

Gospodarka przestrzenna

Bogusław Wojtyś

Pomimo wielu utrudnień wynikających z polityczno-historycznych uwarunkowań „poprzedniej epoki” udało się w przeciągu krótkiego okresu transformacji ustrojowej podjąć szereg inicjatyw poprawiających jakość życia w kontekście zagospodarowania przestrzennego miasta. Równolegle pojawiają się jednak nowe problemy i bardziej skomplikowane zadania. Ich realizacja wymaga zarówno wykorzystania dotychczasowych doświadczeń, jak i niekonwencjonalnego podejścia, wyprzedzającego wyobrażenia przeciętnego mieszkańca Wrocławia o kształtowaniu przestrzeni miejskiej, tak aby mogła ona być bardziej przyjazna ludziom i przyrodzie.

Ekorozwój przyjęty jako podstawa gospodarowania przestrzennego zasobami przyrodniczo-kulturowymi Wrocławia posiada w nowych warunkach ustrojowych Polski pełne wsparcie zarówno ustawodawcze, jak i społeczne.

Wiadomo jednak, że wprowadzanie zasad ekorozwoju do gospodarki przestrzennej na całym świecie jest sprawą niełatwą. Wymaga pełnego zaangażowania dwóch stron – „władzy i społeczeństwa” oraz ich „dobrej woli” do współpracy w zakresie doskonalenia i wdrażania proekologicznych metod zarządzania miastem.

Jednocześnie skala i zakres przestrzennych przekształceń gospodarczych, dokonywanych według jednej z koncepcji ekorozwoju, jaką lansuje obecnie współczesna urbanistyka na świecie, a mianowicie – według zasad rozwoju „równoważonego”¹, mogą być znacznie ograniczone

przez niekorzystne uwarunkowania ekonomiczno-gospodarcze zarówno lokalne, jak i ponadlokalne, a nawet o charakterze globalnym.

Podjęta tu próba omówienia problematyki środowiskowej w zakresie gospodarki przestrzennej dotyczy stolicy Dolnego Śląska – Wrocławia, dużego miasta europejskiego, o uwidaczniających się cechach ośrodka metropolitalnego². Tak więc, konieczne staje się nieco szersze spojrzenie w odniesieniu do jego aglomeracji i powiązań zewnętrznych z regionem.

Gospodarka przestrzenna Wrocławia, zwłaszcza w odniesieniu do zagrożeń środowiskowych – „ekologicznych”, dotyczących człowieka³, musi, na równi ze zjawiskami przyrodniczymi, traktować zjawiska kulturowe i społeczne. Natomiast wszelkie konsekwencje z nich wynikające dla środowiska urbanizującego się należy natychmiast uwzględnić

¹ Według W. Pęskiego (1999, s. 17-18), równoważenie rozwoju jest najistotniejszym czynnikiem zarządzania miastem w warunkach zwiększającej się roli samorządu terytorialnego. Wskazuje na to zarówno dotychczasowa działalność Banku Światowego, jak i ustalenia ONZ z konferencji w Sztokholmie (1972), w Rio de Janeiro (1992), w Istambule (1996). Należy dodać, że na kolejnym Szczycie Zrównoważonego Rozwoju w Johannesburgu, który odbył się na przełomie sierpnia i września 2002 r., zadeklarowano wolę skuteczniejszego wprowadzania w życie zasad zrównoważonego rozwoju, budowę sprawiedliwej i opiekuńczej społeczności światowej.

² B. Jałowiecki (1999, s. 29) stwierdza, na podstawie poglądów wielu innych znawców przedmiotu, że hierarchiczna Christallerowska struktura osadnicza (wieś, miasteczko, miasto, aglomeracja miejska) przechodzi do przeszłości. Zastępuje ją obecnie sieć przepływów, której węzły stają się głównymi ośrodkami miejskimi – metropoliami.

³ M. Williams (1979, s. 276) wyróżnia dwa typy zagrożeń: antropogenne (antropogeniczne) i fizyczne (przyrodnicze). Pierwsze, z uwagi na czas i skutek działania, określa jako długotrwałe i rozproszone, drugie zaś – krótko, ale silnie oddziałujące. Zauważył również, że zagrożenia antropogeniczne w porównaniu do zagrożeń przyrodniczych charakteryzują się większą przewidywalnością, lecz są bardziej złożone pod względem czynników je wywołujących.

w polityce ekologicznej miasta. Przykładowo, toksyczne pyły i związki chemiczne, gromadzące się przy trasach komunikacji samochodowej (od czasu wynalezienia auta tak gwałtownie rozpowszechnionego w ubiegłym wieku), degradujące środowisko Wrocławia na terenach przeważnie najsilniej w mieście zaludnionych, są w takim samym stopniu poważnym zagrożeniem, jak wielka powódź z 1997 r., czy wcześniej okres kilkuletniej suszy. Zagrożenia antropogeniczne mogą być również wywołane na skutek błędów planistycznych. Są one zazwyczaj trudne do odróżnienia od zagrożeń przyrodniczych. Powstają bowiem w środowisku na zasadzie sprzężenia zwrotnego i ujawniają się pod postacią np.: klęsk, katastrof, epidemii lub plag.

W konfrontacji polityki ekologicznej z gospodarką przestrzenną Wrocławia można wyróżnić dwa zasadnicze zbiory zagadnień ściśle ze sobą związanych:

- pierwszy, odnosi się do „tworzywa”, którym jest struktura funkcjonalno-przestrzenna i estetyczna (krajobrazowa) miasta oraz zachodzących w niej procesów rozwojowych,
- drugi, dotyczy „narzędzi” do jej przekształcania, takich jak: planowanie przestrzenne, projektowanie urbanistyczne i architektoniczne oraz ich ewolucja.

Ujęta w ten sposób problematyka, obejmując jedynie niektóre zagadnienia ładu i ekspozycji przestrzennej Wrocławia, powinna pomóc w znalezieniu odpowiedzi na następujące pytania:

- W jakim stopniu realizowana jest ochrona zarówno konserwatorska, jak i ekologiczna⁴ środowiska przyrodniczo-kulturowego Wrocławia, przy dokonywaniu przekształceń przestrzeni w elementach struktury miasta?
- W którym kierunku powinna zmierzać polityka ekologiczna Wrocławia, aby mogła zapewnić prawidłowy rozwój przestrzenny⁵

miasta, a tym samym poprawę warunków życia i lepszy stan biopsychiczny jego mieszkańców?

Główne kierunki strukturalnego rozwoju metropolii wrocławskiej i jej problemy środowiskowe

Na stan środowiska Wrocławia bezpośredni wpływ wywierają zachodzące procesy urbanizacji, które niezależnie od terytorialnych podziałów administracyjnych, na kolejnych szczeblach zarządzania obszarem miasta i jego otoczeniem, przebiegają według własnych reguł ekonomicznych i zasad konkurencyjności. Dlatego też podjęto najpierw próbę ogólnego omówienia, związanych ściśle z ochroną środowiska Wrocławia, występujących uwarunkowań rozwoju przestrzennego zarówno w skali miasta, jego aglomeracji, jak i strefy bezpośrednich oddziaływań metropolii wrocławskiej⁶.

Ponad dziesięcioletnia, ustrojowa transformacja gospodarki Polski z nakazowo-rozdzielczej, centralnie planowanej i sterowanej przez państwo, na gospodarkę wolnorynkową, zarządzaną demokratycznie przez samorządy terytorialne, wywarła znaczący wpływ na przebieg procesów urbanizacji Wrocławia i jego aglomeracji, podobnie, jak i w sieci osadniczej całego kraju. Zakres nowostworzonych możliwości rozwoju z jednej strony, z drugiej zaś – skala wymogów natury „ekologicznej”, wzmocniły znaczenie stopnia atrakcyjności i konkurencyjności metropolii wrocławskiej w odniesieniu do kraju i Europy. Relacje te są przede wszystkim nieustannie determinowane zmieniającymi się uwarunkowaniami:

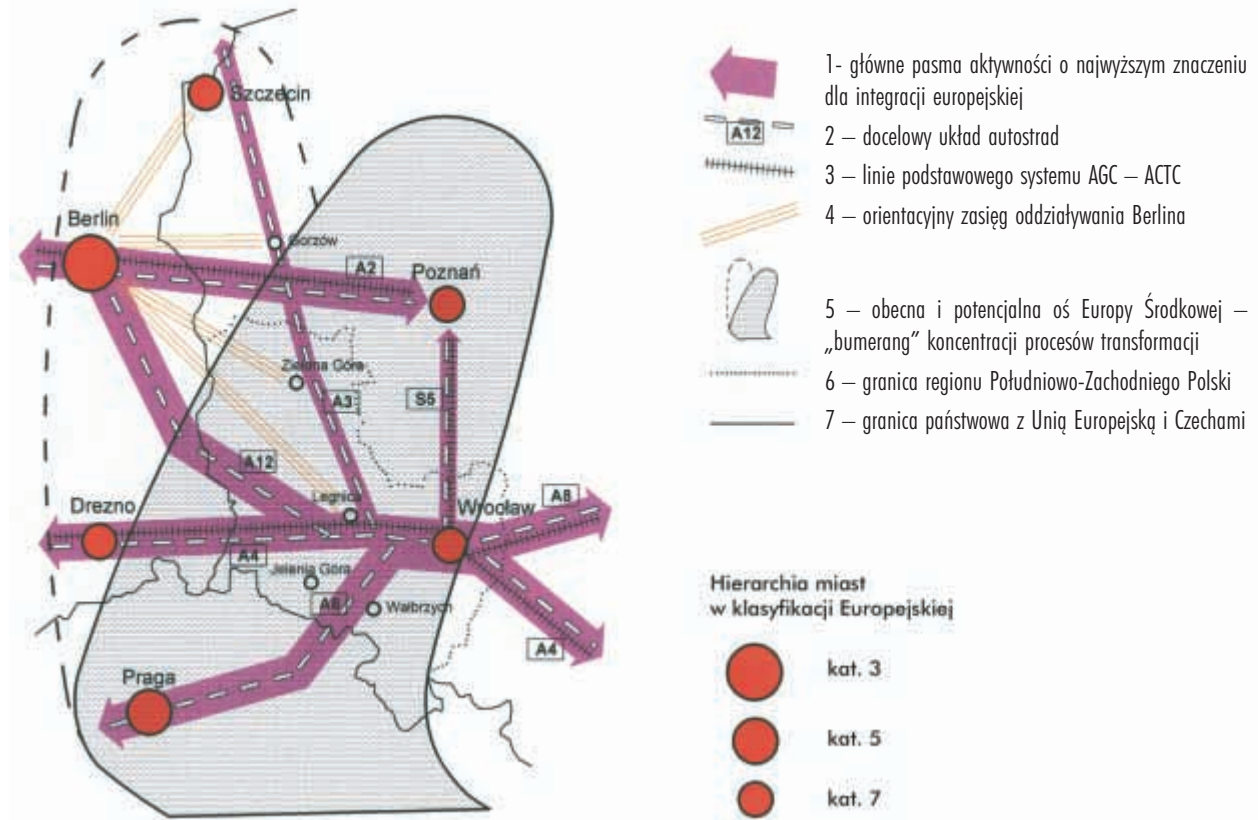
- geograficzno-komunikacyjnymi,
- gospodarczo-funkcjonalnymi,
- historyczno-krajobrazowymi.

