

MARTA SKIBA

Instytut Budownictwa
Uniwersytet Zielonogórski

RZĘKA – PRZESTRZEŃ WYPOCZYNKOWA Z WIDOKIEM NA MIASTO. ASPEKT KOMPOZYCYJNY LUBUSKICH MIAST NADODRZAŃSKICH

Streszczenie. Rzeki i jeziora były zawsze ozdobą krajobrazu zarówno naturalnego, jak i przetworzonego – kulturowego. Obecnie ochrona środowiska przyrodniczego stała się koniecznością, a więc i obowiązek ochrony rzek i jezior stał się nakazem chwili. W toczących się dyskusjach na temat ekonomicznego wykorzystania rzek najczęściej pomijanym elementem jest samo ich piękno. Tymczasem ten czynnik, ważny dla rozwijającej się turystyki i rekreacji, nabiera coraz większej wagi ekonomicznej. Bo rzeka w mieście tylko wtedy staje się atrakcją dla turysty, kiedy może on podziwiać jej piękno wynikające m.in. z właściwego zagospodarowania. Kształtowana przez wieki panorama miasta jest ważną informacją wizualną, przyswajaną w procesie percepcji zarówno przez mieszkańców, jak i przez przyjezdnych. Niewątpliwie wartość kompozycyjna panoramy wpływa na jej atrakcyjność. Wiąże się ona z ładem przestrzennym i semantycznym, ale także wpływa na identyfikację i tożsamość miasta. Jest też wizytówką świadcząca o prestiżu miasta.

Słowa kluczowe: krajobraz, kompozycja, turystyka

Wstęp

W skali regionalnej szczególnie atrakcyjną lokalizacją są układy miasteczek wzdłuż dolin rzecznych, przy linii brzegowej wód i lasów. Przyroda tworzy miastu jednocześnie tło i otoczenie, zachęcając do rekreacji i wypoczynku. Atrakcyjność turystyczna miasteczek w dolinach rzecznych to nie tylko przyrodnicza różnorodność otoczenia, ale również ich kompozycja urbanistyczna oraz indywidualne walory kulturowe (KOSIŃSKI 2000).

Niestety, obecny kształt widocznej z wody panoramy niewielkich miejscowości najczęściej nie jest wynikiem pracy urbanistów, lecz dziełem pośpiesznych decyzji wydawanych z pominięciem analiz kompozycyjnych i krajobrazowych. Współczesne

przeobrażenia miast często prowadzą do ich nieuporządkowanego, brzydkiego i nieprzyjaznego człowiekowi kształtu, zatracając logikę ładu historycznego (CICHY-PAZDER 1998).

Lubuskie miasta nadodrzańskie nie były dotąd obiektem badań, analiz i studiów krajobrazowych. Od wielu lat nikt nie zajmował się ich panoramą ani nie podejmował prób wyeksponowania walorów widokowych. Mam nadzieję, że tym artykułem uda się zwrócić uwagę na problem poprawy atrakcyjności widoków i panoram małych miast widzianych poprzez rzekę.

Uwarunkowania kulturowe

Obecna sieć miejska w dolinie Odry, na obszarze województwa lubuskiego, wykształciła się na przełomie XIII i XIV wieku. Wyróżniki krajobrazowe powstały w zasadzie w okresie „miasta gotyckiego” (LINKOWSKI 1998). Do naszych czasów, mimo licznych kataklizmów, przetrwała większość gotyckich dominant, co można sprawdzić, oglądając zachowane widoki miast (Merian, Petzold, Werner). W XIII wieku, gdy rozpoczął się proces zagospodarowywania obszarów wysoczyznowych, osadnictwo powoli odrywało się od rzeki. Natomiast w XIV wieku zaczął się proces ingerencji człowieka w samą formę rzeki – szczególnie w jej przebieg (MOŹDZIOCH 1993). Wraz ze wzrostem zaludnienia doliny rosły szkody, które wyrządzała „wielka woda”, rozpoczęto więc kilkusetletni proces regulacji Odry.

