

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 443

Gospodarka przestrzenna XXI wieku



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Dorota Pitulec
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz
Korekta: Barbara Cibis
Łamanie: Beata Mazur
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronach internetowych
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2016

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-604-6

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
53-345 Wrocław, ul. Komandorska 118/120
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	9
Hanna Adamiczka, Bartosz Adamiczka: Rozwój, odrzucenie, powrót – fazy interakcji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia / Development, rejection, return – phases of city-river interaction in the context of Wrocław	11
Krystian Banet, Sylwia Rogala: Znaczenie współpracy miast i gmin w kreowaniu efektywnych systemów transportowych w odpowiedzi na zjawisko <i>urban sprawl</i> / Importance of cooperation between cities and communes in creating effective transportation systems as an answer to negative effects of urban sprawl	23
Maria Czarnecka: Wrocław, Elbląg, Legnica – różne sposoby odbudowy zabytkowych centrów / Wrocław, Elbląg, Legnica – different ways of revitalization of historical centres.....	33
Niki Derlukiewicz, Anna Mempel-Śnieżyk: Realizacja inwestycji w formie partnerstwa publiczno-prywatnego – aspekt teoretyczny / Implementation of investment in the form of public-private partnership – theoretical aspect.....	46
Adam Drobnik, Monika Janiszek, Klaudia Plac: Zielona gospodarka i zielona infrastruktura jako mechanizmy wzmacniania gospodarczo-środowiskowego wymiaru prężności miejskiej / Green economy and green infrastructure as mechanisms for strengthening of economic-environmental dimension of urban resilience	57
Dariusz Głuszczyk: Regionalny Fundusz Kapitałowy – ujęcie koncepcyjne / Regional Capital Fund – conceptual approach	70
Blanka Gosik, Maria Piech: Rola centrum handlowego w procesie gentryfikacji miast / The role of the shopping centre in the process of urban gentrification	79
Adam Sebastian Górski: Znaczenie partycypacji społecznej w procesie rewitalizacji / Importance of social participation in a revitalisation process.....	89
Julia Jachowska: Społeczne skutki gentryfikacji – studium przypadku poznańskiego osiedla Jeżyce / Social consequences of gentrification – case study of Poznań settlement Jeżyce	94
Magdalena Kalisiak-Mędelska: Budżet obywatelski w Polsce. Analiza porównawcza Łodzi i Poznania / Participatory budgeting in Poland. Comparative analysis of Łódź and Poznań	103

Beata Kisielewicz: Miejsce wojewódzkich zintegrowanych inwestycji terytorialnych w regionalnych programach operacyjnych 2014-2020 / Provincial Integrated Territorial Investment in Regional Operational Programmes 2014-2020.....	115
Andrzej Klasik, Jerzy Biniński: Terytorialny foresight strategiczny. Refleksja metodologiczna / Territorial strategic foresight. Methodological reflection.....	124
Natalia Konopinska: Oddziaływanie polityki spójności na rozwój obszarów górskich na przykładzie regionu Rhône-Alpes / Economic development of the Rhône-Alpes region as an example of implementation of cohesion policy in mountainous areas.....	138
Andrzej Łuczyszyn, Agnieszka Chołodecka: Nierówności i rozwarstwienie społeczne jako dylematy społeczeństwa zdolnego do przetrwania / Inequality and social stratification as dilemmas of the society able to survive ...	152
Monika Musiał-Malago: Przeobrażenia w strefach podmiejskich dużych miast na tle procesów suburbanizacji / Changes in the suburban areas of large cities in view of suburbanization processes.....	164
Dorota Rynio: Rewitalizacja w procesie kształtowania zmian jakościowych funkcjonowania miasta / Revitalisation in a process of forming quality changes of city functioning.....	177
Przemysław Sekuła: Wpływ autostrad na rozwój lokalny – wyniki badań / Impact of highways on local development, research working paper.....	188
Piotr Serafin: Rozlewanie się miast na przykładzie Nowego Sącza w województwie małopolskim / Urban sprawl processes on the example of Nowy Sącz in Lesser Poland Voivodeship.....	204
Iga Solecka, Łukasz Dworniczak: Obywatele kształtują krajobraz miasta. Aspekty przestrzenne i funkcjonalne inicjatyw zgłaszanych w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2013-2014 / Residents shape the landscape of the city. Spatial and functional aspects of initiatives proposed under Participatory Budget of Wrocław 2013-2014.....	220
Andrzej Sztando: Motywacja władz małych miast do planowania strategicznego w świetle terminów przyjęcia i okresów obowiązywania strategii rozwoju / Motivation of small towns authorities to strategic planning in the light of timing of adoption and validity of development strategies.....	232
Jarosław Świdziński, Natalia Karolina Świdzińska: Konsultacje społeczne jako narzędzie współpracy obywateli z samorządem gminnym na przykładzie Olsztyna / Public consultation as a tool of cooperation of citizens with local municipality on example of Olsztyn.....	245
Małgorzata Twardzik: Śródmiejskie galerie i ulice handlowe śląskich miast – konkurencja czy kooperacja? (przykład Katowic) / Shopping centers and	

shopping streets in Silesian cities – competition or cooperation? (example of Katowice)	268
Alicja Zakrzewska-Półtorak: Inteligentne miasto katalizatorem rozwoju regionu? / Smart city – is it a catalyst for regional development?	282
Paula Zawisza: Projekt „Szlakiem wież widokowych pogranicza polsko-czeskiego” jako przykład ochrony zabytków w Jeleniej Górze / The “Szlakiem wież widokowych pogranicza polsko-czeskiego” project as an example of protection of historical monuments in Jelenia Góra	292

Wstęp

Przestrzeń jest współcześnie ważnym czynnikiem wzrostu i rozwoju społeczno-gospodarczego. Sposób jej zagospodarowania często przesądza o konkurencyjności miejsc i podmiotów. W związku z tym gospodarka przestrzenna na początku XXI wieku odgrywa istotną rolę w rozwoju miast i regionów.

