

Joanna PARADOWSKA  
Wydział Architektury, Politechnika Poznańska

## POSZUKIWANIA OPTYMALNYCH KIERUNKÓW REWITALIZACJI TERENÓW NADWARCIAŃSKICH W POZNANIU

**Streszczenie.** Artykuł omawia zjawisko „odwrócenia się” Poznania od rzeki. Zawiera ocenę dzisiejszego stanu zagospodarowania dzielnic nadrzecznych, ze szczególnym uwzględnieniem rejonu historycznego centrum. Ocena ta poparta jest analizą zmian historycznych, będących wynikiem zarówno procesów naturalnych, jak też świadomych decyzji planistycznych. Jest to podsumowanie obecnego stanu badań.

### THE OPTIMAL SOLUTIONS FOR THE REVITALISATION OF THE WARTA RIVER AREA IN POZNAN SURVEY

**Summary.** The article presents the phenomenon of the city of Poznań “turn back” from the river. It contains the evaluation of the to-day’s state of development river districts bringing the historical city centre into primary focus. The assessment shall be substantiated by the analysis of historical changes brought about by natural processes and some planning decisions. It is a summation of the present state of the authors research.

## 1. Wstęp

Artykuł podsumowuje obecny stan badań autorki nad historycznym i współczesnym miejscem rzeki Warty w strukturze urbanistycznej Poznania.<sup>1</sup>

Są to badania przy czynkarskie, które będą wykorzystane w pracy doktorskiej (o niesprecyzowanym jeszcze tytule) poświęconej poszukiwaniom optymalnych kierunków rewitalizacji dla terenów nadwarciańskich w Poznaniu.

## 2. Wprowadzenie

Od zarania dziejów człowiek lokował swoje siedziby w sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych. Najpiękniejsze miasta europejskie rozwijają się od stuleci wzdłuż swych rzek. Zmieniły się zasady funkcjonowania tego związku: w najdawniejszym osadnictwie fragment ładu otoczony wodą miał doskonałe naturalne właściwości obronne. Bezpośredni dostęp do

<sup>1</sup> W lipcu 2005 roku autorka obroniła na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej pracę dyplomową pt. „Rewitalizacja dawnego koryta Warty w rejonie Grobli, Chwaliszewa i starego portu” pod kierunkiem prof. PP dr hab. inż. arch. Teresy Bardzińskiej-Bonenberg i dr inż. arch. Grażyny Kodym-Kozaczko. Temat rzeki w mieście poruszała także podczas studenckiej konferencji naukowej [9].

wody był niezbędny do funkcjonowania różnych gałęzi rzemiosła. Dziś rzeka w mieście nie pełni już roli obronnej i, w tak dużym stopniu, gospodarczej. Nowoczesne miasta czynią z niej główną oś kompozycji urbanistycznej i jedyne w swoim rodzaju rozległe, atrakcyjne wnętrza publiczne o funkcji turystycznej, rekreacyjnej, reprezentacyjnej. Panorama miasta od strony rzeki stanowi najczęściej jego najpiękniejszą „elewację”.

Poznań stanowi przykład miasta, którego najstarsze ślady osadnictwa odnajdujemy na wyspie, a dalszy jego rozwój odbywał się od stuleci w ścisłym sąsiedztwie rzeki Warty. Niestety, w ostatnich dziesięcioleciach, podobnie jak w wielu innych polskich miastach, pojawiła się tendencja do stopniowego „odwracania się” miasta od rzeki. Złe decyzje planistyczne, regulacja koryt rzek niszcząca tradycyjne krajobrazy, zdominowanie terenów nadrzecznych przez komunikację i przemysł – to wszystko sprawiło, że tereny te stały się miejscami społecznie ucieczkowymi, zaniedbanymi. Zdaniem prof. Kanieckiego [5] od około 150 lat trwa na terenie Poznania ciągła tendencja do likwidacji sieci wodnej, ponieważ stała się ona barierą w jego rozwoju, a nie czynnikiem uatrakcyjniającym je.

Jakie są przyczyny takiego stanu rzeczy? Jak powstrzymać niszczący proces? Jakimi nowoczesnymi, miastotwórczymi funkcjami zastąpić historyczne, wynikające z tradycji, sposoby zagospodarowania nadbrzeży? Czy Warta może stać się znów osią miasta i strefą napędzającą rozwój miasta? Takie i podobne pytania stawiam w swojej pracy badawczej.

