gaszenia pożarów [Ostrowski 1996, s. 169].

Jednak rzeki to nie tylko przywilej; obecność rzek w mieście może mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie miasta, ale zarazem może stanowić czynnik ograniczający lub utrudniający pożądany kierunek rozwoju.

Rozwój dróg lądowych oraz powstanie kolei spowodowało spadek transportowego znaczenia rzeki [Ostrowski 1996, s. 169]. Ponadto miasta zaczęły się dynamicznie rozrastać, rzeka stanowiła barierę przestrzenną – należało budować kosztowne mosty i przeprawy. Nadmiar spalin i ścieków w przeludnionych miastach spowodował, że rzeki stały się symbolem brudu i chorób [Adamiczka, Adamiczka 2016]; wiele miast przestało wykorzystywać rzeki.

Mimo że rzeki straciły na znaczeniu, obecnie obserwuje się światowy trend powrotu do nich i wykorzystywania ich na nowe sposoby. Artykuł ma na celu ukazanie korzyści i możliwości wynikających z różnorodnego wykorzystania rzeki na przykładzie Wrocławia. Metody badawcze zastosowane w artykule to: analiza literatury i dokumentów, metoda dedukcji, analiza przyczynowo-skutkowa oraz obserwacja.

2. Znaczenie zasobu rzek Wrocławia w ujęciu retrospektywnym

Wrocław ma pięć głównych rzek, których łączna długość wynosi ok. 84 km, oraz ich mniejsze dopływy (dane Głównego Urzędu Statystycznego). Powstał nad Odrą i rozwijał się, korzystając z możliwości, które mu dawała tak znaczna ilość wód. Odra często zmieniała koryto i była otoczona mokradłami, dlatego też w tej okolicy znajdowały się najlepsze ziemie uprawne oraz łagodny, wilgotny klimat [Davies, Moorhouse 2002, s. 64-65]. Rzeka była istotną drogą transportową, źródłem energii dla większości miasta; w miarę rozwoju Wrocławia rozwijano też infrastrukturę wodną [Fundacja Otwartego Muzeum Techniki... 2007]. Dopiero w XIX wieku rzeki stały się przeszkodą dla rozwoju urbanistycznego miasta, dlatego boczne odnogi i fosy zaczęto zasypywać, tworząc w tych miejscach zieleńce lub miejsca pod zabudowę [Harasimowicz (red.) 2006, s. 607]; jednak Odra była wykorzystywana aż do II wojny światowej. Zniszczenia wojenne i zmiana ustroju spowodowały, że mieszkańcy Wrocławia na długie lata odwrócili się mentalnie od rzeki. Paradok-

salnie, przyczyną zmiany stała się powódź w 1997 roku. Zaczęto wtedy intensyfikować prace projektowe, które zmierzały do zagospodarowania rzeki w sposób kompleksowy i wielofunkcyjny [Harasimowicz (red.) 2006, s. 607].

Obecnie Wrocławski Węzeł Wodny to największy tego typu system w Polsce – obejmuje ponad 25 km Odry, jej cztery dopływy, kanały oraz wiele cieków wodnych i składa się m.in. z ponad 100 mostów i kładek, 16 jazów, 11 śluz [<http://wroclawnadodra.pl/historia-wroclawskiego-wezla-wodnego/>]. Funkcja transportowa nie jest już dominująca, jednak rzeka znów zaczyna odgrywać bardzo istotną rolę w życiu miasta.

3. Potencjalne korzyści dla Wrocławia wynikające z wykorzystania rzeki

3.1. Transport

Transport rzeczny w mieście można rozpatrywać w dwóch aspektach – wymiany handlowej oraz komunikacji miejskiej; oba rozwiązania mogą przynieść miastu wiele korzyści.