⁴ Obserwuje się, że obecnie różnorodne działania na rzecz ochrony środowiska rozwijają się w dwóch kierunkach: konserwatorskim i ekologicznym, chociaż mocno ze sobą związane, mają odmienne cele i zadania oraz metody i formy ich realizacji. Głównym celem, w przypadku ochrony (biernej i czynnej) o charakterze konserwatorskim, dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, jest ratowanie zarówno ginących zasobów przyrody żywej i nieożywionej, jak i zabytków sztuki i kultury od drobnych elementów po rozległe obszary. Ta forma ochrony zmierza przede wszystkim do zachowania, jak również odtwarzania, obiektów w postaci pierwotnej lub możliwie mało zmienionej, łącznie z warunkami i procesami decydującymi o ich trwałości. Natomiast ekologiczna ochrona środowiska, zwłaszcza w przestrzeni zurbanizowanej, powinna odbywać się według zasad, które określają, jak należy kształtować środowisko i korzystać z jego zasobów, by nie szkodziło to człowiekowi i otaczającej go przyrodzie, by gwarantowało poprawę lub utrzymanie zdrowotnych warunków życia człowieka – jego psychicznej i fizycznej higieny (Wojtyszyn, 2001, s. 17-18).

⁵ Pod pojęciem „przestrzenny rozwój miasta” należy rozumieć zarówno rozwój terytorialny zainwestowania miejskiego, jak i zachodzące w nim jakościowe przemiany wewnątrzstrukturalne.

⁶ Takie elementy osadniczej struktury funkcjonalno-przestrzennej, jak: obszar zainwestowania miejskiego, obszar aglomeracji miejsko-przemysłowej Wrocławia, pierwsza i druga strefa potencjalnego zasięgu rozwoju obszaru metropolii wrocławskiej określone są w planistycznych opracowaniach Wojewódzkiej Pracowni Urbanistycznej we Wrocławiu, między innymi w Studium Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wrocławskiego – luty 1998 i w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, zatwierdzonym Uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego, nr XL VIII/873/2002 z dn. 30.09.2002 r.

Rysunek 1. Metropolia wrocławska w koncepcji rozwoju i zagospodarowania śródkowo-europejskiej strefy koncentracji procesów transformacji (Ciok i inni, 1998, s. 69)



Wykonanie komputerowe: Kamil Bernacki.

Toteż o zajmowanej pozycji przez metropolię wrocławską w gronie największych w kraju ośrodków miejskich decydują zwykle te cechy jego struktury, które poddawane są ciągłej ocenie zarówno przez jej mieszkańców, jak i przedsiębiorców, a także i turystów. Do najczęściej porównywanych wartości miasta i jego okolic zaliczają się na przykład elementy charakteryzujące: jakość życia, jego wizerunek, poziom organizacji i zaangażowania, potencjał naukowy i kulturalny oraz harmonijność rozwoju.

Transformacja ustrojowa i otwarcie granic zachodnich sprawiły, że Wrocław i jego aglomeracja mogą czerpać duże korzyści z renty położenia geograficzno-komunikacyjnego. Położenie to jest szczególnie atrakcyjne, ponieważ według S. Cioka i innych (1998, s. 67–68) miasto i jego okolice:

- leżą w niedużej odległości od licznych przejść granicznych z Unią Europejską i Czechami. W najbliższym sąsiedztwie znajduje się aż około 25% wszystkich przejść granicznych istniejących w Polsce, co daje duży stopień otwarcia Wrocławia na zewnątrz;
- leżą na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, dzięki warunkom oroga-

ficznym i najkrótszym połączeniom między krańcowymi punktami Europy. W obrębie aglomeracji i w jej pobliżu krzyżują się drogi o znaczeniu europejskim, które w przyszłości będą tworzyły sieć autostrad: A-4 – autostrada częściowo istniejąca, przebiegająca równoleżnikowo z Europy Wschodniej do Zachodniej, A-3 – autostrada o przebiegu południkowym, łącząca państwa Skandynawii i Europy Południowej, A-8 – autostrada na kierunku Warszawa–Wrocław–Praga;

- leżą w strefie krzyżujących się pasm o najwyższej aktywności integrującej się Europy. W polityce przestrzennego zagospodarowania kraju Wrocław należy do potencjalnych miast o znaczeniu europejskim, tzw. europolii – silnie oddziaływujących na zewnątrz węzłów przedsiębiorczości i innowacji;
- leżą z dala od dużych ośrodków o wysokiej pozycji w europejskiej hierarchii miast, takich jak: Berlin, Drezno, Praga, Poznań, Łódź czy Katowice, które ograniczałyby zasięg jego wpływów – nie ma konkurenta w swoim bliższym otoczeniu;

- leżą na ważnym szlaku wodnym, nad Odrą łączącą przez Wrocław Bałtyk z Czechami, a przez system kanałów z Europą Zachodnią;
- posiadają połączenia lotnicze, krajowe i zagraniczne, a także dobre połączenia kolejowe z Europą Zachodnią, w przeciwieństwie do niekorzystnych połączeń z centralną częścią kraju, które stanowią zaszłość historyczną do tej pory nie skorygowaną.

W wielu koncepcjach rozwoju gospodarczego integrującej się Europy, Wrocław wraz z regionem jest ważnym elementem środkowo-europejskiej przestrzeni koncentracji procesów transformacji w obszarze tzw. bumerangu. Zaliczany jest do stref potencjalnie silnego rozwoju. Zajmuje również ważne miejsce jako ośrodek o randze krajowej w koncepcji Europejskiego Regionu Bałtyckiego.

Próbę pełnego skonfrontowania tzw. dobroci otoczenia dla gospodarki i ludności metropolii wrocławskiej z innymi ośrodkami miejskimi oraz przeanalizowania potencjalnych i realnych kierunków ich urbanizacji, decydujących o skali zmian w środowisku, utrudniał brak spójności badań porównawczych, które wykonywane są oddzielnie dla miast, gmin, powiatów i województw. Brak również tego typu badań dla całych aglomeracji wraz z gospodarczo powiązаныmi strefami rozwoju przedsiębiorczości, wychodzącymi daleko poza obszary miejskie, nie pozwala na realizację zadań w zakresie ochrony środowiska według jednolitej polityki ekologicznej dla tych, podzielonych administracyjnie obszarów.

W tej sytuacji uwagę zwróciły wyniki dwóch analiz stopnia atrakcyjności gospodarczej Wrocławia i jego okolic, w których uwzględniono, między innymi, wpływ uwarunkowań środowiska przyrodniczego i kulturowego na tempo i kierunki przestrzennego rozwoju miasta i jego aglomeracji. Jedna dotyczy potencjalnych stref rozwoju przedsiębiorczości na Dolnym Śląsku opracowana przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, a druga zaś miasta Wrocławia i jego pozycji na tle czterech największych miast polskich, wykonana przez Instytut Geografii UW, na zlecenie Biura Rozwoju Wrocławia UM.

Przy wyznaczaniu spośród 45 lokalizacji w regionie potencjalnych stref rozwoju przedsiębiorczości o najwyższej aktywności gospodarczej brano pod uwagę następujące kryteria uszeregowane według przypisanych im rang od najwyższej: 1 – dostępność komunikacyjna, 2 – stan uzbrojenia technicznego i sytuacja prawna, 3 – struktura przestrzenna i osadnicza, 4 – właściwości fizjograficzne i topograficzne oraz możliwości współpracy z zagranicą. Na uwagę zasługuje fakt, że w czołówce 20 najatrakcyjniejszych, potencjalnych stref rozwoju, dziewięć to pobliskie lokalizacje (niektóre już silnie aktywne) wokół Wrocławia. Znajdują się one w obszarze oddziaływania krzyżujących się pasm rozwojowych regionu na kierunku z południowego zachodu na północny wschód. Według zajętych miejsc w rankingu są to: Bielany Wrocławskie, Długołęka, Żórawina–Wojkowice–Krajków, Siechnice, Borowa–Smarzędzów, Łagiewniki, Nowa Wieś Wrocławska, Poniatowice–Ligota Polska i Trzebnica. Należy dodać, że lokalizacje te znajdują się w gminach o wyjątkowej aktywności gospodarczej, której poziom wyznaczono na podstawie liczby działających podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców. Otaczają one ściśle miasto i tworzą z nim aglomerację – centralny obszar strefy bezpośrednich oddziaływań metropolii wrocławskiej, który najaktywniej rozwija się (Ciok i inni, 1998, s. 78–80): na północy (gminy: Wisznia Mała, Długołęka), na wschodzie (gminy: Czernica, Św. Katarzyna) i na południu (gminy: Żórawina, Kobierzyce). Wraz z dalej położonymi ośrodkami gminnymi, aktywnie gospodarującymi wzdłuż głównych tras komunikacyjnych, tworzą urbanizujące się przestrzenie w obrębie II strefy potencjalnego zasięgu rozwoju obszaru metropolitalnego.