### 3. Wnioski z dotychczasowych badań

Szczegółowe analizy przekształceń przestrzennych doliny Warty w obrębie Poznania (w tym analizy naturalnych procesów zaniku sieci hydrograficznej, regulacji koryt dokonywanych ręką człowieka, świadomych decyzji planistycznych, zmian w przestrzeni będących następstwem procesów gospodarczych, ustrojowych i społecznych) oraz potencjału rozwojowego tych terenów prowadzą do następujących wniosków:

1. Poznań był dawniej miastem na wyspach. Dziś nie ma śladu po wielu odnogach Warty tworzących niegdyś malownicze zakola. Zostały one zlikwidowane zarówno w wyniku naturalnych procesów, jak i wielowiekowych prac regulacyjnych na rzece. Zmienia się krajobraz miasta - coraz mniej jest w nim naturalnej powierzchni luster wody.

2. Złą decyzją było zasypanie w 1969 roku tzw. zakola Chwaliszewskiego – ramienia Warty opływającego dzielnicę Chwaliszewo i zbliżającego się na 250 metrów do Starego Rynku. Stare koryto rzeki stanowiło o tożsamości tego miejsca – łącznika między „dwoma sercami” miasta (przebiega tędy tzw. Trakt Królewsko – Cesarski łączący dawne miasteczko prawobrzeżne – Śródkę, Katedrę, Rynek i Zamek Królewski.). Chwaliszewo pozbawione zakola rzeki utraciło swój niepowtarzalny charakter. Tętniąca życiem dzielnica portowa ze spichlerzami, bogatą tradycją rzemieślniczą i niezwykle kiedyś ważnym mostem Chwaliszewskim przerodziła się w obszar peryferyjny, zaniedbany, a zasypane stare koryto – w zaplecze parkingowe dla Starego Miasta. Dziś mogłoby się tu znaleźć zaplecze dla turystyki, także wod-

nej, z hotelami, gastronomią, centrum informacji. To także dobre miejsce na lokalizację ekskluzywnych mieszkań. Wyniki ostatniego konkursu na projekt zagospodarowania Chwaliszewa dowiodły, że żaden z projektantów nie wyobraża sobie rewitalizacji tej dzielnicy bez przywrócenia wody (w jakiegokolwiek formie) w starym korycie rzecznym. Świadczy to o powszechnej świadomości popełnionego 40 lat temu błędu.

3. Budowa tzw. trasy W-Z w latach 60. XX wieku (dziś Solna – Małe Garbary – Estkowskiego) na zawsze przekreśliła organiczne połączenie Ostrowa Tumskiego z Katedrą i Starego Rynku – właśnie za pomocą ulicy Chwaliszewo. Jeżeli historyczna oś kompozycyjna miasta - tzw. Trakt Królewski - zostanie kiedykolwiek odtworzona, znaczącą przeszkodę w jej użytkowaniu stanowić będzie czteropasmowa ulica o wysokim natężeniu ruchu.

4. Tendencja do zdominowania terenów nadrzecznych przez komunikację kołową jest także dziś kontynuowana w propozycji Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: wykorzystania terenu przylegającego do muru Gazowni na domknięcie Ringu Stübbera rozumianego jako rama komunikacyjna dla ruchu samochodowego.<sup>2</sup> Realizacja tego projektu mogłaby przyczynić się do całkowitej degradacji terenu Gazowni i Chwaliszewa i uniemożliwić urządzenie w tym miejscu bulwarów spacerowych.

5. Poznań ma jeden z najlepszych w Polsce układów komunikacyjnych. Dotyczy to jednak wyłącznie ruchu kołowego. Brakuje dogodnych połączeń pieszych, bulwarów, tras spacerowych. Dla poprawienia kontaktu miasta z rzeką konieczna jest jej lepsza dostępność – nie tylko w postaci bulwarów, ale także mostów pieszych i pieszo-rowerowych.