W niniejszej publikacji zostały zaprezentowane różne podejścia do gospodarki przestrzennej w kontekście jej wpływu na rozwój współczesnych miast i regionów. Zebrano w niej wyniki badań i przemyśleń autorów zajmujących się aspektami gospodarki przestrzennej: ekonomicznymi, społecznymi, politycznymi, prawnymi oraz środowiskowymi. Czytelnik znajdzie tu wiele informacji oraz studia przypadków dotyczące m.in.: rewitalizacji, odnowy i gentryfikacji obszarów zurbanizowanych, budowy zielonej gospodarki i zielonej infrastruktury, wdrażania koncepcji inteligentnych miast, relacji miasto-rzeka. Duży nacisk kładziony jest na zagospodarowanie przestrzeni miejskich na konkretnych przykładach, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji handlowej. Autorzy poruszają także problematykę suburbanizacji i rozlewania się miast oraz ich konsekwencji dla zagospodarowania przestrzennego, nawiązując m.in. do możliwości współpracy międzygminnej w tym zakresie. Kolejny wątek to polityka transportowa oraz wpływ infrastruktury na rozwój lokalny. W publikacji znajdziemy też wyniki badania nastawienia władz małych miast do planowania strategicznego. Autorzy prezentują również zagadnienia partycypacji społecznej i jej roli w kształtowaniu krajobrazu miejskiego, a także opracowania dotyczące: metodologii tworzenia terytorialnego foresightu strategicznego, aspektu teoretycznego partnerstwa publiczno-prywatnego, koncepcji powstawania regionalnych funduszy kapitałowych oraz mechanizmu zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Nie zabrakło artykułów traktujących o polityce spójności i zmniejszaniu nierówności społecznych.

Redaktorzy mają nadzieję, że publikacja, zawierająca nawiązania do nowych koncepcji naukowych oraz liczne studia przypadków, okaże się interesująca. Być może będzie ona inspiracją do dalszych badań oraz zachęci do dyskusji osoby zajmujące się różnymi aspektami gospodarki przestrzennej.

Alicja Zakrzewska-Półtorak, Piotr Hajduga, Małgorzata Rogowska

Hanna Adamiczka

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
e-mail: hanna.adamiczka@ue.wroc.pl

Bartosz Adamiczka

Politechnika Wrocławska
e-mail: bartosz.adamiczka@pwr.edu.pl

ROZWÓJ, ODRZUCENIE, POWRÓT – FAZY INTERAKCJI MIASTO-RZEKA W KONTEKŚCIE WROCŁAWIA

DEVELOPMENT, REJECTION, RETURN – PHASES OF CITY-RIVER INTERACTION IN THE CONTEXT OF WROCLAW

DOI: 10.15611/pn.2016.443.01

Streszczenie: W artykule przedstawiono historię relacji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia. Zaprezentowano dwie najczęściej spotykane relacje. Pierwsza to rozwój miasta nad rzeką, wykorzystywanie lokalizacji (transport, handel, obrona), zmniejszenie roli rzeki podczas rewolucji przemysłowej, kiedy to woda staje się symbolem brudu i chorób; następnie zakopanie rzeki i zapomnienie o niej. Po latach następuje powrót do korzystania z rzeki. Druga relacja to rozwój miasta nad rzeką i wykorzystywanie lokalizacji. Podczas rewolucji przemysłowej rzeka nieznacznie traci na znaczeniu, ale bardzo szybko wraca do swej roli i miasto znów rozwija się harmonijnie z rzeką. Do tych relacji porównywana jest historia Wrocławia i Odry, które stworzyły pośrednią formę między nimi. Aż do II wojny światowej miasto żyło w doskonałej symbiozie z rzeką. Jednak zniszczenia wojenne i zmiana władzy spowodowała zaniechanie inwestycji w budowle hydrotechniczne i rozwój rzeki. Dopiero po powodzi w 1997 r. miasto zaczęło się na powrót odwracać twarzą ku rzece. Szansą na dynamiczny rozwój rzeki we Wrocławiu jest fakt, iż podejmowane inicjatywy i inwestycje prowadzone są przez różne grupy społeczne i mają zróżnicowany charakter – biznesowy, społeczny, artystyczny, rekreacyjny, co zwiększa spektrum odbiorców i użytkowników.

Słowa kluczowe: Wrocław, Odra, rzeka, transport wodny, miasto.

