

Bartosz Krzysztof WIŚNIEWSKI  
Wydział Architektury, Politechnika Poznańska

## **RZKA W OBSZARZE ZURBANIZOWANYM. PRZYPADEK POZNANIA**

**Streszczenie.** Artykuł zawiera analizę procesu kształtowania się przestrzeni miejskiej Poznania nad rzeką Wartą. Praca jest również głosem w dyskusji na temat zjawiska odwracania się miast „plecami do swych rzek” i ukazuje szkiecowo analizę niewykorzystanego potencjału tkwiącego w obszarze rzeki Warty.

### **RIVER IN THE BUILT-UP AREA. CASE OF POZNAN**

**Summary.** The article consists of analysis of forming the Poznan's civic spaces by the river Warta. It is also a voice in the discussion about the phenomenon of cities standing back to its rivers and shows a brief analysis of unused potential in the area of Warta river.

#### **1. Wstęp**

Wiedza dotycząca zasad projektowania nadrzecznych przestrzeni urbanistycznych oraz bulwarów nadbrzeżnych w Polsce jest niepełna i fragmentaryczna. Zebranie, powiązanie i rozszerzenie tej wiedzy wymaga przeprowadzenia studiów w zakresie historii, teorii architektury i urbanistyki oraz wybranych aspektów komunikacyjnych.

W studiach tych wykorzystuje się metody stosowane w badaniach historycznych takich, jak: wyszukiwanie, identyfikowanie, selekcjonowanie, grupowanie, wzajemne porównanie oraz interpretowanie i wnioskowanie (analiza, synteza – wnioski). Dane źródłowe to materiały badawcze w postaci fotografii, rysunków, planów i opisów z opracowań architektonicznych i urbanistycznych.

#### **2. Rys historyczny**

Pierwsze zabiegi regulacyjne rzeki Warty miały miejsce wraz z początkiem powstania osadnictwa na terenie Ostrowa Tumskiego. Gród powstały na wyspie był często nawiedzany przez powódzie, dlatego też był wielokrotnie nadsypywany. Dodatkowo obwarowania drewniano-kamienno-ziemne pełniły również rolę wału przeciwpowodziowego. Kolejnym

zabiegiem regulacyjnym Warty, mającym miejsce po roku 1253, była budowa grobli skierowanej głównie w kierunku rzeki w zakole Chwaliszewskie.

Po przeniesieniu miasta na lewy brzeg w 1253 roku rozpoczęto prace niwelacyjne, budowę fos oraz zmieniono bieg rzeki Bogdanki i Strugi Rybackiej. W wiekach XIII - XV przeprowadzono prace służące doprowadzeniu wody do powstających licznie młynów, natomiast w XV wieku zbudowano dwie groble komunikacyjne: kapituły (Chwaliszewo) i miejską (Nowa Grobla). Powstały też groble umacniające brzegi koryta: Czartoria i Łacina.

W XVII i XVIII stuleciu nastąpiły zmiany w systemie fortyfikacyjnym miasta, ponieważ istniejące fortyfikacje wodne zastąpiły umocnienia ziemne. W 1655 roku zbudowano system obronny oparty na Warcie i jej odnogach, a w 1704 roku ponownie zasypano odnogę Warty zwaną Notecią, zasilającą fosę miejską od południa.

Zniszczenie fortyfikacji w 1716 roku, a także powódzie z lat 1734 i 1736 przyczyniły się do znacznego podniesienia poziomu terenu na przedpolu historycznego miasta. Natomiast w 1793 roku przystąpiono do zburzenia murów miejskich oraz zniwelowania ich pozostałości. W 1800 roku przyłączono do miasta osady lewobrzeżne i prawobrzeżne miasteczka: Chwaliszewo, Ostrówek, Śródkę i Zawady oraz przystąpiono do odwodnienia terenów bagiennych w sąsiedztwie miasta.

Po 1803 roku zburzono mury i zasypano fosę przy ulicy Garbary, którą później przedłużono prowadząc na nasypach przez obszary bagienne tzw. łąk Grochowych w kierunku północnym aż po Wzgórze Winiarskie. Następnie uregulowano odnogę Warty, zwaną Leniwą lub Zgniłą Wartą, opływającą wyspę Groblę od zachodu. W roku 1828 rozpoczęto przekształcanie Poznania w twierdzę. Miasto otoczone zostało pierścieniem murów obronnych i fos. Na wzgórzu Winiary powstała Cytadela, a na Warcie, Cybinie i Wierzbaku służy, za pomocą których można było, w razie konieczności, zalać niżej położone części twierdzy. Dla wzmocnienia obronności skierowano wody Warty w nowe koryto, przylegające do stoku Wzgórza Winiarskiego. W trakcie prac budowlanych w obszarze twierdzy zasypano strumienie, łąki, stare fosy oraz tereny bagienne.