Poza granicami Wrocławia, by ominąć opór wielkomięskiej biurokracji, korzystając z renty gruntowej i korzystnych uwarunkowań przyrodniczych⁷, budowane są, nie zawsze z poszanowaniem ładu przestrzennego i walorów krajobrazowych środowiska, nowe przedsiębiorstwa o dogodnych warunkach rozwojowych i komfortowe zespoły mieszkaniowe w zdrowym otoczeniu. Ten swobodny rozwój rozproszonej, ekstensywnej zabudowy nie związanej z rolniczą działalnością gospodarczą na

⁷ Sprzyjające uwarunkowania przyrodnicze dla takiego przestrzennego rozwoju strefy bezpośredniego oddziaływania metropolii wrocławskiej wynikają między innymi z poziomu lesistości (zwykle będącej barierą, znacznie ograniczającą swobodę inwestycjom budowlanym), który należy w tym rejonie do najniższych w województwie i jest aż około trzykrotnie niższy od krajowej. Na przykład dla niektórych powiatów leżących w tej strefie (wg danych statystycznych z 2000 r.) wynosi: w średzkim – 12,3%, wrocławskim – 10%, a strzelińskim – 8,6%. Podobnie jest w przypadku udziału powierzchni obszarów prawnie chronionych, która wynosi w powiecie: średzkim – 0,7%, strzelińskim – 2,4%, a wrocławskim – 10,9%; dla porównania w województwie wynosi 20,1% (Rocznik Statystyczny Województwa Dolnośląskiego, 2001).

podwrocławskich obszarach sąsiednich gmin (w obrębie wsi i małych miasteczek lub na otwartej przestrzeni), jest typowym dla okresu transformacji ustrojowej w Polsce zjawiskiem dotyczącym już nie tylko otoczenia miast dużych. „Ta forma rozwoju budownictwa – jak pisze T. Markowski (1998, s. 22) – pogłębia procesy przestrzennej polaryzacji społeczeństwa (między biednymi a bogatymi). Jednocześnie, przy tak ułomnym rynku własnościowym, sprzyja dalszym procesom dezurbanizacji z pominięciem niejako tak charakterystycznej dla miast zachodnich fazy suburbanizacji. Rynek nieruchomości ma cechy spekulacyjne, a na styku z instytucjami państwowymi i samorządowymi, wyraźnie korupcyjny charakter”.

Niewątpliwie waga zagadnień środowiskowych, zwłaszcza w odniesieniu do obszarów o największym skupieniu ludzi i środków oraz najwyższej aktywności gospodarczej, w przypadku Wrocławia – miasta centralnego, przodującego wśród miast znajdujących się w strefie potencjalnego rozwoju metropolii, nabiera szczególnego wymiaru. Interesująco, w tym przypadku, przedstawiają się wyniki drugiej analizy związanej z miastem. W analizie tej, przy porównywaniu pięciu największych miast Polski, wyraźnie dominujących strukturalnie w układach przestrzennych aglomeracji, w tym i Wrocławia, posłużono się trzema wskaźnikami konkurencyjności w zakresie demograficzno-społecznym i środowiskowym oraz dwoma – określającymi efektywność gospodarki i stan zaplecza infrastrukturalnego (Ciok i inni, 1998, s. 70–76). Wśród porównywanych miast Wrocław posiada najniższą gęstość zaludnienia, która stale maleje⁸, a także znaczną powierzchnię terenów niezabudowanych, związanych z zielenią⁹, co stanowi istotny walor stwarzający większe niż w pozostałych miastach możliwości kształtowania środowiska miejskiego w myśl zasad ekorozwoju.

To nie znaczy, że w przypadku miejskiej zieleni ogólnodostępnej, udział parków spacerowo-wypoczynkowych, terenów zieleni osiedlowej i zielców w ogólnej powierzchni miasta jest

zadowalający. Nierównomierny ich układ przestrzenny powoduje duże dysproporcje w zaspokajaniu potrzeb poszczególnych osiedli. Wielkość powierzchni terenów zieleni waha się w nich od kilku do kilkuset metrów kwadratowych¹⁰ na jednego mieszkańca. Wyraźne niedobory zieleni (poniżej 13,5 m²/M) przeważnie występują w usytuowanych z dala od parków, osiedlach „blokowiskach” i w osiedlach o zwartej zabudowie staromiejskiej oraz XIX-wiecznej zabudowie śródmiejskiej. Dla porównania, w osiedlach-ogrodach tworzących pierścień zabudowy wokółśródmiejskiej i na peryferiach Wrocławia wskaźnik ten nie spada poniżej 30m²/M.

Ponieważ Wrocław tworzą odrębne osiedla rozlokowane wokół silnie skoncentrowanej zabudowy centralnego obszaru miasta, szczególnego znaczenia nabiera uzyskanie pożądanej dostępności tych terenów poprzez sprawną komunikację miejską. Pod tym względem sytuacja Wrocławia na tle pozostałych miast, tj.: Warszawy, Krakowa, Łodzi i Poznania (porównując zagęszczenie tras komunikacji miejskiej na 1 km²) jest najgorsza, a przeciwdziałania miasta w tym zakresie nie nadążają za tempem wzrostu motoryzacji. Dodatkowo z analizy porównawczej wynika, że Wrocław jako miasto o wyjątkowych walorach historycznych i krajobrazowo-przyrodniczych, a także jako jedno z wyróżniających się centrów akademickich, przyciągających liczną młodzież z całego świata, posiada zaplecze obsługi turystycznej i biznesu na poziomie zaledwie wystarczającym.

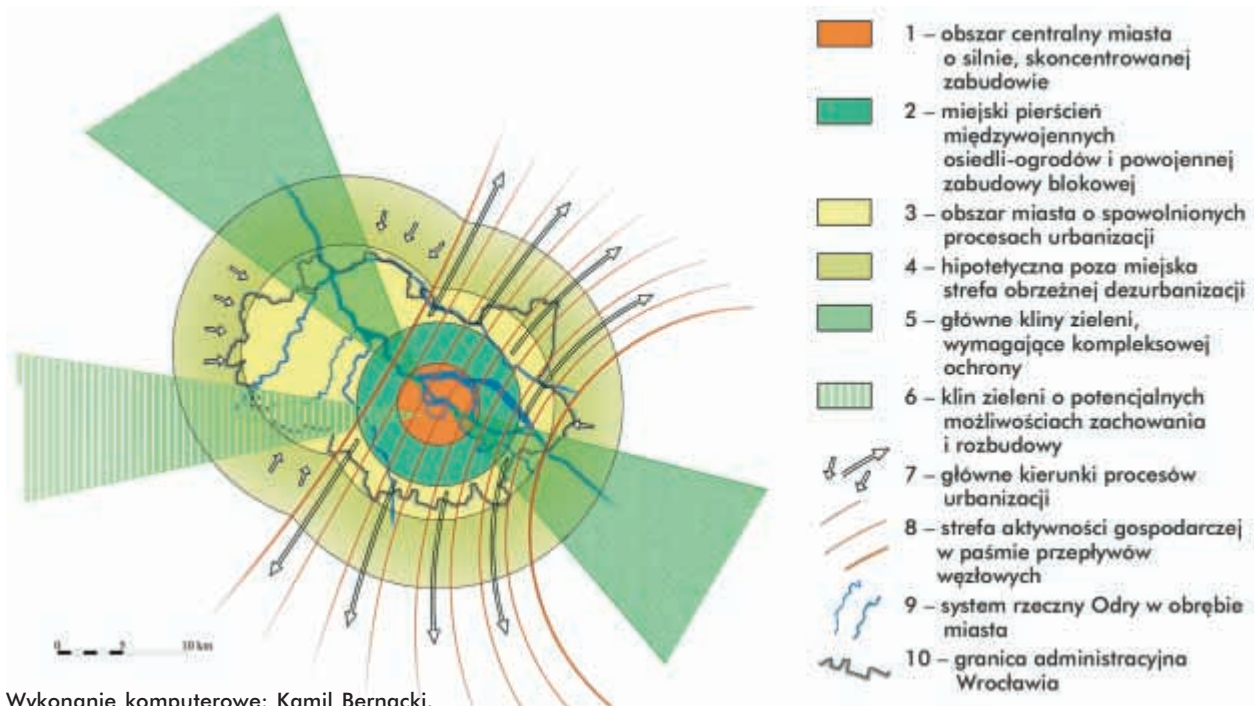
Wewnętrzny rozwój struktury Wrocławia jest nierównomierny, zarówno pod względem funkcjonalnym jak i przestrzennym. Jest to głównie wynikiem wieloletnich zapóźnień i niedomagań inwestycyjnych. Najpierw spowodowanych kolejnością i sposobem odtwarzania wojennych zniszczeń tkanki miejskiej w obrębie zabudowy przedwojennej, potem – niedoinwestowaniem wielkich założeń przestrzennych miasta, szczególnie w jego zachodniej części (np. wcześniej powstają tam rozległe zespoły mieszkaniowe, a dopiero później dobudowuje się odpowiednio infrastrukturę dojazdową, a o usługach bytowych, zwłaszcza kultu-

⁸ Według danych statystycznych z dn. 30.09.2001, gęstość zaludnienia w granicach administracyjnych miasta Wrocławia wynosi 2166 mieszkańca na 1 km² (*Sytuacja społeczno-gospodarcza*, Wrocław 2002).