Summary: This paper presents the history of relations between a city and a river in the context of Wrocław. It shows two of the most common relations. The first shows the development of the city on the river bank, and a use of advantages given by the location (transport, commerce, defense). It also shows the diminishing role of the river during industrialization when water becomes the symbol of grime and disease. Later on, the process of covering the river over and forgetting about it is shown. After some time, comes the process

of resumption of the river. The second relation mentioned is the development of the city by the river, using all the benefits of the location. During the industrialization period, the role of the river is slightly reduced, but is renewed again, allowing for a balanced process of development of the city and the river. The history of Wrocław and the Oder is compared to these two types of relations, and a new relation is created; a combination of both. Initially, Wrocław coexisted with the river perfectly. It was the II World War with its damages and the subsequent change of the political system that brought to a stop all the hydraulic engineering investments and the river development itself. The situation changed after the 1997 Oder Flood when the city started to reverse itself towards the river. The main chance for dynamic development of the river in Wrocław is the fact that all the initiatives and investments are guided by different social groups. Moreover, those activities have a diverse nature (business, social, artistic, recreation) which increases the spectrum of potential users.

Keywords: Wrocław, Oder, river, water transport, city.

1. Wstęp

Jednym z ważniejszych zagadnień związanych z zarządzaniem przestrzenią zurbanizowaną jest problematyka dotycząca rozwoju miast oraz konsekwencji, jakie niosą ze sobą zmiany z nim związane. Jest to zagadnienie bardzo złożone, dlatego do badań wybierana jest najczęściej ograniczona liczba aspektów związanych ze wspomnianym rozwojem. Poniższy artykuł przedstawia zagadnienia związane z wpływem rozwoju miast na rzekę. Celem artykułu jest analiza relacji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia i dyskusja nad jej przyszłością. W artykule zastosowano następujące metody badawcze: analiza literatury oraz dokumentów, metoda dedukcji, metoda związków przyczynowo-skutkowych oraz metoda obserwacyjna.

Wrocław jest miastem o niezwykle bogatej sieci wodnej (rys. 1). Położony nad Odrą i jej czterema dopływami, jest wyjątkowym miejscem w Polsce. Rzeka jest nieodłącznym elementem miasta, który wpływa na jego rozwój; relacja jest również odwrotna – rozwój miasta wpływa na stan i rozwój rzeki.

Rola rzeki w mieście zależy od jego rozwoju społeczno-gospodarczego oraz położenia geograficznego. W krajach mniej rozwiniętych, gdzie infrastruktura lądowa jest na niskim poziomie, przeważająca będzie funkcja transportowa. W miejscach o suchym i gorącym klimacie dużą rolę będzie grała funkcja nawadniająca. Natomiast mieszkańcy krajów wysoko rozwiniętych, o umiarkowanym klimacie, będą cenili funkcję rekreacyjną, sportową, turystyczną czy wypoczynkową.

Rzeka to nie tylko korzyści, ale również obowiązki – należy wziąć pod uwagę niebezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zanieczyszczenia, które trafiają do wody, oraz oczyszczalnie wód, tak aby korzystanie z niej było bezpieczne i zdrowe. Wrocław ma największą sieć rzeczną w Polsce i jedną z największych w Europie. Dlatego mieszkańcy oraz władze miasta powinni mieć świadomość, że rzeka jest wpisana nieodłącznie w tkankę miejską, i wiedzieć, jak korzystać z jej wartości bez negatywnych skutków. Część miast na świecie odwróciła się od rzeki i teraz próbuje do niej



Rys. 1. Struktura sieci wodnej we Wrocławiu

Źródło: opracowanie własne na podstawie map satelitarnych z systemu <http://geoportal.wroclaw.pl>.

powrócić. Niektóre nie myślą o powrocie. A inne zawsze żyły w harmonii z wodą, która je otacza. Wrocławianie powinni zadać sobie pytanie, na jakim etapie relacji miasto-rzeka znajduje się Wrocław, oraz jakie kroki należy podjąć, by relacja ta była prawidłowa.

2. Tło historyczne relacji miasto-rzeka

Wiele miast powstało nad rzeką. Była ona źródłem życiodajnej siły – zaopatrywała ludzi i zwierzęta w wodę pitną, nawadniała pola, stanowiła źródło pokarmu, a dodatkową zaletą była funkcja obronna, którą pełniła. Obszary pustynne do dzisiaj są najslabiej zaludnionymi obszarami na Ziemi z powodu ograniczonej działalności rolniczej, przemysłowej oraz ciężkich warunków życia [Korenik (red.) 2010, s. 38-39].

Istotnym czynnikiem lokalizacji miasta nad rzeką był transport, który woda umożliwiała. W późniejszych czasach rzeka stała się źródłem energii – napędzała młyny, tartaki i garbarnie. Do wody były odprowadzane ścieki, a ludzie korzystali z niej do celów gospodarczych. Po pewnym czasie koło wodne było zastępowane przez maszynę parową; dało to początek budowie wielu kanałów służących do transportu węgla do rozproszonych zakładów. Wiek XIX przyniósł rewolucję przemysłową; zakłady były budowane w dużych miastach i zaczęto do nich doprowadzać utwardzane drogi lądowe [Ostrowski 1996, s. 169]. Rzeka straciła na znaczeniu.