6. Żegluga turystyczna ma na Warcie ponadstuletnią tradycję i zawsze cieszyła się wielkim powodzeniem. Jediną przeszkodę stanowiło zaniedbanie urządzeń regulacyjnych. Zainteresowanie wycieczkami po Warcie nie maleje, przybywa przeznaczonych do tego statków. Do dalszego rozwoju żegluga pasażerskiej konieczne jest zapewnienie spławności i infrastruktury w postaci przystani pasażerskich. Ożywienie ruchu na Warcie powinno przyczynić się do rozwoju i aktywizacji terenów położonych najbliżej.<sup>3</sup> Przyjmowanie turystów drogą wodną daje szansę pokazania im Poznania z zupełnie nowej strony – wizytówką i bramą do miasta mogłyby się wtedy stać zrewitalizowane tereny dawnego portu rzecznego, Chwaliszewa i gazowni miejskiej.

7. Teren Starej Gazowni z niszczącymi zabytkami architektury przemysłowej wysokiej klasy i wyjątkowym klimatem stanowi ogromny potencjał i świetne miejsce na lokalizację nowoczesnej, miastotwórczej funkcji, biorąc pod uwagę bliskość centrum miasta z jednej, i kampusu Politechniki z drugiej strony. Inny obszar poprzemysłowy graniczący z rzeką w ści-

<sup>2</sup> Tymczasem na świecie panuje obecnie przeciwna tendencja w podejściu do komunikacji: wycofywania ruchu kołowego z centrów miast i przyznawania priorytetu transportowi publicznemu i dostępności pieszo – rowerowej śródmieścia.

<sup>3</sup> Na zorganizowanej w styczniu 2005 roku II Debacie Warciańskiej (patrz: przypis 8) stwierdzono, że przy odpowiednim podejściu rzekę można wykorzystać do podniesienia atrakcyjności miasta i wielką szansę stanowi tutaj ożywienie turystyki wodnej.



słym centrum Poznania to stary port rzeczny z basenem i budynkami byłej papierni – vis a vis Katedry (przestał funkcjonować w latach 90. XX wieku).

8. Jednym z najważniejszych wskazań obowiązującej obecnie w planowaniu formuły zrównoważonego rozwoju miast jest zapewnienie mieszkańcom odpowiedniej powierzchni i jakości terenów zieleni. Prof. Władysław Czarnecki i prof. Adam Wodziczko wyprzedzili pod tym względem epokę, projektując dla Poznania w latach 30. XX wieku system klinów zieleni. Jedną z dwóch osi tego systemu stanowi właśnie Warta. Dla jego poprawnego funkcjonowania niezbędna jest ciągłość powierzchni biologicznie czynnej – nie może być ona nigdzie przerwana.

9. Zagadnienie rewitalizacji łągów bezpośrednio przyległych do brzegów rzeki, ze względu na zagrożenie powodziowe, należy rozpatrywać w kategoriach bulwarów spacerowych, otwartych przestrzeni zielonych i urządzeń rekreacyjnych. Taki sposób zagospodarowania nadbrzeży dominuje na południe od Starego Miasta w postaci łągów Dębińskich czy Parku nad Wartą w dzielnicy Rataje. Są to rozwiązania właściwe, wymagające jedynie rewitalizacji, uzupełnień i, przede wszystkim, połączenia w całość. Powinien powstać niezakłócony niczym trakt spacerowo – rekreacyjny wzdłuż całej rzeki, w obrębie miasta i wybiegający daleko poza jego granice.

10. Wśród najnowszych realizacji architektonicznych nad rzeką jest kilka dzieł wybitnych. Należą do nich np. apartamentowiec „Wstęga Warty”<sup>4</sup> czy Centrum Wykładowe Politechniki Poznańskiej<sup>5</sup>, będące zaczątkiem projektowanego kampusu – złożonego założenia urbanistycznego, które zajmie w przyszłości znaczący fragment prawego brzegu. Niebezpieczeństwo niesie ze sobą fakt, że wiele obiektów powstaje tu spontanicznie, bez żadnego ogólnego planu rozwoju nadbrzeży. Skutkiem może być powstawanie zamkniętych enklaw ze szkodą dla ogólnodostępnej przestrzeni publicznej.<sup>6</sup>

#### 4. Zakończenie – plany na przyszłość

W planach rewitalizacji nadwarciańskich struktur urbanistycznych należy uwzględnić przywrócenie utraconych tradycyjnych elementów, które tworzyły niegdyś tożsamość miejsca, a ich brak jest dotkliwie odczuwany przez mieszkańców. Do takich elementów należą z pewnością stare koryto Warty<sup>7</sup> i niektóre historyczne mosty (Chwaliszewski, Cybiński). Dla

<sup>4</sup> Projektu architekta Jerzego Gurawskiego.