W porównaniu z transportem samochodowym i kolejowym komunikacja śródlądowa generuje najmniejszy hałas, zanieczyszczenie powietrza jest na poziomie zbliżonym do kolejowego, w ogóle nie zanieczyszcza gleby ani wód; ta forma podróży wiąże się również z najmniejszą liczbą wypadków [Wojewódzka-Król 2004, s. 21-22]. Przeniesienie przewozu towarowego na drogę wodną sprawia, że miasto oszczędza na kosztach zewnętrznych, takich jak: walka ze smogiem, redukcja hałasu, oczyszczanie gleb. Wiąże się to również z odciążeniem dróg lądowych, nie zawsze przystosowanych do przewożenia ciężkich towarów [Adamiczka 2016, s. 519]. Można też wprowadzić opłaty portowe, które będą pokrywały koszty naprawy infrastruktury hydrotechnicznej. Oczywiście należy poczynić inwestycje, takie jak naprawa części infrastruktury, budowa portów i marin z odpowiednim wyposażeniem, regulacja i udrożnienie drogi wodnej. Jednak koszty te są ponoszone jednorazowo, a ich eksploatacja i naprawa mogą być pokrywane z wpływów pochodzących z opłat portowych [Adamiczka 2016, s. 519].

Obecnie we Wrocławiu transportuje się głównie kruszywo i piasek [<http://wroclawnadodra.pl/historia-wroclawskiego-wezla-wodnego>]. Żegluga towarowa ma niewielkie znaczenie, dużo mniejsze niż dawniej. Jednak powrót do niej mógłby przynieść miastu wiele korzyści – najnowsza strategia rozwoju miasta (Wrocław 2020 plus) zakłada przywrócenie transportu rzeczno- [Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”, s. 46-47].

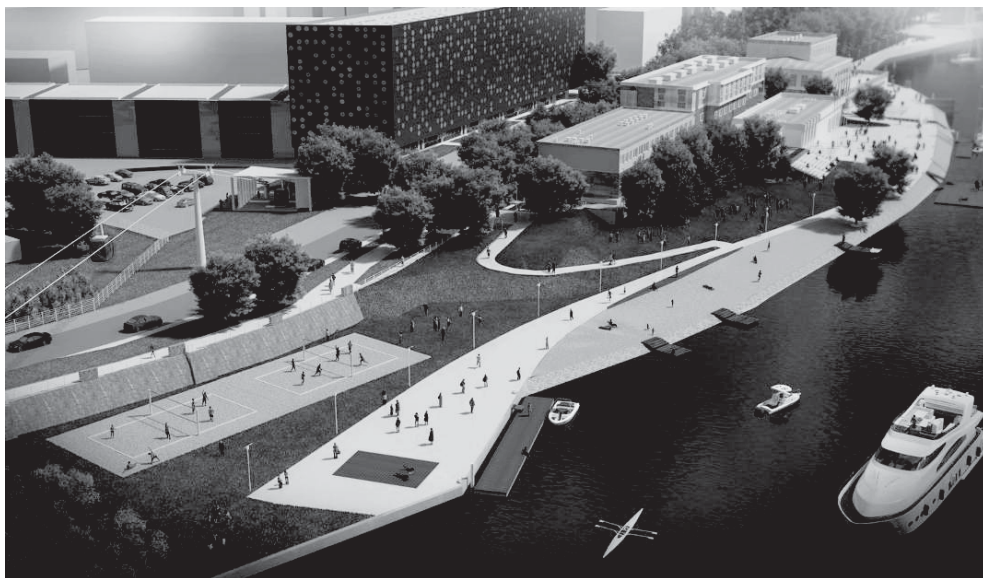
Podobnie sytuacja wygląda z miejską komunikacją wodną. Do lat 50. XX wieku na Odrze kursowały tramwaje wodne, później pełniły one jedynie funkcję wycieczkową [Harasimowicz (red.) 2006, s. 918]. Wprowadzenie wodnej komunikacji miejskiej kursującej zgodnie z określonym rozkładem jest nie tylko sposobem

na zmniejszenie korków w mieście, ale staje się również atrakcją turystyczną. Miasto oglądane od strony rzeki wygląda zupełnie inaczej, dlatego też paryskie rejsy cieszą się tak dużą popularnością. Zwiedzanie miasta tramwajem wodnym jest połączeniem tradycyjnego zwiedzania z rejsem turystycznym – jednak w przeciwieństwie do rejsu turystycznego nie trzeba wcześniej rezerwować miejsc, planować całej wycieczki, godziny są elastyczniejsze, a koszt mniejszy.