Sredniowieczny wygląd miast nadodrzańskich długo się nie zmieniał. Dopiero w XVII wieku przyrosły do miast przedmieścia, a w XIX, po rozebraniu większości murów miejskich, bryła starego, gotyckiego miasta stopiła się z przedmieściami. W tym czasie, a także na początku XX wieku, pojawiły się nowe dominanty kościołów wznoszonych na przedmieściach oraz kominów fabrycznych w dzielnicach przemysłowych. Taka sylweta miasta przetrwała praktycznie do lat sześćdziesiątych XX stulecia.

Same nabrzeża aż do XIX wieku należały do miast i ich mieszkańców. Były dla nich miejscem pracy i źródłem utrzymania. Nabrzeże, port, przystań pełniły funkcje miastotwórcze. Najczęściej styk miasta i rzeki stanowił integralną część zwartej struktury miejskiej. Nabrzeża portowe służące przeładunkowi i składowaniu towarów były jednocześnie ulicami miejskimi. Stały przy nich budynki mieszkalne, warsztaty i sklepy. Często lokowały się tam ważne instytucje publiczne. Ta sytuacja uległa zasadniczej zmianie dopiero w XIX wieku, gdy wielkość taboru pływającego, a przede wszystkim jego zanurzenie wymusiło przebudowę portów, przystani i nabrzeży. Porty były za wąskie i za płytkie, a skala przeładunków wymagała przystosowania nabrzeży i budynków magazynowych, powiększenia powierzchni terenów składowych i nowych urządzeń dźwigowych.

Stopniowo, z biegiem lat dzielnice portowe zaczęły kojarzyć się z miejscem życia największej biedoty, tanimi knajpkami, domami schadzek, miejscem rozbojów, brudu i ubóstwa. Rzeki były wtedy źródłem wody pitnej, pożywienia, miejscem pozyskiwania budulca, np. piasku, źródłem energii dla pracujących nad wodą młynów, manufaktur i fabryk, tanią i bezpieczną drogą transportu, miejscem przeładunku towarów, ale i miejską pralnią, ujściem miejskich ścieków. Nabrzeża były często terenami zalewowymi. Z tych względów większość miast zaczęła odsuwać swe reprezentacyjne budowle od wody.

W początkach XX wieku w wielu miastach działały Towarzystwa Upiększania Miasta. Wiele z nich zapisało się w historii bardzo pożyteczną działalnością, np.: w Krośnie Odrzańskim towarzystwo doprowadziło do powstania ścieżki widokowej umożliwiającej podziwianie rzeki i przeciwległego brzegu z najwyższego punktu miasta. Podobnie w Słubicach, w parku olimpijskim, na najwyższym wzniesieniu powstała wieża widokowa „Kleistturm”. W Nowej Soli ważniejsze aleje miejskie wysadzono kwitnącymi krzewami i drzewami, tworzone parki i miejskie założenia kompozycyjne, a pomniki i fontanny powstawały na miejskich skwerach.