Do rzek były odprowadzane ścieki. Przeludnienie oraz częste występowanie smogu spowodowały, że w wodzie zaczęły się rozwijać bakterie doprowadzające do chorób i epidemii, takich jak np. cholera. W Londynie znaleziono sposób na porażenie sobie z tym problemem – zakopano większość rzek. Zbudowano dla nich kanały, a nad nimi poprowadzono zwykły ruch uliczny. Do tej pory wiele rzek płynie w wiktoriańskich tunelach, a jedyną znaną londyńską rzeką jest Tamiza. Wiele miast poszło za przykładem stolicy Wielkiej Brytanii i również „pochowało” swe rzeki [Bâcle (reż.) 2012]. Rzeka została degradowana z pozycji źródła życia do pozycji źródła chorób.

Obecnie można zaobserwować masowy powrót do rzek. Zaczęto zdawać sobie sprawę, że zakopane rzeki są źródłem większych problemów niż rzeki naturalnie płynące po powierzchni ziemi. Trudniej jest je kontrolować – nie są w takim stopniu oczyszczane, więc nadal stanowią źródło chorób, podczas gwałtownych i długotrwałych opadów studzienki uliczne wybijają, stwarzając zagrożenie (zob. rys. 2). Ponadto budynki wybudowane w miejscu przepływu takiej rzeki są mniej stabilne, po jakimś czasie zaczynają się zapadać [Bâcle (reż.) 2012].



Rys. 2. Wybijająca studzienka z zakopanej rzeki

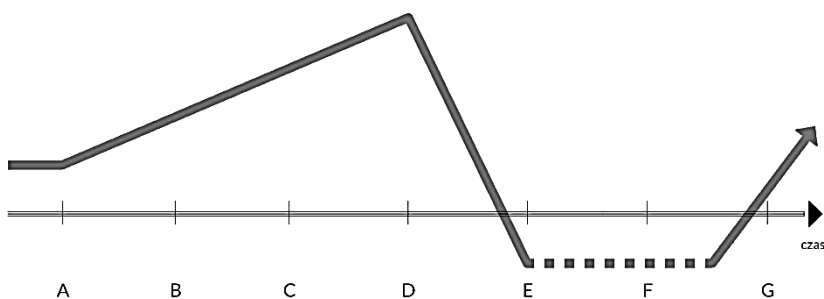
Źródło: kadr z filmu [Bâcle (reż.) 2012].

W wielu miastach postanowiono odkopać rzeki, przywrócić je do życia. Wykorzystywane są teraz w celach rekreacyjnych, sportowych czy turystycznych [Bâcle (reż.) 2012] W Polsce przykładem takiego miasta jest Łódź. Rzeki tego przemysłowego miasta zmieniły się w ścieki i zostały zakopane. W II połowie XX wieku władze miasta oraz naukowcy rozpoczęli współpracę w celu poprawy stanu rzek. Miało to pozytywnie wpłynąć na warunki środowiskowe i jakość życia mieszkańców [Maurer 2013, s. 152-153].

Jednak „powrót do rzeki” charakteryzuje nie tylko odkopywaniem rzek, ale również odnawianiem terenów nabrzeżnych. Jednym z najbardziej znanych przykładów

tego procesu jest rewitalizacja nabrzeża Nervion w Bilbao. Wybudowano tam Muzeum Guggenheima, które ożywiło otoczenie, a bulwar stał się atrakcją zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów. Nabrzeże zagospodarowano również tak, aby spełniało funkcje mieszkaniową, usługową oraz kulturową. To ożywienie zaczęto nazywać „efektem Bilbao” [Czarnecka 2010, za: Szwed 2011, s. 444]. Podobnych projektów podejmują się miasta niemieckie, takie jak Duisburg, Saarbrücken, Hamburg, Kolonia czy Dusseldorf [Szwed 2011, s. 445-447].

Mimo że historia relacji miasto-rzeka różniła się szczegółami, to jednak schemat w wielu miastach był podobny (rys. 3).



A – lokacja nad wodą: woda jako życiodajna siła; B – rozwój znaczenia strategicznego: obronność i transport; C – rozwój handlu; D – rozwój przemysłu; E – degradacja rzeki: siedlisko chorób i brudu; F – zapomnienie; G – powrót: rekreacja, komunikacja, mieszkanie.

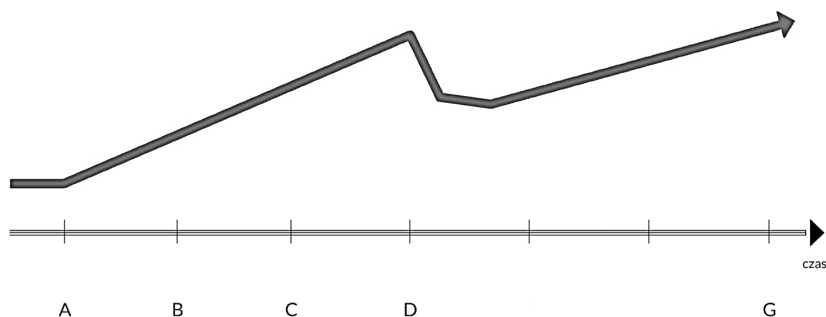
Rys. 3. Rola rzeki w mieście – model najczęściej spotykany

Źródło: opracowanie własne.

Według tego schematu rozwijały się miasta na całym świecie, m.in. Londyn, Seul, Buenos Aires, Brescia czy Yonkers. Wiele z nich już powróciło do rzeki lub jest w trakcie tego procesu.