3.2. Turystyka i rekreacja

Podobnie jak w przypadku transportu, turystykę i rekreację również można rozważać w dwóch ujęciach. Rzeka i dobrze zagospodarowane nabrzeża mogą same w sobie stanowić atrakcję turystyczną, być symbolem miasta, tak jak Sekwana jest symbolem i atrakcją Paryża. Obecnie we Wrocławiu coraz więcej wydarzeń odbywa się nad rzeką lub tematem nawiązuje do rzeki. „Jazz nad Odrą” [<http://jazznadodra.pl/pl>], międzynarodowe zawody Odra River Cup, wyścigi smoczycy łodzi, kino plenerowe na Wyspie Słodowej, plenerowa biblioteka na Wyspie Słodowej [<http://wroclawnadodra.pl>] to tylko przykłady licznych wydarzeń, które swoją lokalizacją lub tematyką promują i uatrakcyjnijają rzekę we Wrocławiu.

Strategia rozwoju Wrocławia zakłada, że Odra będzie głównym „deptykiem”, sceną i areną sportową miasta, a celem dekady będą kąpiele w rzece [Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”, s. 46-47]. Założenia te są systematycznie realizowane m.in. przez remont bulwarów i nabrzeży (por. rys. 1) czy promocję rzeki.



Rys. 1. Projekt Wybrzeża Wyspiańskiego we Wrocławiu

Źródło: [<http://www.wroclaw.pl/powstanie-bulwar-politechniki-nad-odra-zdjecia>].

Drugi aspekt to turystyka wodna. Jest to trudniejsze do realizacji i bardziej kosztowne, wymaga regulacji rzeki, wybudowania odpowiednich portów, slipów, marin z należytą infrastrukturą, połączeń komunikacyjnych do centrum miasta. Spływ barkami i żeglarstwo stają się coraz bardziej popularne w Europie Zachodniej, a Wrocław ma duże możliwości otwarcia się na taką formę. Jednak obecna strategia nie zakłada inwestycji w tę formę turystyki.

Turystyka jest istotnym elementem gospodarki napędzającym rozwój. Obecnie branża ta prężnie się rozwija, a usługi z nią związane są na coraz wyższym poziomie [Nowak, Herbuś 2013, s. 8]. Odnowione bulwary, wały i nabrzeża przyciągają turystów (np. Most Karola w Pradze jest jednym z najchętniej odwiedzanych przez turystów miejsc w stolicy Czech), a ponadto stanowią o atrakcyjności miasta dla potencjalnych mieszkańców. Jest to niezwykle istotne w czasach kryzysu demograficznego i zjawiska kurczenia się miast.

3.3. Sport i kultura

Sport i kultura są coraz bardziej docenianymi wartościami. Ludzie coraz dłużej siedzą w czasie pracy, a stres i depresja to jedne z najpoważniejszych problemów społecznych [<http://www.depresja.org/teksty/tekst.php?co=dla lekarzy>; <http://hw2014.healthy-workplaces.eu/pl/stress-and-psychosocial-risks/facts-and-figures>]. Sport nie tylko pozytywnie wpływa na zdrowie fizyczne, ale również odgrywa znaczną rolę w walce z chorobami psychicznymi [Paluska, Schwenk 2000, s. 167]. Dlatego też sport stał się bardzo popularny, można zaobserwować zwiększenie się liczby siłowni i klubów fitness, ponadto pojawiają się propozycje nowych aktywności.

Równie ważna w społeczeństwie jest kultura. Ostatnio powstała koncepcja rozwoju opartego na kulturze [Tubadji, Nijkamp 2015, s. 687-720]. Ważnymi czynnikami wzrostu stają się sztuka, piękno i dobry smak, szczególnie w społeczeństwach postindustrialnych. Mogą się one przekształcić w bardziej wymierne korzyści, np. stać się przyczyną zmian zachowań konsumentów, jak i pomysłów na nowe produkty, technologie i wszelkiego rodzaju innowacje [Plaza i in. 2015, s. 179-196].