⁹ W granicach administracyjnych Wrocławia tereny niezabudowane, związane z zielenią, takie jak: ogrody działkowe, sady, grunty orne, łąki, pastwiska, lasy, parki i zadrzewienia spacerowo-wypoczynkowe, ogrody osiedlowe, ogród botaniczny, zoologiczny i roślin leczniczych, doliny rzeczne, otoczenie kanałów i zbiorników wodnych itp. zajmują wg danych statystycznych z 1999 r. około 55% powierzchni ogólnej miasta (*Rocznik Statystyczny Wrocławia 2000*).

¹⁰ W osiedlach przylegających do dużych kompleksów parkowych wskaźnik ten wynosi np.: w os. Szczytniki – 527 m²/M, a w os. Dąbie – 438 m²/M. Natomiast, w XIX-wiecznej zabudowie centralnej części miasta, na przykład w obrębie tzw. „Trójkąta Bermudzkiego” (w rejonie ul. Traugutta), wskaźnik ten wynosi zaledwie 1,2 m²/M (Haladyn, 1997, s. 39-40).

Rysunek 2. Główne kierunki strukturalnego rozwoju metropolii wrocławskiej (oprac. Wojtyszyn)



Wykonanie komputerowe: Kamil Bernacki.

ralnych i rekreacyjnych, mieszkańcy takich rejonów Wrocławia mogą tylko pomarzyć), a także błędami lokalizacyjnymi (np. włączenie pod zabudowę mieszkaniową przeciwpowodziowych polderów na dawnych, naturalnych rozlewiskach Odry i dalsza ich zabudowa). Nierównomierny rozwój miasta i wynikające stąd trudne czasami do rozwiązania złożone jego problemy stwarzają wiele okazji do forsowania przestrzennych decyzji inwestycyjnych, naruszających walory środowiska przyrodniczo-kulturowego Wrocławia, pod pozorem przymusu pilnego zrealizowania nadrzędnych potrzeb, a to utrudnia znacznie realizację celów polityki ekologicznej miasta i jego aglomeracji.

Toteż po okresie dynamicznego rozwoju prefabrykowanego budownictwa osiedlowych blokowisk, które wypełniało luki w miejskim pierścieniu międzywojennych osiedli-ogrodów, obecnie nastąpił powrót do zabudowywania przede wszystkim obiektami usługowymi po-

wojennych ubytków występujących jeszcze w strukturze centralnego obszaru miasta. Budzi to niezadowolenie wśród mieszkańców Wrocławia, gdyż zielone skwery likwidowane w przeważającej części gęstej zabudowy, a obecnie niczym nie rekompensowane, wcześniej łagodziły uciążliwości komunikacyjne i dawały oddech dla zatłoczonej przestrzeni¹¹. Podobny oddźwięk społeczny towarzyszy również tzw. dogęszczeniom przeludnionych już osiedli w obrębie pierścienia miejskiego. Stopniowo wprowadzana „tańsza” zabudowa wielorodzinna odbywa się kosztem zieleni osiedlowej i rezerw pod niewybudowane wcześniej usługi (w osiedlach np.: Kozanów, Różanka i inne). Równocześnie w sposób niemrawy i chaotyczny powstaje ekstensywna „droższa” zabudowa mieszkaniowa na peryferyjnych terenach miasta o charakterze rolniczym¹². Dotyczy to zwłaszcza dzielnicy Fabryczna, w której dodatkowo ulega uwolnie-

¹¹ Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, że silne przegęszczenie struktury centralnych obszarów miast na całym świecie jest źródłem wzrostu społecznej patologii miejskiej, najczęściej o charakterze zaburzeń psychicznych i umysłowych (Walmsley, Lewis, 1997, s. 60-62).

¹² Według danych statystycznych z 1995 r. wynika, że w mieszkaniach zamieszkałych wg własności w spółdzielczej i zakładowej zabudowie, która dotyczy przede wszystkim osiedli „blokowisk”, zamieszkuje około 40% ludności miasta, a poniżej 20% w zabudowie indywidualnej o wyższym standardzie zamieszkania, w pozostałej zabudowie komunalnej, państwowej i wspólnot mieszkaniowych, przeważnie w znacznym stopniu zużytej technicznie, odsetek zamieszkujących przewyższa 40%. Należy dodać, iż z uwagi na wieloletni zastój w budownictwie mieszkaniowym proporcje do chwili obecnej nie zmieniły się w znacząco (*Rocznik Statystyczny Wrocławia 2000*).

niu pokaźna powierzchnia po likwidowanych lub przekształcanych przedsiębiorstwach przemysłowych. Wyjątek stanowią peryferie dzielnicy Krzyki i Psie Pole, które aktywnie urbanizują się aż do granic miasta i łączą z nowopowstającą zabudową na zewnątrz. Tworzą razem w ten sposób aktywny gospodarczo pas przepływów węzłowych metropolii wrocławskiej w kierunku Bielan Wrocławskich – na południowy zachód i w kierunku Długołęki – na północny wschód.

Tak więc zasadnicza urbanizacja Wrocławia i jego aglomeracji, podobnie jak i innych tej wielkości miast Polski okresu transformacji, przebiega w dwojaki sposób:

- wzdłuż głównych przepływów węzłowych w obszarze o polepszonej dostępności komunikacyjnej,
- wokół miasta, stopniowo zagęszczając się w kierunku jego granic.

W tej sytuacji istnieje realne zagrożenie dla dalszego rozwoju, wykształconego historycznie na bazie ekosystemu doliny Odry i uzupełnionego po II wojnie światowej o ogrody działkowe, pierścieniowo-klinowego układu zieleni Wrocławia, daleko wychodzącego poza jego aglomerację. Gęstniejąca stopniowo zabudowa wokół Wrocławia może w przyszłości oderwać układ zieleni miasta od ekosystemów przestrzeni otwartych i doprowadzić do naruszenia spójności układu oraz degradacji jego walorów przyrodniczych. Zjawisko to dodatkowo spowoduje wzrost kosztów utrzymania izolowanych terenów zieleni. Ponadto znacznie ograniczy, w obrębie miasta i na jego obrzeżu, możliwości tworzenia przestrzeni rekreacyjnych dla wrocławian, których potrzeby na krótkoterminowe formy wypoczynku ciągle wzrastają¹³.

Jak wiadomo, szybki postęp technologiczny na świecie pozwala w przestrzeni nieurbanizowanej, wokół peryferii wielkomiejskich, tworzyć w zgodzie z naturą miejsko podobne struktury zabudowy o technicznym standardzie wcale nie-

zgorszym niż w mieście, z tą tylko różnicą, że w o wiele korzystniejszych warunkach biofizycznych.

Społeczeństwa posiadające coraz większy dostęp do szybkich i wygodnych środków komunikacji i odpowiednio gęstej sieci dróg tworzą w pozamiejskiej przestrzeni wolnej od uciążliwości środowiskowych swobodnie rozrzucone enklawy zabudowy niezwiązanej z rolnictwem¹⁴.

Stanowią one załazek chaotycznie rozrastającej się struktury niepodporządkowanej terytorialnie żadnemu z miast. Takim procesom postępującej dezurbanizacji, które pojawiły się również od niedawna w Polsce, trudno jest przeciwdziałać, wymagają one jednak właściwego ukierunkowania. Tym bardziej, że tworzą w przestrzeni na dużą skalę nowe zjawisko – „krajobraz zdeurbanizowany”, który stanowić może ciekawy obszar badań dla geografów, socjologów, ekologów, architektów czy urbanistów. W odniesieniu do tego zjawiska, na tworzący się taki nowy krajobraz wokół Wrocławia poza jego administracyjną granicą, władze miasta nie mają praktycznie wpływu, podobnie jak i w przypadku innych miast polskich.