<sup>5</sup> Wielokrotnie nagradzany projekt architekta Mariana Fikusa z zespołem.

<sup>6</sup> Taka sytuacja wystąpiła po realizacji osiedla mieszkaniowego „Osiedle nad Wartą” w sąsiedztwie starego portu. Wykorzystano tam bowiem możliwość stworzenia układu podobnego do XIX-wiecznego wyglądu Chwaliszewa (nazywanego wtedy „poznańską Wenecją”) – wysokie budynki stoją na obmurowanym pionowo nabrzeżu, wydają się prawie „nadwieszane nad wodą”. Było to też jedyne miejsce, gdzie można było stworzyć np. tarasy kawiarniane z widokiem na Ostrów Tumski. Szansa została zaprzepaszczona – osiedle stanowi zamkniętą, prywatną przestrzeń, nie udostępniono fragmentu nabrzeża dla spacerowiczów.

<sup>7</sup> Takie opinie wyrażono m.in. podczas II Debaty Warciańskiej, która odbyła się 19 stycznia 2005 roku w Poznaniu w części dyskusji zatytułowanej „Wizje architektoniczno – urbanistyczne rozwoju obszarów nadwarciań-

zdynamizowania rozwoju miasta niezbędne są jednak nowoczesne, miastotwórcze obiekty i zespoły, które przyciągną w rejony nadrzeczne nowych mieszkańców i użytkowników. W poszukiwaniu funkcji odpowiednich dla tej lokalizacji pomoże odpowiedź na pytanie - jakie są obecnie najpilniejsze potrzeby miasta i prognozowany kierunek jego rozwoju? Kolejnym krokiem będzie analiza możliwych do naśladowania wzorców funkcjonalnych i formalnych: przegląd współczesnych rozwiązań frontów rzecznych w wybranych miastach europejskich. Ze względu na duże znaczenie lokalnej specyfiki można porównywać Poznań tylko do miast o zbliżonej wielkości (liczbie mieszkańców) i podobnym ukształtowaniu przestrzennym (topografia, warunki naturalne, lokalizacja historycznego centrum itp.).

Rewitalizacja terenów nad Wartą, oparta na szczegółowej analizie historycznej, planach rozwoju Poznania i doświadczeniach będących udziałem miast o podobnych cechach, ma szansę stać się elementem długofalowego racjonalnego programu rozwoju centrum miasta.

## Literatura

1. Topolski J. (praca zbiorowa pod red.): Dzieje Poznania.
2. Arndt Z., Kuszelski A.: Problemy rehabilitacji śródmiejskich dzielnic Poznania na przykładzie Chwaliszewa w świetle materiałów do planu zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Poznania, [w:] Kronika Miasta Poznania. T. 1./1995, Poznań 1995.
3. Ast R.: Architektura wybrzeża. Uwarunkowania i rozwój. Poznań 1999.
4. Berry G.: Żywiłowy rozwój miast czy ich harmonijny rozwój? Materiały VIII Ogólnopolskiej, III Międzynarodowej Konferencji Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków 2002.
5. Kaniecki A.: Poznań. Dzieje miasta wodą pisane, cz. 1. Przemiany rzeźby i sieci wodnej. „Aquarius”, Poznań 1993.
6. Lewandowski B., Rembeza L.: Analiza zmian biegu rzeki Warty w obrębie miasta Poznania w świetle istniejących przekazów historycznych, [w:] Badania fizjograficzne nad Polską Zachodnią. Tom XXV, Seria A. Geografia fizyczna, 1972.
7. Pancewicz A.: Rzeka w kompozycji urbanistycznej miasta. Materiały IX Międzynarodowej Konferencji Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków 2004.
8. Śmigaj B.: Nowa poznańska trasa mostowa, [w:] Kronika Miasta Poznania, T. 4./1961.
9. Paradowska J.: Rzeka w mieście. Miasto a rzeka. Problem urbanistyczny współczesnych miast na przykładzie Poznania [w:] IV Międzynarodowa Konferencja Studenckich Kół Naukowych. Nauki humanistyczne, praca zbiorowa pod redakcją Jankowskiego K., Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, Siedlce 2005.