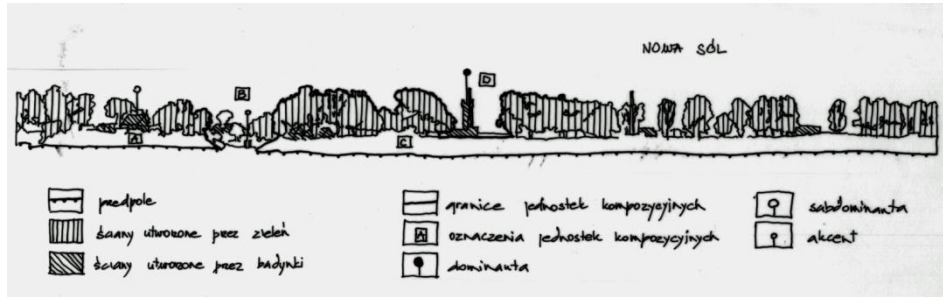
Jeszcze przed II wojną światową rozpoczęła się ucieczka ludzi z dzielnic przemysłowych, portowych i śródmiejskich na przedmieścia. W czasie wojny wiele miast o znaczeniu strategicznym położonych nad Odrą na Śląsku, w Brandenburgii i na Pomorzu uległo poważnym zniszczeniom. Ślady tych zniszczeń widoczne są do dziś. Z krajobrazu zniknęły zespoły staromiejskie w Krośnie, Frankfurcie nad Odrą, Kostrzynie. Po wojnie zlekceważono odbudowę zabytkowych zespołów, wprowadzając w ich miejsce wielokondygnacyjne budownictwo blokowe. Te zaszczości naprawiane są w kilku miastach, m.in. we Frankfurcie nad Odrą (ale nie w Słubicach, które były przedmieściem). Współczesne tereny osadnicze w miastach nadodrzańskich województwa lubuskiego rozwijane są, podobnie jak w innych rejonach Polski, poprzez osiedlowe budownictwo wielorodzinne. Zarówno w dużym, średnim, jak i małym mieście degenerują one historyczne układy zabytkowych założeń. Równolegle rozwija się chaos indywidualnego budownictwa jednorodzinnego na obrzeżach miast (ŁUCZYŃSKA-BRUZDA 1987). Błędne z punktu widzenia środowiska przyrodniczego i kulturowego decyzje lokalizacyjne, nieuwzględnianie zasad kształtowania i ochrony krajobrazu powodują dysharmonię krajobrazu i brak ładu przestrzennego, ale także wzrost kosztów eksploatacji infrastruktury technicznej, pogorszenie działania transportu publicznego i tworzenie się enklaw społecznych oraz segregację funkcji miejskich.

Kompozycja panoramy

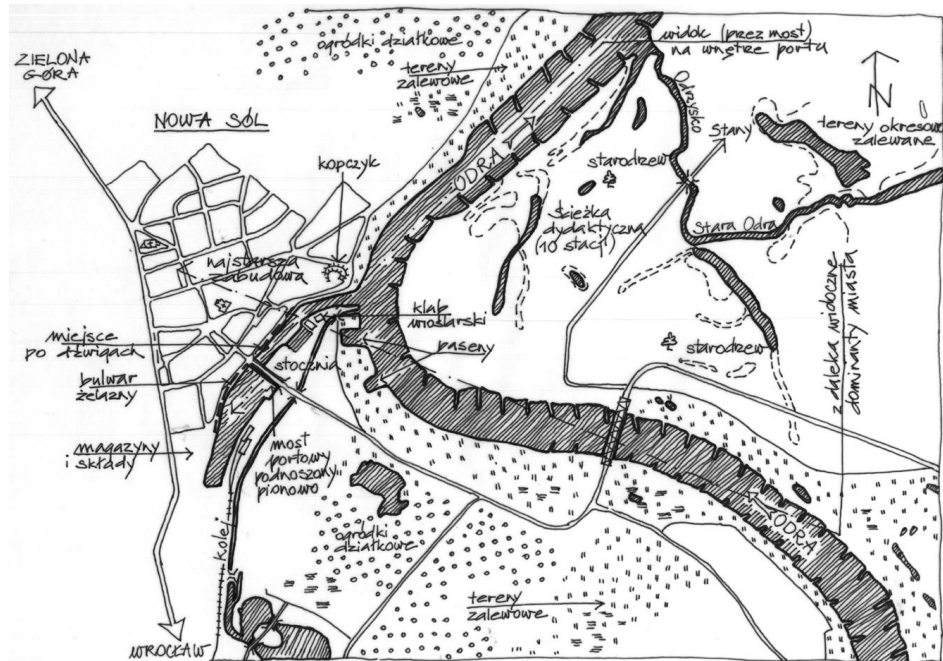
Miasto postrzegane od strony rzeki i jej doliny, tworzącej szerokie przedpole widokowe, ukazuje się oczom oglądających w rozwinięciu panoramicznym (DĄBROWSKA-BUDZIŁO 1990). Obiekty najsilniej oddziałujące to motywy lub punkty zainteresowania, które mogą się składać z pojedynczych budowli lub całego kompleksu górującego nad otoczeniem. Każda panorama ma inny stopień ich zagęszczenia i oddziaływania, a jej kompozycja jest tym lepsza i ciekawsza, im bardziej zalety natury (tkwiące w uformowaniu terenu i jego szacie) są z niej wydobyte i podkreślone (ŁUCZYŃSKA-BRUZDA 1987, DĄBROWSKA-BUDZIŁO 1990). W panoramie zieleń stanowi zarówno element, jak i tworzywo kompozycyjne. Są miasta sprawiające wrażenie spowitych przez roślinność tak dalece, że wydają się zaledwie jej dopełnieniem. Inne świadczą o równowadze pomiędzy naturą a tym, co stworzył człowiek.