Ze względu na budowę sieci kanalizacyjnej w latach 1888-1896 zasypano następujące ciek: dolny bieg Bogdanki, Zgniłą Wartę, Strugę Karmelicką i Strugę Rybacką, co spowodowało pogorszenie spływu wód powodziowych.

Po wielkiej powodzi w latach 1888-1889 przystąpiono do prac, mających na celu zabezpieczenie miasta przed powodzią, poprawę warunków żeglugowych i budowę portu przeładunkowego. W latach 1873-1876 oczyszczono koryto rzeki i wyprostowano ostre zakręty. W 1889 roku obniżono tzw. „tamę Berdychowską”, otwierając dla wyższych wód I i

II kanał ulgi. W 1901 roku rozpoczęto budowę portu handlowego na lewym brzegu, między mostem Chwaliszewskim i mostem kolejowym na Garbarach.

Po zburzeniu fortyfikacji miejskich po roku 1902 Poznań zyskał nowe tereny budowlane. Rozpoczął się proces osuszania terenów podmokłych przyległych do miasta: między innymi łągów Wildeckich i Dębińskich, gdzie powstały parki i tereny sportowe. W 1911 roku przystąpiono do realizacji projektu regulacji Warty w Poznaniu autorstwa S. Schultza, który zakładał: przeprowadzenie nowego koryta żeglugowego wzdłuż I kanału ulgowego (między Ostrowem Tumskim i Chwaliszewem); przebudowę II kanału ulgowego; budowę śluzy na starym korycie Warty; przebudowę mostów: Tumskiego i kolejowego na nowym korycie Warty oraz mostu Śródeckiego i kolejowego na Cybinie; budowę mostu św. Rocha na Warcie (na miejscu zniszczonego w 1780 roku mostu Wielkiego); ogroblenie Środki. W latach 1919-1921 usunięto śluzy: Wielką przy tamie Garbarskiej i Tumską, które stanowiły przeszkodę dla żeglugi i swobodnego przepływu wielkich wód.

W latach 1924-1925 zbudowano nowy most Chrobrego, łączący Ostrów Tumski z Chwaliszewem. W 1924 roku przeniesiono łązienki rzeczne w górę rzeki, powyżej wszelkich kanałów ściekowych. Aby ułatwić do nich dojazd, przedłużono Drogę Dębińską oraz zasypano zamulone koryto Warty i zamieniono je w park. Po 1941 roku powstała koncepcja uformowania jednego koryta rzeki, prowadzącego od mostu św. Rocha przez zabudowania wyspy Chwaliszewskiej i połączone ze starym korytem przy tamie Garbarskiej, pod mostem kolejowym. Na początku 1945 roku zburzone zostały zabudowania Chwaliszewa przylegające do Warty oraz wszystkie mosty kolejowe i drogowe, które wkrótce po wojnie prowizorycznie odbudowano [4].

W 1964 roku opracowano projekt regulacji Warty, według którego przekopano w latach 1966-1969 nowe koryto Warty w obrębie mostu Chrobrego, zasypano zakole Chwaliszewskie, wykonano przekop kanału ulgi Cybiny wraz z jazem i przekop środkowego kanału ulgi oraz zbudowano nad nim most.

### **3. Wnioski – rzeka w historii: czynniki miastotwórcze i czynniki destrukcyjne**

Sytuacja geograficzna, sąsiedztwo rzeki i możliwość ulokowania miasta na wyspie miały w przeszłości duży związek z czynnikiem warowności. O nowej lokacji miasta z 1253 roku na lewym brzegu Warty zadecydowały czynniki gospodarczo-społeczny i militarny,



ponieważ taką lokalizację miasta doskonale zabezpieczały od południa odnogi Warty, mokradła i bagna od północy, a koryto tej rzeki od wschodu [5].

Ważnym czynnikiem w rozwoju miasta była także komunikacja. We wczesnym Średniowieczu największe znaczenie miał szlak wiodący przez Śródkę w kierunku Lednogóry i dalej do Gniezna. W obrębie miasta największą wagę miał tzw. Trakt Królewski, wiodący ze Wzgórza Zamkowego przez rynek, Chwaliszewo, na Ostrów Tumski i Śródkę. Szlak ten był główną osią rozwoju miasta, która została przerwana w latach 1950-1970. Spowodowało to okaleczenie struktur urbanistycznych oraz „wycięcie” z miasta kolebki państwowości polskiej – Ostrowa Tumskiego[2].