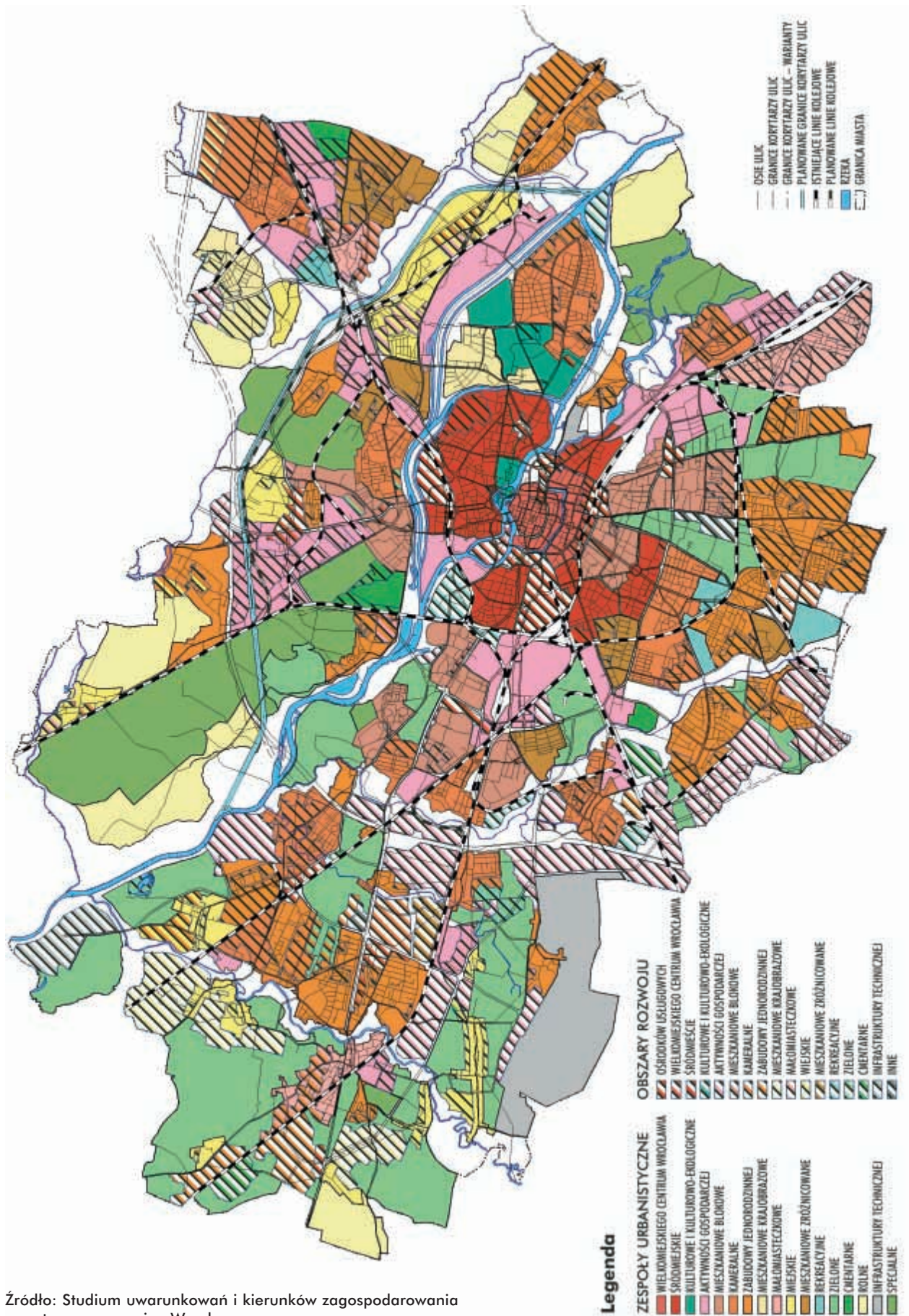
„Aktywizacja przestrzeni wokółmiejskiej Wrocławia jest faktem – pisze wrocławski planista przestrzenny – socjolog E. Bagiński (2000A, s. 112–113) – przybrało to już formę procesu, trzeba go zatem obserwować, badać, a nade wszystko nim kierować i nadzorować pod względem budowlanym, architektonicznym i urbanistycznym. Idzie o to, by ów proces nie przekształcał się w żywioł, a taka obawa nie jest pozbawiona podstaw”. Zwraca on również szczególną uwagę na fakt, że przestrzeń wokółmiejska poddana ekspansji inwestycyjnej jest w wielu miejscach wykorzystywana na cele wypoczynku całodziennego i świątecznego i nie tylko w promieniu przysiółkowych około 30 km od Wrocławia¹⁵. Ponadto istnieje tu intensywna produkcja rolna, hodowlana i ogrodniczo-sadownicza wytwarzająca żyw-

¹³ W przypadku gęsto zabudowanego obszaru miasta, każdy choćby niewielki dobrze zachowany drzewostan, kompleks zieleni czy naturalne oczko wodne są cenne na tyle, by objąć je ochroną prawną przed zakusami inwestorów budowlanych (zob. *Zasady polityki ekologicznej Wrocławia*, 1998).

¹⁴ Rozproszony układ osadniczy w stosunku do zwartego nie pozwala, zarówno w obrębie miasta, jak i aglomeracji, na jego efektywną obsługę komunikacją zbiorową i jest silnie uzależniony od komunikacji indywidualnej. Rozprzestrzeniając się w sposób niekontrolowany, napędza tempo wzrostu motoryzacji i wysoki udział samochodów w podróżach. Wydłużające się podróże i zwiększona praca przewozowa układu powodują w konsekwencji nasilenie uciążliwości dla środowiska i wzrost zagrożenia kongestią (Kopta, 2001, s. 98-100).

¹⁵ Już na początku XX w. pojawiły się pierwsze koncepcje formułujące potrzebę powiązania Wrocławia z ośrodkami lotniskowymi, takimi jak: Trzebnica, Oborniki Śl., Sobótka, Leśnica, Szczodre w promieniu do 20-30 km od miasta. Koncepcje te były mocno wspierane przez Marxa Berga (twórcy Hali Stulecia) w okresie, gdy pełnił on (od 1908 r.) funkcję architekta miasta Wrocławia (Kononowicz, 1997, s. 53).

Rysunek 3. Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta



Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław.

ność przede wszystkim dla potrzeb miasta¹⁶. Ma to niebagatelne znaczenie w aspekcie ekologicznej ochrony środowiska, a w tym zwłaszcza ochrony zdrowia mieszkańców całej aglomeracji wrocławskiej.

Problematyka ochrony środowiska w praktyce planistycznej Wrocławia

Problematyka ochrony środowiska przyrodniczo-kulturowego w planach przestrzennego zagospodarowania Wrocławia, podobnie jak i w innych miastach Polski, rozważana jest w dwóch podstawowych relacjach:

- człowiek, a przyroda ożywiona i nieożywiona,
- potrzeby społeczno-gospodarcze, a sposób ich zaspokajania.

W zależności, które z elementów przeważają w tych relacjach, można mówić o ochronie środowiska w ujęciu konserwatorskim lub ekologicznym (Wojtyszyn, 1997, s. 33–34).

Pierwsze ujęcie problematyki ochrony środowiska w praktyce planistycznej, ale o podejściu technokratycznym, dominowało do lat osiemdziesiątych ub. wieku, kiedy to całą przyrodę i dobra kultury traktowano poprzez pryzmat ich przydatności. Przykładem z tamtego okresu są takie działania w przestrzennej gospodarce władz miasta, np. jak:

- wyburzenie Młynów Piastowskich w rejonie Ostrowa Tumskiego,
- rozbicie historycznego układu Starego Miasta trasą W-Z (fragment obwodnicy staromiejskiej), dodatkowo pozbawioną zieleni,
- wybudowanie rozległego, dwupoziomowego węzła komunikacyjnego na jednym z opustoszałych po zniszczeniach wojennych fragmentach centralnej części miasta w pobliżu Rynku od strony Mostu Grunwaldzkiego (pl. Społeczny)¹⁷,
- degradacja miejskiego pierścienia osiedli-ogrodów poprzez: rozbudowę silnie trują-

cego chemicznie przemysłu na os. Kowale, wprowadzenie zabudowy do Parku Szczytnickiego i na tereny sportowe Zespołu Olimpijskiego na os. Zalesie oraz wybudowanie olbrzymich, betonowych blokowisk-sypialni, których wymieniać nie trzeba, a także wiele innych miejsc stanowiących do dzisiaj problem dla miasta.

Rozwijające się obecnie podejście ekologiczne w gospodarce przestrzennej miasta zakłada harmonijny i racjonalny sposób zaspokajania potrzeb człowieka, nie kolidujący z godziwymi warunkami przetrwania wszystkich pozaludzkich form życia. W myśl tej koncepcji ekologicznej, użytkowanie walorów przyrodniczych odbywać się tylko może w granicach odporności środowiska.

Już ponad pół wieku minęło od czasu, gdy zburzony podczas wojny w 70% Wrocław „wszedł na deski” polskich architektów, urbanistów i planistów przestrzennych. W oderwaniu od przeszłości, ulegając wymogom ideologicznym, ograniczeniom gospodarczym i technologicznym, a także trendom światowym, planowanie przestrzenne i architektura Wrocławia przechodziły kolejne fazy ewolucji. Działalność planistyczna okresu centralnego planowania i zarządzania krajem według D. Przyłęckiej (1995, s. 3–4) obejmowała pięć następujących przedziałów czasowych (z tym, że ostatni dotyczył już wczesnego okresu transformacji ustrojowej, przed zmianą ustawy o planowaniu przestrzennym):

- 1) 1945–49 – opracowanie pierwszego po wojnie Generalnego Planu Zagospodarowania Wrocławia, formułującego strategiczne decyzje przestrzenne, dotyczące:
 - skali, zakresu i kolejności odbudowy,
 - modernizacji rozwiązań komunikacyjnych,
 - ochrony i poprawy walorów środowiskowych i kulturowych Wrocławia,
- 2) 1950–61 – opracowanie, w oparciu o pogłębione rozpoznanie terenu i problemów miasta, elaboratu kolejnego planu ogólnego Wrocła-

¹⁶ W obrębie przestrzeni wokółmiejskiej Wrocławia udział użytków rolnych w powierzchni ogólnej województwa (jak wynika z danych statystycznych powiatów z 2000 r.) jest najwyższy i wynosi w niektórych, ościennych powiatach, np.: wrocławskim – 75,5%, średzkim – 76,8, a strzelińskim – 81,7, będąc jednocześnie około półtora razy wyższy od krajowego (*Rocznik Statystyczny Województwa Dolnośląskiego*, 2001).