Widokowe właściwości terenu można osiągnąć np. poprzez usypywanie wałów przeciwpowodziowych (w Słubicach obsadzonych przezroczo lipami kolumnowymi i dających szeroki widok na dolinę Odry i panoramę Frankfurtu) lub kopców (jak w Nowej Soli przy wejściu do portu), także przez umiejętne prowadzenie dróg, aranżację nadbrzeżnych bulwarów czy pozostawianie wolnych przestrzeni, by umożliwić

widok, albo sadzenie drzew, by go ramować. Można też budować miejsca sztucznie wyniesione ponad teren, jak np. wieża widokowa w Słubicach (którą władze miasta pragną zrekonstruować). Nasadzenia mogą też zniweczyć widoki panoramy, tak jak zbyt gęsty szpaler drzew – na wale w Nowej Soli zasłania on całkowicie widok na miasto (rys. 1), w Krośnie Odrzańskim zaś na piękne okazałe wille z początku XX wieku, rozdzielając dodatkowo liczne kanały starorzecza od skarpy.

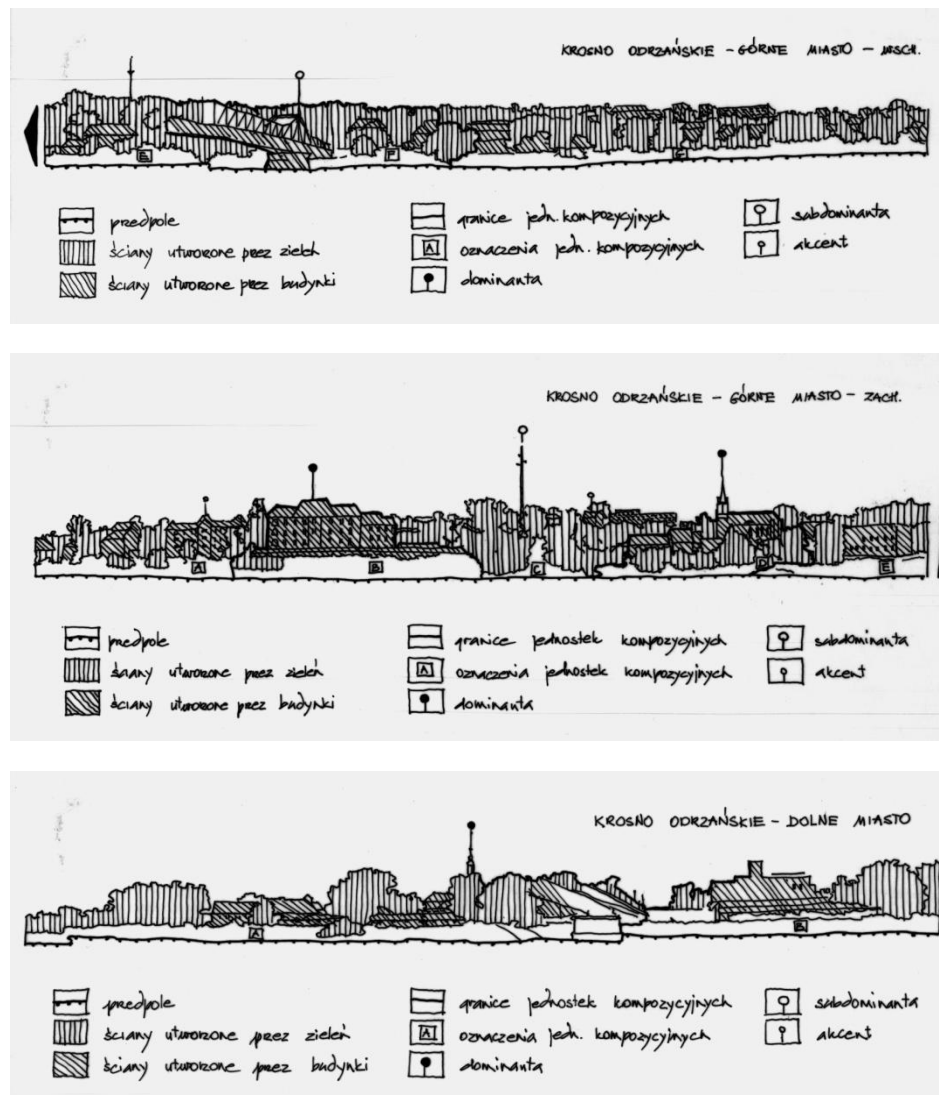


Rys. 1. Studium panoramy Nowej Soli
Fig. 1. Study of city view of Nowa Sól



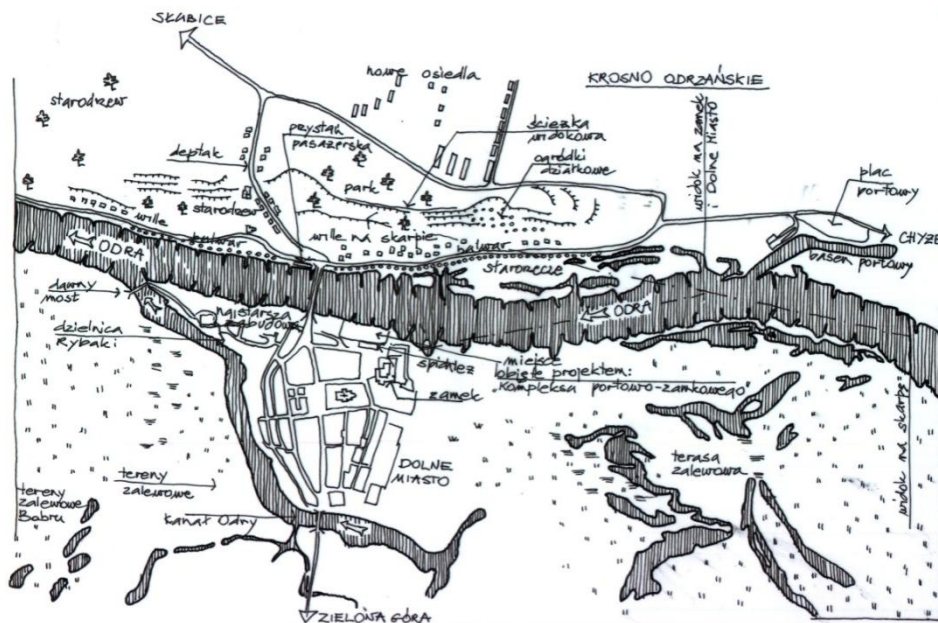
Rys. 2. Schemat powiązań funkcjonalnych portu nad Odrą w Nowej Soli
Fig. 2. A schematic diagram of functional relations between Nowa Sól with its river port

O ostatecznym wyglądzie panoramy decyduje celowe eksponowanie budowli górujących nad resztą. Aby panorama była dla nas czytelna, powinny wyróżniać się w niej budowle dla miasta najważniejsze, warte honorowania, np. związane z administracją, kulturą, nauką, religią. Dzięki takim elementom informującym o historii, rozwoju i dziedzictwie kulturowym miasta hierarchizuje się przestrzeń w dolinie rzeki.