Jednak część miast nigdy nie oddaliła się od rzeki. W Bostonie rzeka jest miejscem rekreacji, wypoczynku i sportu [Boucher, Côté, Deslières (reż.) 2011b]. Paryska Sekwana jest symbolem miasta i jego główną ozdobą. Usunięto z nabrzeża budynki, które szpeciły widok, a zamiast nich stworzono spacerowe bulwary. Mosty były budowane w celu upiększenia widoku; obecnie Sekwana stanowi jedyną w swoim rodzaju oś widokową miasta [Ostrowski 1996, s. 188-189]. Kolejnym przykładem miasta związanego z rzeką jest Bangkok. Zatłoczone miasto wykorzystuje każdy element przestrzeni, również wodę. Działalność na rzece Chao Praya niewiele różni się od działalności na lądzie – pływają po niej tramwaje wodne i zwykłe łodzie. Ludzie mają domy na wodzie, szczególnie w kanałach stworzonych po to, by całe miasto było związane z wodą. Również handel odbywa się na wodzie – najbardziej znany jest pływający targ, na którym sprzedawcy sprzedają swoje produkty prosto z łodzi [Boucher, Côté, Deslières (reż.) 2011a].

Model najczęściej spotykany (rys. 3) oraz model wzorcowy (rys. 4) zaczynają się podobnie. Miasta powstają nad wodą, korzystają z jej dobrodziejstw do rozwoju – początkowo jest to obronność i transport, później handel. Załamanie relacji następuje w trakcie rewolucji przemysłowej.



A – lokacja nad wodą; woda jako życiodajna siła; B – rozwój znac. strategicznego: obronność i transport; C – rozwój handlu; D – rozwój przemysłu; G – wprowadzenie: rekreacja, komunikacja, mieszkanie.

Rys. 4. Rola rzeki w mieście – model wzorcowy

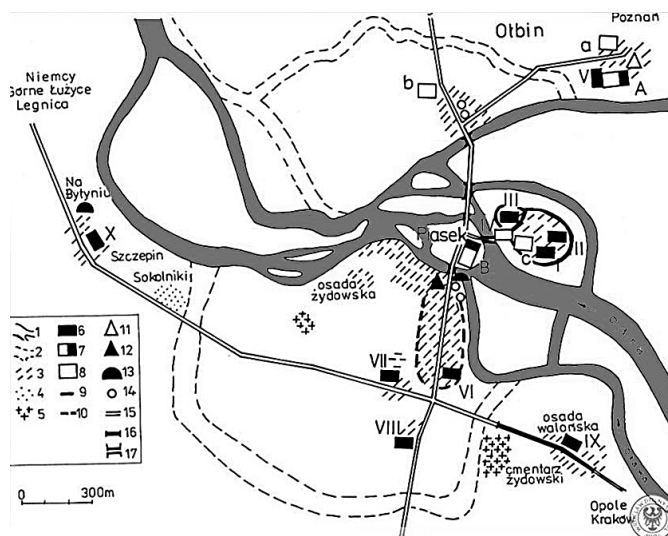
Źródło: opracowanie własne.

Jednak nie jest to tak znaczące załamanie jak w miastach, które całkowicie odsunęły się od rzeki. W tym przypadku jest to chwilowy spadek znaczenia rzeki, zachłystnięcie się nową technologią, a następnie szybki powrót do wykorzystania rzeki. Te dwa modele są najczęściej spotykane w historii relacji miasto-rzeka. Rzeka nigdy nie została całkowicie zdegradowana ani tym bardziej zakopana i zapomniana.

3. Historia relacji miasto-rzeka we Wrocławiu

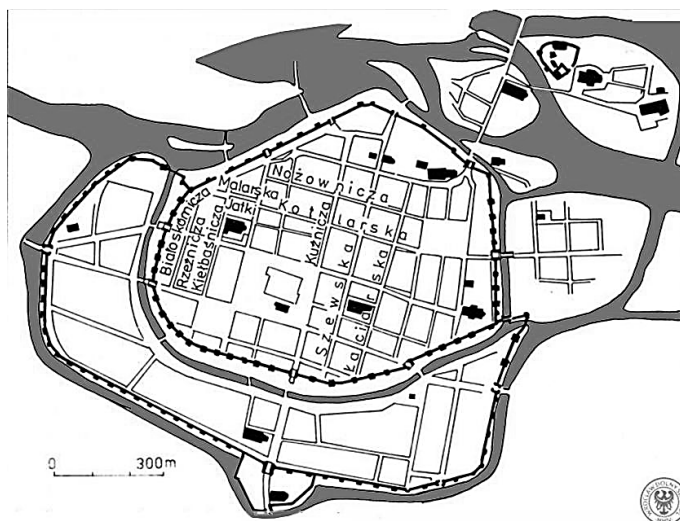
Historia relacji Wrocław-Odra jest nieco inna niż relacje wcześniej omawiane. Tak jak inne miasta, Wrocław powstał w pobliżu rzeki. W X wieku na Ostrowie Tumskim powstał gród książęcy, który poszerzał się o kolejne tereny; w wieku XIII tworzył już regularnie rozplanowane miasto na lewym brzegu Odry (rys. 5) [Ostrowski 1996, s. 179]. Istnieją również poszlaki wskazujące, że dzisiejszy Wrocław był zasiedlony dużo wcześniej. Pierwsza zidentyfikowana osada na prawym brzegu rzeki pochodzi z VIII wieku p.n.e., na terenie dzisiejszych Osobowic, a najwcześniejsze ślady ludzi na lewym brzegu Odry pochodzą sprzed ponad 300 tys. lat i zostały zlokalizowane na obecnej ulicy Skarbowców [Davies, Moorhouse 2002, s. 59].