¹⁷ Zipser (2002, s. 3) pisze: „Warto przy tej okazji zwrócić uwagę na to, że ubytki te są właśnie, przypadkowo, chaotycznie rozmieszczone, że zakłóciły spójność struktury i obniżyły bezpieczeństwo, zwłaszcza w odniesieniu do ruchu pieszego. Dobrym przykładem jest porównanie ciągu Plac Grunwaldzki – Most Grunwaldzki – Plac Dominikański, przed wojną stanowiący szlak uliczny, dziś przerwany trudną do przebycia pustacją Placu Społecznego”. Należy dodać że, zarówno węzeł, jak i trasa W-Z, polepszając warunki przejazdu w tym rejonie miasta (gdy nie zrealizowana jest do końca obwodnica śródmiejska i brak obwodnicy wokółmiejskiej) przyciągają do siebie znaczną część zmotoryzowanego ruchu tranzytowego i przejazdowego aglomeracji wrocławskiej, który docierając poprzez najgęściej zaludnione dzielnice w mieście, tj.: Stare Miasto (8973 M/km²), Śródmieście (8292 M/km²) i Krzyki (3050 M/km²), zwiększa w ich obrębie akumulację spalin i pyłów oraz podwyższa poziom hałasu i wibracji (*Rocznik Statystyczny Wrocławia*, 2000).

wia, obejmującego plan perspektywiczny oraz plany etapowe I i II fazy, stanowiące odtąd:

- prawną podstawę gospodarki przestrzennej w mieście, instrument sterowania i koordynowania inwestycji,
- 3) 1962–75 – aktualizacja planu ogólnego dążąca do krystalizacji funkcjonalno-przestrzennej struktury miasta w powiązaniu z aglomeracją miejską, na podstawie pogłębionych opracowań w zakresie:
- ograniczeń progowych dalszego rozwoju miasta w jego dotychczasowych granicach,
 - studiów rozwoju centrum,
 - kierunków i modelu dalszego rozwoju miasta oraz opracowań szczegółowych,
- 4) 1976–88 – aktualizacja planu ogólnego Wrocławia na podstawie przeprowadzonych analiz dotychczasowego przebiegu realizacji planu i usytuowania gospodarczego miasta w regionie (po zmianie administracyjnej), poprzedzona:
- studiami aglomeracji wrocławskiej,
 - opracowaniem planu województwa wrocławskiego,
 - analizą wszystkich dotychczasowych planów (ogólnych i szczegółowych) pod kątem dotychczasowego przebiegu realizacji i przydatności,
- 5) 1989–94 – próby rozwiązań organizacyjnych i metodycznych planowania przestrzennego Wrocławia w nowych uwarunkowaniach społeczno-gospodarczych, w sytuacji załamania się struktur i ciągłości procesów kompleksowego planowania przestrzennego miasta.

Wejście w życie z dniem 1 stycznia 1995 r. zasadniczo odmiennej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym spowodowało definitywne zerwanie z procedurami obowiązującymi w poprzednim okresie. Podstawowe założenia nowej ustawy wniosły do działalności planistycznej ograniczenie roli i wpływu centralnego planowania, poszanowanie prawa własności, upodmiotowienia obywateli i społeczności lokalnych oraz wymóg stosowania zasad rozwoju „zrównoważonego”. W okresie od 1995 do końca 2002 roku uchwalono, zgodnie z nową ustawą, „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” (opracowane pod kierunkiem prof. dr. hab. inż. arch. Tade-

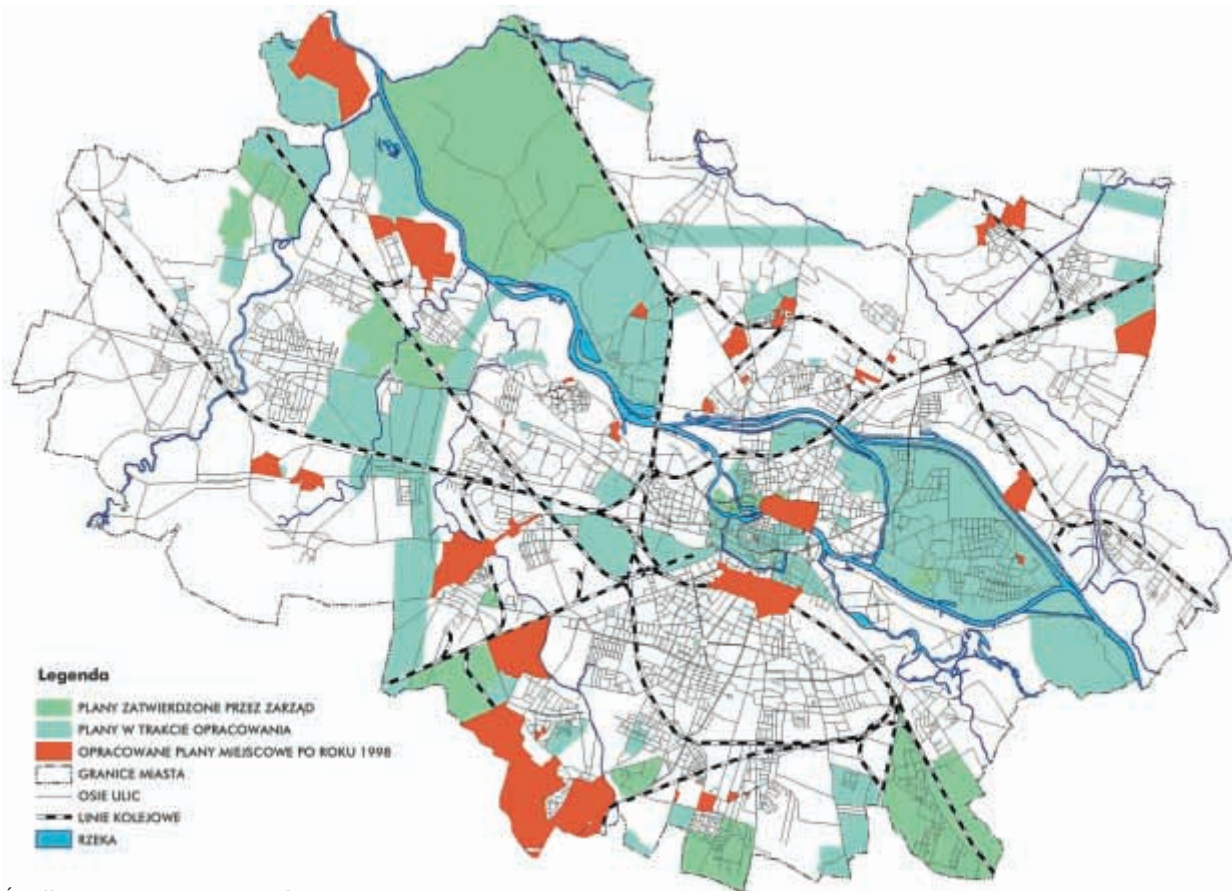
usza Zipsera)¹⁸ oraz 52 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego pod inwestycje dla różnej wielkości obszarów we Wrocławiu. „Studium...” według nowej ustawy ma, od strony praktycznej, tylko charakter dokumentu informacyjnego o zadaniach własnych gminy na całym jej obszarze. Natomiast miejscowy plan stanowi prawny przepis gminy obowiązujący wszystkich w jej obrębie. Zarówno na miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, jak i na decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu planowanych przedsięwzięć, zgodnie z prawodawstwem Unii Europejskiej, nowa ustawa „Prawo ochrony środowiska” nakłada obowiązek przeprowadzania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko według osobnych procedur, odpowiednio do stopnia szkodliwości inwestycyjnych przekształceń przestrzennych dla środowiska i zdrowia człowieka.

Niestety, z praktyki planistycznej wynika, że w ramach nowej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym trudno jest zagwarantować miastu kompleksowo skoordynowaną ochronę, wzmocnienie i wzbogacenie środowiska przyrodniczo-kulturowego jego struktury, gdyż miejscowe plany, stanowiące prawo gminne, obejmują zwykle małe obszary. Takie rozdrobnienie planowania występuje we wszystkich miastach o podobnej wielkości, jak Wrocław. Klasycznym tego przykładem jest przeforsowanie, w związku z trudną sytuacją gospodarki odpadami miasta, uchwały miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla zakładu utylizacji i składowiska odpadów na osiedlu Janówek, w bezpośrednim sąsiedztwie wałów przeciwpowodziowych Odry, w obrębie strategicznego dla miasta, północno-zachodniego klina układu zieleni Wrocławia. Stało się to pomimo silnych sprzeciwów ze strony organizacji ekologicznych i mieszkańców tego rejonu. Na szczęście istnieją jeszcze do wykorzystania inne możliwości poprawy tej sytuacji od strony ustawowych zabezpieczeń prawnych dla kompleksowej ochrony przyrodniczych i kulturowych walorów miasta. Być może, że do kontrowersyjnej lokalizacji w wyżej przytoczonym przykładzie nie doszłoby, gdyby w obrębie Wrocławia silnie przekształcony kulturowo pas terenu doliny Odry podlegał formom ochrony, jakie stwarza ustawa „O ochronie dóbr kultury i muzeach”¹⁹. Silnym również wsparciem przy tworze-

¹⁸ „Studium...” uchwalone zostało przez Radę Miejską Wrocławia w dn. 30 stycznia 1998 r.

¹⁹ Propozycja utworzenia we Wrocławiu Kulturowego Parku Odry była od 1992 r. przedstawiana w licznych publikacjach pracowników Zakładu Kształtowania Środowiska Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej – A. Drapellę-Hermansdorfer, P. Ogielskiego i autora tekstu, członków Koła Miejskiego we Wrocławiu, Okręgu Dolnośląskiego Polskiego Klubu Ekologicznego, wchodzących w skład Grupy BIOS.