Czynniki obyczajowo-prawny i kompozycyjny miały również wpływ na dalszy rozwój, formę zabudowy i kształtowanie tkanki miejskiej oraz na rzekę Wartę, ponieważ liczne powodzie wymusiły decyzje władz o wielokrotnych zabiegach regulacyjnych rzeki, co wpływało na formę obszarów zurbanizowanych.

Po II wojnie światowej i regulacjach z lat 1966-1969 rzeka straciła na swym znaczeniu, a Poznań „odwrócił się od Warty”, z którą jego rozwój był dotychczas silnie związany [8].

Miasto obecnie rozwija się niezależnie od swojej rzeki, pozostawiając odcięte i martwe struktury urbanistyczne w jej najbliższym sąsiedztwie. Rozwój miasta odbywa się w oderwaniu od rzeki, a nowe procesy urbanizacyjne dotyczą głównie terenów znajdujących się na przedmieściach Poznania. Dominują czynnik gospodarczy i społeczny (m.in. niejasne sytuacje własnościowe), natomiast czynnik kompozycji urbanistycznej oraz czynniki obyczajowe zostały zepchnięte na dalszy plan.

#### **4. Zakończenie**

Zastosowanie metod badawczych takich, jak: analizy morfologiczne, analizy wg Kevina Lyncha, kompozycyjne, historyczne i hydrologiczne oraz ekonomiczne mogą pomóc w głębszym zrozumieniu współczesnego procesu „odwracania się miast od rzek”, a wnioski z nich płynące posłużyć mogą jako wytyczne do projektowania nadrzecznych bulwarów miejskich oraz elewacji miasta od strony rzeki. Ważnym etapem pracy badawczej jest podział koryta rzeki w zależności od stopnia zurbanizowania kolejnych, charakterystycznych odcinków miasta oraz połączeń funkcjonalno-przestrzennych tkanki miejskiej i strefy nadrzecznej. Podstawę do formowania podobnego podziału zagospodarowania brzegów rzeki stanowią wnioski z analiz morfologicznych miasta i terenów nadwarciańskich. Celem badań jest opracowanie spójnej systematyki bulwarów nadbrzeżnych i zbadanie możliwości, celowości utworzenia w Poznaniu nadbrzeżnego bulwaru zachodniego oraz jego formy.



Rys. 1. Widok zaniedbanych nadbrzeży Warty w Poznaniu [fot. B.W.]

Fig. 1. View of neglected watersides of Warta in Poznan [fot. B.W.]

Funkcjonalne i przestrzenne współzależności nadbrzeża rzeki i jej styku z ważnymi elementami wnętrza, dominant i powiązań urbanistycznych wykazują konieczność świadomego i uważnego ich komponowania w poznańskim krajobrazie miejskim, ponieważ „dobrze zaaranżowana wolna przestrzeń jest kwintesencją architektury i równoważnym wątkiem formalnym, a także miernikiem jakości życia społeczeństwa w mieście” [3].

### Literatura

1. Fikus M. (praca zbiorowa): Proces przekształceń panoramy miasta Poznania w strefie nadrzecznej. TB-03-001/03DS, WAPP, Poznań 2003.
2. Fikus M.: Przestrzeń w zapisach architekta. Zebra, Poznań-Kraków 1999.
3. Głowacki T.: Pusta przestrzeń w kreacji architektury najnowszej, praca doktorska, Politechnika Wrocławska, 2000.
4. Kaniecki A.: Wodne problemy Chwaliszewa. KMP 1, Poznań 1995.
5. Tołwiński T.: Urbanistyka - budowa miasta w przeszłości T.1., Warszawa 1948.
6. Wiśniewski B.: Intuicja a metodologia projektowa. ZNPP nr 4/2003.
7. „Hydrologia i zasoby wodne dorzecza Warty” z konferencji naukowej na temat: „Ochrona i racjonalne wykorzystanie zasobów wodnych na terenach rolniczych w regionie Wielkopolski”, Poznań 1991.
8. Program Ochrony Środowiska do roku 2010 dla województwa poznańskiego - studia i materiały „Gospodarka wodna i ochrona wód”, Urząd Wojewódzki w Poznaniu 1993.