Rys. 3, 4, 5. Studium panoramy Krosna Odrzańskiego
Figs. 3, 4, 5. Study of city view of Krosno Odrzańskie

Opracowania planistyczne, które powstały w ciągu kilku ostatnich lat (np.: „Koncepcja zagospodarowania przestrzennego pasma Odry” będąca rozbudowanym fragmentem planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego), w stosunku do miast nadrzecznych wprowadzają konieczność uporządkowania i skierowania ich nabrzeży frontem ku Odrze. Ponadto ukazują w Bytomiu Odrzańskim, Nowej Soli, Krośnie Odrzańskim, Słubicach i Kostrzynie (przy ujściu Warty do Odry) realną szansę rozwoju portów, które mogą generować stopniowy rozwój długiej drogi wodnej Odry. Szkoda, że nie zalecają wykonania studiów widoków czy panoram.



Rys. 6. Schemat powiązań funkcjonalnych Odry z miastem w Krośnie Odrzańskim

Fig. 6. A schematic diagram of functional relations between the Odra river and the town of Krosno Odrzańskie

Utworzenie na mocno zaniedbanych i zdewastowanych terenach przybrzeżnych dekoracyjnych akwenów, kanałów zasilających parki w wodę, uatrakcyjnienie istniejących portów i utworzenie miejskiej przestrzeni publicznej (w myśl zaznaczonych w ostatniej dekadzie międzynarodowych programów w gospodarce przestrzennej) powinno przyczynić się do rewitalizacji przestrzeni nadwodnych (DRAPELLA-HERMANSDORFER 2000). Stworzy to szansę na to, by rzeka powróciła do świadomości mieszkańców nadodrzańskich miast jako miejsce atrakcyjne, gdzie można spędzać wolny czas (GALAR 2000). Ulegną odwróceniu wymieniane przez mieszkańców negatywne określenia rzeki w mieście, takie jak: wody zanieczyszczone, brak przystani żeglarskich, wioślarskich, kajakarskich, brak dostępu z wody do nabrzeży, brak bezpieczeństwa (KRAŚNIEWSKI 2000).

Tereny nadrzeczne stanowią ważny element tożsamości miasta i powinny być traktowane szczególnie. Zwłaszcza że jako czynnik miastotwórczy coraz częściej wymienia się turystykę (KOSIŃSKI 2001). Dobrze przystosowana rzeka może być podstawowym źródłem dochodu z turystyki (podobnie jak spływ towarów przysparzał kiedyś dochodów miastom) przede wszystkim dla miast średnich i małych. Turystyka może dać pracę i satysfakcję osobom zazwyczaj biernym zawodowo – kobietom prowadzącym gospodarstwa domowe i ludziom starszym (KOSIŃSKI 2000).

Podsumowanie

Uzasadniona wyżej potrzeba kształtowania harmonijnego krajobrazu doliny rzecznej może się przyczynić do znalezienia dla tych terenów nowej funkcji oraz atrakcyjnej formy pozostającej w zgodzie z naturą i tradycją miasta. Najkorzystniejsze wydaje się utrzymanie równowagi pomiędzy naturalnymi cechami krajobrazu rzecznej, jego tradycyjnymi sposobami zagospodarowania, respektowaniem zastanych wartości historycznych oraz współczesnymi uzupełnieniami architektonicznymi i krajobrazowymi oraz nowymi funkcjami. Powinna ponadto istnieć równowaga pomiędzy komunikacyjną dostępnością miejskich przestrzeni publicznych a naturalnych terenów rekreacyjnych związanych z rzeką. Niemniej to rzeka powinna stanowić nadrzędny element wszystkich działań. To ona przez lata pozostawała dźwignią rozwoju miasta nadrzecznego i jest gwarancją zachowania tożsamości miejsca. Wprowadzenie do przestrzeni nadbrzeżnej elementów podkreślających węzłową rolę rzeki przyczynia się do wyodrębnienia miejsc niezwykłych, umożliwiających mieszkańcom identyfikację, a turystom niezapomniane wrażenia. W pierwszym rzędzie konieczne jest jednak przywrócenie czystości wód oraz zachowanie obszarów o wysokich wartościach przyrodniczych, co w przyszłości może przyczynić się do powstania np.: muzeów dzikiej przyrody (reprezentatywnych dziś dla całej Europy) (ŚWIERKOSZ 2001).