Pozornie sport i kultura są mało związane z rzeką, jednak jej obecność umożliwia dywersyfikację oferty kulturalno-sportowej. Mimo że we Wrocławiu odbywają się międzynarodowe zawody sportowe (np. Odra River Cup, zob. [<http://odrarivercup.pl/pl/>]), to jej potencjał jest nadal nie jest w pełni wykorzystany. Na wrocławskim osiedlu Osobowice znajdują się dwa zimowiska barek (A i B na rys. 2), obecnie mało wykorzystane, a stanowią one idealne miejsce do stworzenia np. szkółek windsurfingowych lub żeglarskich. Ich oddzielenie od głównego nurtu powoduje, że prowadzone tam zajęcia nie kolidowałyby z ruchem rzeczny, są szerokie i uregulowane, ponadto nie ma tam niebezpiecznych prądów. Obecnie miejsca te są wykorzystywane przez wędkarzy [<http://www.wedkuje.pl/lowisko,zimowisko-barek-ii-wroclaw-osobowice,46897>], a strategia rozwoju Wrocławia nie zakłada utworzenia tam szkółek sportów wodnych. Inwestycję w to miejsce rozpoczął prywatny inwestor, który postanowił zbudować tam port, pływający hotel, domy na wodzie, tramwaj wodny

oraz szkoły sportów wodnych; lokalne kluby sportów wodnych, które przegrały walkę o przyznanie im akwenu, obawiają się o swoją przyszłość i możliwość użytkowania tego miejsca [http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,15113095,Ekskluzywny_plywajacy_hotel__Juz_niedlugo_we_Wroclawiu.html].



Rys. 2. Zimowiska barek we Wrocławiu

Źródło: mapy Google.

W strategii rozwoju 2020 plus kultura nad Odrą jest również enigmatycznie określona – w rozdziale dotyczącym kultury na temat rzeki jest tylko jedno zdanie: „Znaczny potencjał rekreacyjny w obrębie miasta (Odra)” [Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”, s. 46-47]. Jednak w rozdziale poświęconym rekreacji (rozd. 3.2) pada stwierdzenie, że Odra ma być „sceną” miasta. Z tego wynika, że duża część wydarzeń kulturalnych będzie się rozgrywała nad rzeką. Realizacja tego założenia jest widoczna m.in. dzięki megawidowiskom na wodzie organizowanym przez Operę Wrocławską [http://www.opera.wroclaw.pl/1/index.php?lang=_pl&page=77&stage_id=194] czy coroczne festiwale związane z rzeką tematycznie lub lokalizacyjnie, np. „Jazz nad Odrą”, „3-majówka” (na Wyspie Słodowej) czy „Festiwal Piosenki Żeglarskiej” [<http://www.wroclaw.pl/festiwale-muzyczne>]. Na jednym z oficjalnych portali miasta www.wroclawnadodra.pl można znaleźć informacje o wydarzeniach związanych z rzeką.

4. Zakończenie

Woda jest istotnym elementem tkanki miejskiej. Od wieków stanowiła o rozwoju jednostki osadniczej i, mimo postępu techniki, nadal może o nim stanowić. Wrocław ma pięć głównych rzek, ich dopływy i liczne kanały, co powoduje, że woda zajmuje istotną część obszaru miasta. Rzekę można wykorzystać na wiele sposobów, co może przynieść sporo korzyści – zarówno mierzalnych (np. finansowych), jak i niemierzalnych (np. wzrost atrakcyjności miasta).