Przez wiele lat Wrocław rozwijał się, korzystając z możliwości, które dawała mu lokalizacja nad rzeką. Położony na przecięciu starożytnych szlaków handlowych – lądowego (Europa Zachodnia–Morze Czarne) oraz wodnego (zlewisko Dunaju–Bał-



Rys. 5. Początki miasta – wiek XII/XIII

Źródło: opracowanie własne na podstawie [<http://dolny-slask.org.pl/865143,foto.html>].



Rys. 6. Plan miasta lokacyjnego z podwójnym ciągiem umocnień według J. Rozpędowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie [<http://dolny-slask.org.pl/865268,foto.html?idEntity=564788>].

tyk) oraz prawdopodobnie szlaku bursztynowego – rozwijał transport i handel [Fundacja Otwartego Muzeum Techniki 2007, s. 2].

Od samego początku istnienia grodu książęcego Odra była bardzo istotnym czynnikiem w tkance miasta. W celu poprawy bezpieczeństwa grodu przeobrażono

koryto rzeczne – z aluwiiw rzecznych usypywano wały, które zabezpieczały dwójako: przed powodzią i przed najeżdźcami. W ten sposób powstał Stopień Piaskowy, który uznaje się za pierwszy element i początek Wrocławskiego Węzła Wodnego [Fundacja Otwartego Muzeum Techniki 2007, s. 2-3].

Rzeka była wykorzystywana również w celach energetycznych. Młyny Klary i Marii to najbardziej znane konstrukcje; młyn Maria można zobaczyć także obecnie. W wiekach XV-XVI wykonano przekopy zapewniające dostęp wody do młynów oraz pogłębiające koryto, co ułatwiło żeglugę [Fundacja Otwartego Muzeum Techniki 2007, s. 3].



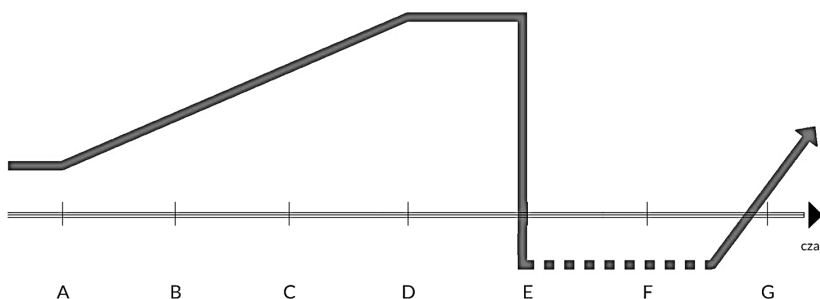
Rys. 7. Mosty Młyńskie, młyn Maria oraz szczątki młynów Klary; lata 1970-1974

Źródło: [<http://dolny-slask.org.pl/622827,foto.html?idEntity=509142>].

Kolejne lata przyniosły rozwój żeglugi wrocławskiej, a co za tym idzie – rozwój infrastruktury Śródmiejskiego Węzła Wodnego (późniejszego Wrocławskiego Węzła Wodnego). Powstawały porty, śluzy, tamy, zimowiska barek i inne budowle hydrotechniczne. Rewolucja przemysłowa nie odwróciła relacji miasto-rzeka; przeciwnie – infrastruktura wodna zaczęła się rozwijać jeszcze intensywniej. Powstawały porty przy stacjach kolejowych, a szlakiem żeglugowym przepływały barki o ładowności do 450 ton. Wzrastające potrzeby transportowe stymulowały kanalizację rzeki – wybudowano Drogę Wielkiej Żeglugi oraz wiele budowli hydrotechnicznych z nią związanych. Wrocławski Węzeł Wodny w dużej mierze zawdzięcza swój kształt inwestycjom prowadzonym do II wojny światowej. Po zmianie władzy węzeł był jedynie modernizowany i konserwowany, a wykonywane prace miały związek tylko z bezpieczeństwem przeciwpowodziowym [Fundacja Otwartego Muzeum Techniki 2007, s. 3-5].

Dopiero w 1997 r., po powodzi, która nawiedziła miasto, zaczęto intensyfikować prace nad zagospodarowaniem rzeki w sposób wielofunkcyjny i kompaktowy. Odra zyskała większe znaczenie rekreacyjne, a wały stały się popularnymi bulwarami spacerowymi [Harasimowicz 2006, s. 607].

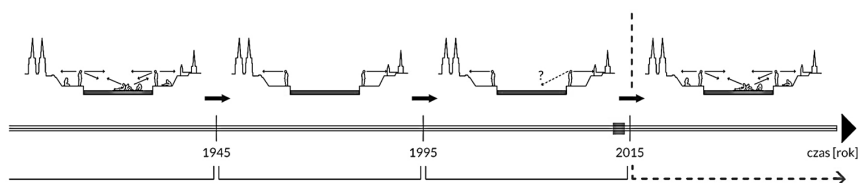
Chcąc porównać historię relacji miasto-rzeka we Wrocławiu i w innych miastach, należałoby przedstawić trzeci, zupełnie inny schemat.