Rysunek 4. Miejsce plany zagospodarowania przestrzennego we Wrocławiu opracowywane w latach 1998–2003



Źródło: Biuro Rozwoju Wrocławia.

niu prawnych form ochrony dla większych obszarów może być ustawa „O ochronie przyrody”. Dzięki właśnie tej ustawie było możliwe objęcie kompleksową ochroną jednego z cenniejszych pod względem przyrodniczym i kulturowym obszarów miasta. Jest nim część Śródmieścia Wrocławia, leżąca po wschodniej stronie miejskiego pierścienia osiedli-ogrodów, w której znajdują się: Park Szczytnicki z Ogrodem Japońskim, Zespół Hali Ludowej i Stadionu Olimpijskiego, kąpielisko „Morskie Oko” i Miejski Ogród Zoologiczny oraz modernistyczne osiedla-ogrody z promenadami nadodrzańskimi. Za podstawę tworzonego etapami, w drodze kolejnych uchwał Rady Miejskiej Wrocławia, Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego (SZPK)²⁰, posłużyło wykonane wcześniej z inicjatywy władz miasta planistyczne opracowanie „Studium granic Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajo-

brazowego”. Obecnie, z uwagi na obligatoryjny wymóg ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, cała uwaga i znaczne środki finansowe miasta są skupione na opracowywanych dla SZPK miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Ponieważ w sprawie przystąpienia do ich sporządzania zaistniała, ze względu na specyfikę procedur ustawowych, konieczność uchwalenia, że będą wykonywane dla 17 fragmentów całego obszaru SZPK, a który stanowi 3,8% powierzchni miasta, prace planistyczne na tych małych obszarach podejmowane są sukcesywnie, w tempie odpowiadającym możliwościom ich prowadzenia. Równolegle na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej, Zakład Kształtowania Środowiska prowadzi temat badawczy, poświęcony standardom urbanistycznym dla zespołów przyrodniczo-krajobrazowych w obrębie miast – na przykładzie SZPK. Należy dodać, że

²⁰ Pierwsze 3 uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie wprowadzenia ochrony indywidualnej części Śródmieścia Wrocławia pod nazwą „Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy” dla fragmentów obszaru – „A, B i C”, zostały podjęte w dn. 28 listopada 1997 r. Następnie, dn. 9 grudnia 1999 r. została podjęta kolejna uchwała odwołująca trzy poprzednie uchwały i wprowadzająca ochronę indywidualną dla całego obszaru SZPK, która weszła w życie z dn. 1 stycznia 2002 roku.

szczególną rolę standardom jakości środowiska, mających charakter norm technicznych, w realizacji ochrony zasobów środowiska, w drodze aktu prawa miejscowego, nadaje ustawa „Prawo ochrony środowiska”, która określa procedury w celu doprowadzenia do przestrzegania tych standardów poprzez ich określenie, kontrolę ich osiągania i działań służących ich nie przekraczaniu lub przywracaniu (red. Jendrośka, 2001, s. 346–356). Niezależnie od opracowywanych w sposób obiektywny ocen jakości środowiska, istotny wpływ na kształtowanie współczesnego miasta wywiera subiektywna hierarchia wartości elementów jego struktury, powstająca w świadomości społeczności miejskich.

Najistotniejsze walory w opinii mieszkańców miast, które zaważyły na sposobie tworzenia rozmaitych wizji układów przyszłej urbanizacji i nie straciły do tej pory na aktualności, to m.in.:

- bliski kontakt z zielenią i zadowalający dostęp do terenów rekreacyjnych,
- komfortowe warunki zamieszkania w zabudowie ekstensywnej w estetycznym otoczeniu,
- łatwy dojazd do pracy i do usług (centrum miasta),
- poczucie bezpieczeństwa i ładu (bez konfliktów sąsiedzkich),
- dobre warunki zdrowotne z dala od miejskich uciążliwości dla środowiska.

Warto w tym miejscu przytoczyć niektóre wyniki empirycznych badań społecznej oceny walorów przestrzennych i jakości życia we Wrocławiu, wykonanych w Katedrze Planowania Przestrzennego Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, pod kątem ich wykorzystania dla celów planistycznych. Badania przeprowadzone, zarówno wśród samych, zmotoryzowanych wrocławian (Barski, 2000, s. 45–59), jak i wśród reprezentatywnej grupy ogółu dorosłych mieszkańców z 20 rejonów Wrocławia (Bagiński, 2000B, s. 15–35) wykazały, że najpoważniejszymi uciążliwościami dokuczającymi mieszkańcom Wrocławia są kolejno:

- ruch uliczny, hałas i zanieczyszczenie powietrza w rejonach najsilniej zaludnionych, z zabudową bezpośrednio przylegającą do ulic o wysokim natężeniu ruchu; są to ulice: Jedności Narodowej, Lotnicza, Hutnicza, Górnicza, Wyszyńskiego, Pułaskiego, Traugutta, Piłsudskiego, Tęczowa, Żmigrodzka, Kasprowicza, Boya-Żeleńskiego, Hallera, Skłodowskiej-Curie i pl. Grunwaldzki,
- brzydota, zaniedbanie, niespokojne otoczenie zamieszkania z niedostatkiem zieleni

rekreacyjnej; dotyczy to zwłaszcza rejonów uważanych za patogenne o zwartej, zużytej technicznie, XIX-wiecznej zabudowie w starej części Śródmieścia (w rejonie ul. Jedności Narodowej) i w tzw. „Trójkącie Bermudzkim” (w rejonie ul. Traugutta).

Natomiast pod względem wyjątkowo dobrych warunków zamieszkania szczególnie cenione są przez zmotoryzowanych mieszkańców Wrocławia, jako: ciche, mocno zazielenione, dobrze skomunikowane i usytuowane niedaleko centrum miasta w pierścieniu międzywojennych osiedli-ogrodów, takie kolejno osiedla, jak: Borek, Biskupin, Sępolno, Ołtaszyn, Karłowice, Zalesie, Wojszyce, Grabiszyn czy Zacisze.

Nie da się ukryć, że w strukturze przestrzennej Wrocławia, w zakresie ochrony środowiska, jest wiele jeszcze do zrobienia na poziomie planowania przestrzennego i architektury. Obok tak wspaniałych miejsc, jak: Ostrów Tumski, Rynek z Ratuszem czy walory Zespołu Szczytnickiego, są miejsca bardzo trudne dla miasta, wymagające do ich rozwiązania, znacznego wysiłku, zarówno intelektualnego, jak i finansowego.

W kierunkach polityki przestrzennej Wrocławia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania...” przewiduje, poprzez uzupełnienie i rozwijanie prawidłowości związków przestrzennych w strukturze miasta, tworzenie „ławicowego” układu przemian, pasmowych obszarów osiedlowych i przemysłowo-usługowych wzdłuż kierunku północny zachód na południowy wschód. Wydłużony na osi wschód–zachód, w administracyjnych granicach, teren Wrocławia pomiędzy Leśnicą a Starym Miastem (koncentryczno-sektorowym obszarem centralnym, usytuowanym mimośrodowo w stosunku do całego układu) narzuca według „Studium...” okazję do ukształtowania policentrycznej struktury terenów miejskich, co z kolei stwarza potrzebę wykreowania dużego ośrodka usługowego dla upośledzonych pod tym względem zachodnich peryferii miasta.

W obecnych warunkach ustrojowo-gospodarczych Polski, gdy w planowaniu i gospodarce przestrzennej istotną rolę odgrywają teraz samorządność terytorialna, struktura własności i renta gruntowa, trudno jest w dłuższej perspektywie czasu narzucać miastu jakikolwiek model rozwoju, który nie będzie w zgodzie z ekologią. Miasta, które w sposób naturalny poddają się prawom koncentracji, dążą do układów koncentrycznych, chyba że uwarunkowania przyrodnicze (związane np. z położeniem geograficznym) deformują ich struktury na przykład w kierunku układu liniowego (np. Trójmiasto). Gdy zurbanizowana przes-

trzeń przekroczy rozmiary wielkiego miasta i zleje się z strukturą miast sąsiednich, przechodzi w układ policentryczny, tworząc na rozległych przestrzeniach, nierównomiernie rozlewając się struktury zabudowy o charakterze miejskim (np. konurbacja katowicka).

Nieprzerwanie różnicująca się w sposób naturalny struktura władania przestrzenią zurbanizowaną przyczyniła się już w wielu miastach Europy do zniweczenia wcześniejszych prób poprawy ich kierunków rozwoju. Kierując się utylitarnymi przesłankami, szukano rozwiązań w wyidealizowanych, prośrodowiskowych koncepcjach uzdrowienia struktur miejskich, począwszy od układów liniowych, aż po dzisiaj odżywające pohoardowskie koncepcje satelitarnych miast-ogrodów (Wojtyszyn, 2001, s. 28–34). Także koncepcja stworzenia, tak jak w przypadku Poznania (Ludwiczak, 2001, s. 127–135), „miasta – zwartego – krótkich dróg”, w sytuacji Wrocławia jest już niemożliwa.

Kolejne modele w planach rozwoju przestrzennego Wrocławia, pozostawiając ślad w postaci szątkowych realizacji wzajemnie się przenikających, nie rozwiązały wielu kluczowych problemów związanych z funkcjonowaniem miasta – zwłaszcza komunikacyjnych. Na przykład w wyniku dużych zaległości inwestycyjnych, dotyczących rzecznych przepraw mostowych, zarówno w obrębie samego Wrocławia, jak i w regionie, wykształcone nieprawidłowo przebiegi ulic, wymuszają chwilowo, na osi wschód-zachód chaotyczny, spowolniony wzrost miasta, tworząc jego przejściowy układ policentryczny. Dodatkowo, w ten sposób uwidacznia się, oddziaływająca na przebieg rozwoju przestrzennego Wrocławia, siła uwarunkowań przyrodniczych, związana z układem rzeczny Odry (posiadającej aż 5 dopływów, nie licząc kanałów i innych urządzeń hydrotechnicznych), który nie uzyskał jeszcze w działaniach planistycznych i inwestycyjnych należytej rangi.