Wrocław próbuje się rozwijać, wykorzystując potencjał, jaki daje mu tak duża liczba rzek. Wiele bulwarów jest remontowanych w taki sposób, by umożliwić mieszkańcom kontakt z rzeką; ponadto część ważnych imprez i wydarzeń organizowanych jest nad wodą. Rzeka coraz lepiej spełnia funkcję rekreacyjną i staje się powoli wizytówką miasta. Strategia miasta zakłada również odnowę funkcji transportowej rzeki. Brakuje jednak rozwiązania, które umożliwiłoby wprowadzenie turystyki wodnej, coraz popularniejszej w Europie Zachodniej, oraz chęci wykorzystania funkcji sportowej rzeki. Przy założeniu, że miasto będzie się rozwijało z wykorzystaniem zasobu, jakim jest rzeka, należy podejść do rewitalizacji holistycznie – nawet jeżeli w konkretnym momencie budżet miasta nie pozwala na wykorzystanie rzeki na wszelkie możliwe sposoby, należy to zaplanować tak, by realizacja jednego projektu nie wykluczała realizacji projektu odłożonego. We Wrocławiu dużym ułatwieniem są pozostałości po infrastrukturze hydrotechnicznej, które można wykorzystać lub odremontować i unowocześnić; dzięki temu nakłady finansowe są dużo niższe niż budowa „od podstaw”. Wrocław ma wiele możliwości czerpania korzyści z rzeki i powoli rozwija się w tym kierunku.

Literatura

- Adamiczka B., Adamiczka H., 2016, *Rozwój, odrzucenie, powrót – fazy interakcji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, nr 443, Gospodarka przestrzenna XXI wieku, Wrocław.
- Adamiczka H., 2016, *Rzeka – symbol rozwoju społeczno-gospodarczego miasta*, Zagadnienia aktualnie poruszane przez młodych naukowców, nr 6, Creativetime, Poznań.
- Davies N., Moorhouse R., 2002, *Mikrokosmos*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków.
- Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2007, zasoby Urzędu Miejskiego Wrocławia, www.wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/f8dac76b-eef8-4cb5-81e6-77bd44c4e7a9/Budowle_hydrotechniczne_WWW.pdf.
- Harasimowicz J. (red.), 2006, *Encyklopedia Wrocławia*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
<http://wroclawnadodra.pl/historia-wroclawskiego-wezla-wodnego> (23.08.2016).
<http://jazznadodra.pl/pl> (7.05.2016).
<http://wroclawnadodra.pl> (8.06.2016).
<http://www.wroclaw.pl/powstanie-bulwar-politechniki-nad-odra-zdjecia> (25.08.2016).
<http://www.depresja.org/teksty/tekst.php?co=dlalekarzy> (25.08.2016).

- <http://odrarivercup.pl/pl> (26.08.2016).
- <http://www.wedkuje.pl/lowisko,zimowisko-barek-ii-wroclaw-osobowice,46897> (26.08.2016).
- http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,15113095,Ekskluzywny_plywajacy_hotel__Juz_niedlugo_we_Wroclawiu.html (26.08.2016).
- http://www.opera.wroclaw.pl/1/index.php?lang=_pl&page=77&stage_id=194 (26.08.2016).
- <http://www.wroclaw.pl/festiwale-muzyczne> (26.08.2016).
- Nowak S., Herbuś A., 2013, *Globalizacja i światowy kryzys jako determinanty ruchu turystycznego w Polsce i na świecie. Ekonomiczno-organizacyjne problemy działalności turystycznej w regionach*, Ekonomiczno-organizacyjne problemy działalności turystycznej w regionach, Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego w Katowicach, Katowice.
- Ostrowski W., 1996, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Paluska S.A., Schwenk T.L., 2000, *Physical activity and mental health*, Sports Medicine, vol. 29, iss. 3, March.
- Plaza B., González-Casimiro P., Moral-Zuazo P., Waldron C., 2015, *Culture-led city brands as economic engines: Theory and empirics*, The Annals of Regional Science, vol. 54, iss. 1, January.
- Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”, <http://www.wroclaw.pl/biznes/files/dokumenty/1250/strategia-Wroclaw2020-pl.pdf>.
- Tubadji A., Nijkamp P., 2015, *Cultural impact on regional development: Application of a PLS-PM model to Greece*, The Annals of Regional Science, vol. 54, Issue 3, May.
- Wojewódzka-Król K., 2014, *Atrakcyjność ekonomiczna transportu wodnego śródlądowego*, Wybrane problemy gałęzi transportu, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomia Transportu i Logistyka, nr 50.