A – lokacja nad wodą; znaczenie strategiczne: obronność, transport i handel; B – rozwój znaczenia obronnego i handlowego; C – rozwój handlu (i infrastruktury); D – rozwój przemysłu i rekreacji; E – zniszczenie infrastruktury podczas II wojny światowej; F – powolna odbudowa przeciwpowodziowa, zapomnienie/odwrócenie od rzeki; G – odbudowa po 1997 r., myśl o powrocie: rekreacja, komunikacja, mieszkanie.

Rys. 8. Rola rzeki we Wrocławiu

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 9. Fazy interakcji Wrocław-Odra w czasie

Źródło: [Adamiczka 2014].

Wrocław rozwijał się wraz z rzeką. Jednak, w odróżnieniu od innych miast, nie odwrócił się od niej w czasie rewolucji przemysłowej. Niestety, nie można go również zaliczyć do miast „modelowych”. Wojna i nowe władze przyniosły duże zmiany. Dopiero po wielkiej powodzi w 1997 r. zaczęto powracać do rzeki. Historię tej relacji w sposób schematyczny przedstawiono na rys. 9.

Mimo oddalenia się od rzeki, Wrocławski Węzeł Wodny to obecnie największy tego typu system w Polsce. Przez miasto przepływa ponad 25 km Odry, cztery jej dopływy, liczne kanały i ciek wodne. Liczba budowli hydrotechnicznych również

robi wrażenie – 16 jazów, 11 śluz, ok. 100 mostów. Te liczby pokazują, że Odra wciąż jest istotnym elementem miasta.

Aktualnie Wrocław rozwija się w kierunku, który sugeruje ponowne połączenie się z rzeką i korzystanie z jej walorów. Można przypuszczać, że funkcja transportowa już nigdy nie będzie grała aż takiej roli jak początkowo, a na pierwszy plan wysunie się funkcja rekreacyjna, turystyczna i wypoczynkowa.

4. „Miasto-rzeka” dziś i jutro we Wrocławiu

Czy możemy powiedzieć, że Wrocław odwraca się twarzą ku rzece? Wiele inwestycji i wydarzeń kulturalnych na to wskazuje. Obecnie trwa modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego – systemu, który zaczął się tworzyć wraz z początkami grodu książęcego. Modernizacja ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego – zakłada ona przebudowę i modernizację obwałowań, kanałów i koryt rzeki [<http://www.odra-wroclaw.pl/o-projekcie/zakres-projektu>]. Inwestycja ta ma swoje minusy – podczas niej wiele obszarów zieleni zostało zdegradowanych. Dlatego też władze miasta zapowiadają ponowne „zazielenienie” bulwarów, co więcej – zieleni ma być trzykrotnie więcej niż poprzednio [<http://www.wroclaw.pl/bulwary-sie-zazielenia>].

Kolejną inwestycją jest budowa Mariny Topacz 2 na Osobowicach – w miejscu dzisiejszego zimowiska barek, przy moście Milenijnym. Ma tam powstać port dla około 100 jednostek, również dla olbrzymich hotelowców, które obecnie nie mają we Wrocławiu miejsca do cumowania. Ponadto w planach jest wybudowanie kilku domów na wodzie, hotelu oraz stworzenie przestrzeni dla sportów wodnych. Połączenie z centrum ma się odbywać za pomocą tramwaju wodnego [http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35771,15113095,Ekskluzywny_plywajacy_hotel__Juz_niedlugo_we_Wroclawiu.html].



Rys. 10. Widok w Odrarium

Źródło: [<http://www.wroclaw.pl/odrarium-w-zoo-juz-otwarte>].

Bardzo ważną inwestycją dla relacji Wrocław-Odra jest budowa Odrarium. Jest to miejsce, dzięki któremu można zapoznać się z podwodnym światem lokalnej rzeki – pływają tam ryby, które występują w różnych częściach Odry [<http://www.wroclaw.pl/odrarium-w-zoo-juz-otwarte>].

Jest to inwestycja inna niż większość – najczęściej ludzie chodzą do ZOO lub oceanarium, by zobaczyć egzotyczne zwierzęta, których w inny sposób nie mogliby nigdy zobaczyć. W tym przypadku jest to oglądanie rodzimych gatunków, które występują w rzece tuż obok. Urządzenia edukacyjne mają poszerzyć wiedzę o Odrze – jej faunie i florze.

Kolejną dowodem świadczącym o powrocie do rzeki jest fakt, że coraz więcej inwestorów i deweloperów buduje apartamenty nad Odrą. Mieszkania w pobliżu wody, kiedyś wiązane z najniższą klasą społeczną, dziś kojarzą się z luksusem, modą i szykiem.

Wydarzenia kulturalne odbywające się we Wrocławiu coraz częściej również nawiązują do rzeki. Opera na wodzie, Jazz nad Odrą, koncerty na Wyspie Słodowej, liczne festiwale i imprezy – takich imprez jest wiele. Na Odrze odbywają się również sporty wodne – wioślarstwo, kajakarstwo czy żeglarstwo. Odbywają się zawody międzynarodowe Odra River Cup [<http://odrarivercup.pl/odra-river-cup-2015/>].