Omówione aspekty kulturowe i kompozycyjne są wyodrębniane z jednej złożonej całości, jaką stanowi makrownętrze krajobrazowe doliny rzeki. Trzeba tymi zasobami zarządzać w sposób zrównoważony, dbając o aktywne zaangażowanie mieszkańców.

Literatura

- CICHY-PAZDER E., 1998. Humanistyczne podstawy kompozycji miast. Wybrane aspekty percepcyjne i behawioralne. Politechnika Krakowska, Kraków.
- DĄBROWSKA-BUDZIŁO K., 1990. Wśród panoram Krakowa. O przemianach widoków i o tym jak je ocalić. Wyd. Literackie, Kraków.
- DRAPELLA-HERMANSDORFER A., 2000. Krajobraz nadodrzański Wrocławia w kontekście tendencji europejskich. W: *Biuletyn programu dla Odry 2006* 1: 78-79.
- GALAR R., 2000. Systemowe uwarunkowania rozwoju turystyki odrzańskiej. W: *Biuletyn programu dla Odry 2006* 1: 69-74.
- KOSIŃSKI W., 2001. Rzeka w krajobrazie miejskim. W: *Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne*. Red. K. Pawłowska. Politechnika Krakowska, Kraków: 283-286.
- KOSIŃSKI W., 2000. Aktywizacja turystyczna małych miast. Aspekty architektoniczno-krajobrazowe. Politechnika Krakowska, Kraków.

- KRAŚNIEWSKI J., 2000. Odra oczami piechura, rowerzysty i kajakarza. W: *Biuletyn programu dla Odry* 2006 1: 75-77.
- LINKOWSKI Z., 1998. Landschaft. W: *Die Oder als Kulturlandschaft, über Geschichte und Alltag in der deutsch-polnischen Grenzregion*: 34-37.
- ŁUCZYŃSKA-BRUZDA M., 1987. Metody ochrony i kształtowania krajobrazu w planowaniu przestrzennym. W: *Ochrona i kształtowanie krajobrazu w zabytkowych układach przestrzennych. Raport MR I.6 pod kier. A. Böhma*. PAN, Kraków: 163-241.
- MOŹDZIOCH S., 1993. Znaczenie „pożytków wodnych” w życiu codziennym mieszkańców wczesnośredniowiecznego Śląska. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia*. Red. J. Kołtuniak. T. 2. Śląsk, Katowice: 165.
- ŚWIERKOSZ K., 2001. Dolina Odry – problemy zrównoważonego rozwoju. *Archit. Krajobr.* 2-3: 28.

RIVER – LEISURE SPACE WITH CITY VIEW. THE ASPECT OF SPATIAL COMPOSITION IN TOWNS ON THE ODRA RIVER IN THE LUBUSKIE REGION

Summary. Rivers and lakes have always been seen as an ornament for both a natural, and artificial landscape. Today, when the ecology plays an important role, we need to preserve lakes and rivers. This duty should inspire a popular movement among the young people, but not only. Unfortunately, the beauty of rivers is very often marginalized in a discussion over their utilization character. But year by year the meaning of tourist activities becomes an important factor. What is more, a river in a city can become a tourist attraction, only when its beauty can be admired, and this is possible when its surrounding is properly maintained. A city landscape was shaped through centuries and thus sends an important visual information, which is absorbed by city dwellers and visitors. Unquestionably, the value of landscape's layout plays an important role in its evaluation. It is linked to the semantic and spatial orderliness, but also affects the way it is identified and also impact it marks on the identity of place. It is also a visible sign of prestige.

Key words: landscape, composition, tourism

Adres do korespondencji – Corresponding address:

Marta Skiba, Instytut Budownictwa, Uniwersytet Zielonogórski, ul. Szafrana 1, 65-516 Zielona Góra, Poland, e-mail: M.Skiba@ib.uz.zgora.pl

Zaakceptowano do druku – Accepted for print:

14.11.2008

Do cytowania – For citation:

Skiba M., 2009. Rzeka – przestrzeń wypoczynkowa z widokiem na miasto. Aspekt kompozycyjny lubuskich miast nadodrzańskich. Nauka Przyr. Technol. 3, 1, #38.