Na przytoczonych przykładach wyraźnie widać, jak w praktyce planistycznej Wrocławia zagadnienia prośrodowiskowe są silnie związane z dokonującą się nieustannie konfrontacją preferencji mieszkańców miasta z urbanistycznymi realiami ich urzeczywistniania. Dlatego też spłot wynikających stąd dylematów, aby mógł być rozwiązywany z korzyścią dla środowiska, potrzebuje „ram” określanych na podstawie hierarchii wartości tegoż środowiska, a wymagających ochrony konserwatorskiej i ekologicznej, niezależnie od ich predyspozycji przestrzennych. Poprzez dobrze skonstruowane ustawodawstwo będą one w warunkach demokratycznej samorządności

wspomagać praktycznie, a nie paraliżować działania, zarówno na etapie projektu jak i realizacji. Mają też do spełnienia rolę inspirującą w poszukiwaniu coraz lepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych i technologicznych, likwidujących pozornie „fundamentalne”, wielorakie sprzeczności, jakie pojawiają się na przykład w relacji narastającego naporu ekstensywnej zabudowy na przestrzenie otwarte w zieleni przedmieścia w odniesieniu do kwestii osiągnięcia tam oczekiwanego, wysokiego poziomu dostępności komunikacyjnej, a wszystko to jak najmniejszym kosztem naturalnego środowiska człowieka.

Konkluzje

Problematyka gospodarki przestrzennej Wrocławia w aspekcie konserwatorskiej i ekologicznej ochrony środowiska przyrodniczo-kulturowego miasta przedstawiona została na wybranych przykładach w ten sposób, by z jednej strony można było zapoznać się z negatywnymi i pozytywnymi zjawiskami, które występują w zachodzących procesach urbanizacji na tle przemian ustrojowo-gospodarczych w Polsce, z drugiej zaś – by można było wyrobić sobie pogląd, na ile ochrona środowiska miasta zależy od działań planistycznych i inwestycyjnych w ramach zmieniającego się ustawodawstwa, a w jakim stopniu od czynników subiektywnych, związanych z wzrastającą wolnością samorządową i obywatelską.

W wyniku istotnej luki w obowiązującym prawie polskim związanej z polityką gruntami, a także niskiej skuteczności w egzekwowaniu prawa, na co zwraca uwagę wielu znawców przedmiotu, dochodzi na dużą skalę wokół dużych miast, jak i też Wrocławia, do parcelacji gminnych terenów otwartych, niejednokrotnie cennych przyrodniczo i krajobrazowo. Można to uznać za popieranie chaosu przestrzennego, sprzecznego z ideą zrównoważonego rozwoju. Aby temu zapobiec, by o sposobie zagospodarowania terenu decydowały nie „własność” czy względy „polityczne”, a jedynie zasady logiki i sztuki kształtowania przestrzeni, musi być bezwzględnie zawarte w tej sprawie międzysamorządowe porozumienie gmin tworzących metropolię wrocławską.

Do chwili usunięcia usterek legislacyjnych muszą być, w zakresie koordynacji działań międzygminnych, zagwarantowane w formie umów prawnych, kluczowe kwestie – szczególnie w zakresie systemowych elementów przestrzeni – w obrębie metropolii wrocławskiej, takie jak:

- kompleksowa ochrona i rozbudowa pierścieniowo-klinowego układu zieleni, stano-

- wiącego strefę fitomelioracji klimatu w systemie przewietrzania Wrocławia i trwałe zaplecze dla rozwoju funkcji wypoczynkowych dla miasta (przykładowo, tworzenie warunków dla zachowania i rozbudowy kształtującego się klina wschodnio-zachodniego zieleni, wchodzącego do centrum Wrocławia poprzez leśny kompleks doliny Bystrzycy i parkową otulinę lotniska, dalej przez planowany Park Milenijny w dolinie Ślęzy i ogrody grabiszyńskie do Dworca Świebodzkiego),
- rozbudowa elementów infrastruktury według zasad integracji wewnętrznej obszarów współtworzących metropole i zgodnie z poszanowaniem zasobów otwartej przestrzeni,
 - podejmowanie przedsięwzięć w kierunku równomiernej poprawy jakości życia i środowiska życia społeczności lokalnej zgodnie ze społecznie akceptowanymi systemami wartości na całym obszarze metropolii (przykładowo, preferowane standardy urbanistyczne przez wrocławian, które odnoszą się do walorów osiedli-ogrodów najwyższej cenionych we Wrocławiu, powinny być rozwijane, zarówno w obrębie miasta, jak i w strefie wokółmiejskiej).

Summary

Despite many difficulties resulting from political and historical conditions of previous political system a number of initiatives improving quality of life within the city's spatial development context was, nevertheless, achieved within the short space of system transformation period. Simultaneously, however, a number of new problems and more complicated tasks have occurred. Their realisation will demand both utilisation of existing experiences as well as of new and unorthodox approaches anticipating expectations of an average Wrocław citizen about city's spatial development - so that the end result could be more environmentally and human friendly.

Literatura

1. Bagiński E., 2000A, *Wokółmiejska przestrzeń Wrocławia*, [w:] *Wrocław i strefa przymiejska jako układ osadniczy (w interdyscyplinarnych badaniach planistów przestrzennych)*, red. E. Bagiński, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
2. Bagiński E., 2000B, *Wrocław w faktach i oglądzie mieszkańców*, [w:] *Wrocław i strefa przymiejska jako układ osadniczy (w interdyscyplinarnych badaniach planistów przestrzennych)*, red. E. Bagiński, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
3. Barski J., 2000, *Spółeczna waloryzacja przestrzeni miasta Wrocławia*, [w:] *Wrocław i strefa przymiejska jako układ osadniczy (w interdyscyplinarnych badaniach planistów przestrzennych)*, red. E. Bagiński, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
4. Ciok S., Jakubowicz E., Łoboda J., 1998, *Konkurencyjność i przekształcenia strukturalne aglomeracji wrocławskiej w okresie transformacji*, Biuletyn PKZK – PAN, nr 182, Warszawa.
5. Drapella-Hermansdorfer A., Masztalski R., Wojtyszyn B. z zespołem, 1995, *Studium granic Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego we Wrocławiu*, Wydział Rolnictwa, Leśnictwa, Zieleni Miejskiej i Ochrony Środowiska U.M. Wrocławia, Wrocław.
6. Gessler D. z zespołem, 1998, *Studium Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wrocławskiego – luty 1998*, Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna we Wrocławiu, Wrocław.
7. Gessler D., Rudzikowska-Chmiel A. z zespołem, 2002, *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego – lipiec 2002*, Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna we Wrocławiu, Wrocław.
8. Haladyn K. 1997, *Możliwości rozwoju terenów zieleni w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław*, [w:] *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, Politechnika Wrocławska, Akademia Rolnicza, Wrocław.
9. Jałowicki B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej przestrzeni miejskiej*, Biuletyn PKZK – PAN, nr 186, Warszawa.
10. Jendrońska J. (red.), 2001, *Ustawa – Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, CPE, Wrocław.
11. Kononowicz W., 1997, *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Wrocław.
12. Kopta T., 2001, *Wykorzystanie ładunków krytycznych w kreowaniu zrównoważonego rozwoju transportu*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej w myśl zasad ekorozwoju*, OD PKE, Wrocław.
13. Ludwiczak I., 2001, *Poznań a ład ekologiczny*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej w myśl zasad ekorozwoju*, OD PKE, Wrocław.
14. Markowski T., 1998, *Główne tendencje rozwoju i problemy strukturalne polskich metropolii w nowych warunkach ustrojowych*, Biuletyn PKZK – PAN, nr 182, Warszawa.
15. Pęski W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Warszawa.
16. Przyłęcka D., 1995, *Refleksje nad ewolucją planowania przestrzennego we Wrocławiu w okresie 1945 – 1995*, [w:] *Terenowe aktualności oddziału wrocławskiego TUP*, „Takt”, nr 1/95.
17. Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia z dn. 05 czerwca 1998, *W sprawie przyjęcia Zasad polityki ekologicznej Wrocławia*, (Uchwała RMW nr L II/813/98), Wrocław.
18. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2000, *Rocznik Statystyczny Wrocławia 2000*, tom I, II, Wrocław.
19. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2001, *Rocznik Statystyczny Województwa Dolnośląskiego 2001*, tom I, II, Wrocław.
20. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2002, *Wrocław. Sytuacja społeczno-gospodarcza. I-IV Kwartał 2001, Rok IX*, nr 4, Wrocław.
21. Walmsley J. D., Lewis G. J., 1997, *Geografia człowieka. Podejście behawioralne*, Warszawa.
22. Williams M., 1979, *The perception of the soil erosion in South Australia: a review*, [w:] *Natural Hazards in Australia*, red. R. L. Heathcote'a i B. G. Thomm, Australian Academy of Science, Canberra.
23. Wojtyszyn B., 1997, *Dostępność kompleksów parkowych a ich ochrona przyrodnicza w rejonie stref zainwestowania miejskiego*, [w:] *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, Politechnika Wrocławska, Akademia Rolnicza, Wrocław.
24. Wojtyszyn B., 2001, *Ekologiczne interpretacje przestrzeni zurbanizowanej*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej w myśl zasad ekorozwoju*, OD PKE, Wrocław.
25. Zipser T. z zespołem, 1996, *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław*, Biuro Rozwoju Miasta U. M. Wrocławia, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
26. Zipser T., 2002, *Koreferat do artykułu Bogusława Wojtyszyna pt. Gospodarka przestrzenna (na prawach rękopisu)*, Wrocław.