Coraz częściej mówi się we Wrocławiu o rzece. Warsztaty związane ze sprzedażą zabytkowej kamienicy na Wyspie Słodowej i przyszłości samej Wyspy, międzynarodowe warsztaty studenckie dotyczące m.in. bulwarów nadodrzańskich, debata o rzece w mieście podczas festiwalu *Miasto Movie: Wro* czy konkursy architektoniczne związane z budynkami nad Odrą – to tylko kilka z wielu przykładów na coraz większą obecność rzeki w świadomości mieszkańców.

Z powyższych przykładów można wywnioskować, że Wrocław powraca do rzeki. Jeszcze daleko mu do takiej harmonii miasta z wodą, jaka występuje w Amsterdamie, Wenecji czy Bangkoku, jednak rozwój idzie w odpowiednim kierunku.

5. Zakończenie

Analizując historię relacji miasto-rzeka w kontekście Wrocławia, można stwierdzić, że jest ona bardzo podobna do relacji w innych miastach, zarówno w Europie, jak i na świecie – takich jak Londyn, Seul czy też Buenos Aires. Podobnie jak w ich przypadku, rzeka odegrała kluczową rolę w trakcie procesu lokacyjnego i w późniejszym rozwoju miasta. Wykorzystywano zarówno właściwości obronne rzeki, jak i jej rolę w transporcie i handlu – przez długi czas stanowiła jeden z filarów gospodarki ówczesnego Wrocławia. Niestety, jak w przypadku innych wspomnianych wcześniej miast, tak i w omawianym przykładzie doszło do procesu degradacji i zapomnienia rzeki. Ważną różnicę stanowi jednak moment „zapomnienia” o rzece. W przeciwieństwie do innych przypadków, nie był to czas rewolucji przemysłowej, tylko okres odbudowy Wrocławia po II wojnie światowej. To właśnie zniszczenia wywołane bombardowaniami oraz późniejsza zmiana ustroju politycznego przyczyniły się do tego procesu.

Obecnie można zaobserwować rozpoczynający się powrót mieszkańców Wrocławia do rzeki. Jednak poza dużymi inwestycjami, związanymi z ochroną przeciwpowodziową, określona strategia rozwoju nie jest jeszcze wyraźnie widoczna. Mimo to można odnotować sporo mniejszych lub większych działań związanych ze wzrostem znaczenia i prestiżu rzeki we współczesnym mieście.

Szansą na dynamiczny rozwój rzeki we Wrocławiu jest fakt, iż podejmowane inicjatywy i inwestycje prowadzone są przez różne grupy społeczne i mają zróżnicowany charakter – biznesowy, społeczny, artystyczny, rekreacyjny, co zwiększa spektrum odbiorców i użytkowników. Najważniejsze jest jednak, aby została stworzona spójna i kompletna strategia rozwoju i prowadzonych działań w zakresie przywracania rzeki miastu.

Literatura

- Adamiczka B., 2014, *Wrocławski waterfront*, praca magisterska, Politechnika Wrocławska.
- Czarniecka D., *Relacja rzeka-miasto*, Wydział Architektury Politechnika Warszawska, Warszawa 2010.
- Davies N., Moorhouse R., 2002, *Mikrokosmos*, Wydawnictwo ZNAK, Kraków.
- Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, 2007, zasoby Urzędu Miejskiego Wrocławia, Wrocław, www.wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/f8dac76b-ef8-4cb5-81e6-77bd44c4e7a9/Budowle_hydrotechniczne_WWW.pdf (dostęp: 27.05.2015).
- Harasimowicz J. (red.), 2006, *Encyklopedia Wrocławia*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław. <http://dolny-slask.org.pl/865143,foto.html> (dostęp: 10.04.2015).
- <http://dolny-slask.org.pl/865268,foto.html?idEntity=564788> (dostęp: 10.04.2015).
- <http://dolny-slask.org.pl/622827,foto.html?idEntity=509142> (dostęp: 10.04.2015).
- <http://www.odra-wroclaw.pl/o-projekcie/zakres-projektu> (dostęp: 27.05.2015).
- <http://www.wroclaw.pl/bulwary-sie-zazielenia> (dostęp: 27.05.2015).
- http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35771,15113095,Ekskluzywny_plywajacy_hotel__Juz_niedlugo_we_Wroclawiu.html (dostęp: 27.05.2015).
- <http://www.wroclaw.pl/odrarium-w-zoo-juz-otwarte> (dostęp: 27.05.2015).
- <http://odrivercup.pl/odra-river-cup-2015/> (dostęp: 27.05.2015).
- Korenik S. (red.), 2010, *Współczesne koncepcje przestrzennego rozwoju gospodarki i społeczeństwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław.
- Maurer A., 2013, *Przywrócenie rzeki miastu w kontekście rewitalizacji miast poprzemysłowych – wybrane przykłady*, *Przestrzeń i Forma*, nr 19.
- Ostrowski W., 1996, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Szwed J., 2011, *Współczesna rola bulwarów w mieście*, *Przestrzeń i Forma*, nr 16.

Filmy

- Bâcle C. (reż.), 2012, *Les rivières perdues*, Kanada.
- Boucher N., Côté M., Deslières É. (reż.), 2011a, *Waterfront Cities of the World. Bangkok*, Kanada.
- Boucher N., Côté M., Deslières É. (reż.), 2011b, *Waterfront Cities of the World. Boston*, Kanada.