

Dagmara Chylińska<sup>1</sup>Gerard Kosmala<sup>2</sup>

## KRAJOBRAZ ROND WE WROCŁAWIU

Wydaje się, iż wśród istniejących elementów układów komunikacyjnych ronda mogą spełniać dwojaką rolę: czynią drogi bezpieczniejszymi, a jednocześnie podnoszą ich estetykę. Autorzy artykułu odnosząc się do rond wrocławskich, podejmują problem braku ich właściwego zagospodarowania. W czwartym pod względem powierzchni mieście Polski jest stosunkowo niewielka liczba rond i większość z nich wygląda podobnie: wyspę środkową obsiano trawą, co jest popularnym rozwiązaniem także w wielu innych miastach, chociaż można też spotkać przypadki wręcz wzorcowego postępowania. Tak więc autorzy artykułu stawiają pytanie, dlaczego wyspy środkowe niemal wszystkich rond we Wrocławiu są aktualnie miejskim „ugorem”? Minimalistyczne podejście do zagospodarowania powszechnie dziś stosowanych rozwiązań komunikacyjnych wydaje się zaniedbaniem służb publicznych Wrocławia lub prywatnych właścicieli rond nie tylko w sensie zapewnienia zadowalającej estetyki krajobrazu miejskiego, ale przede wszystkim w kreowaniu jego rozpoznawalnych, czytelnych geograficznie i znaczeniowo miejsc.

### Wprowadzenie

Na wstępie należy wyjaśnić zamierzony brak precyzji w tytule. W artykule zajmujemy się nie całymi rondami, lecz tylko ich częścią – obszarem określanym w nomenklaturze prawno-transportowej „wyspą środkową”. Stąd tytuł powinien brzmieć „Krajobraz wysp środkowych we Wrocławiu”. Jednak takie sformułowanie mogłoby prowadzić do jeszcze większych nieporozumień (Wrocław leży na obu brzegach Odry oraz na kilku wyspach na rzece). W potocznym rozumieniu rondo często sprowadzane jest właśnie do środkowej okrągłej/owalnej części tego skrzyżowania. Dlatego przyjęliśmy zapis tytułu, który choć nieprecyzyjny, paradoksalnie w szerokim gronie odbiorców może wywołać oczekiwane skojarzenia.

Powszechny rozwój urbanizacji oraz rozrost aglomeracji miejskich w coraz większym stopniu przyczyniają się do podporządkowania przestrzeni miejskich wymogom komunikacyjnym. Konieczność stworzenia sprawnego systemu komunikacyjnego ustępuje niejednokrotnie innym potrzebom społecznym, a tworzona infrastruktura, choć konieczna, staje się często zarzewiem przestrzennych, funkcjonalnych, wreszcie środowiskowych konfliktów. Istotna jest tu również estetyka samych szlaków komunikacyjnych oraz urządzeń ich wyposażenia. W szatkowanej przez szlaki komunikacyjne przestrzeni istotną rolę estetyczną, a zarazem buforującą, powinny zatem spełniać wypełniające ją „wyspy zieleni”.

Potrzeba sprawnego układu komunikacyjnego w warunkach przestrzennego i funkcjonalnego rozwoju miast wpływa wydatnie na ich fizjonomię. Przestrzeń miejska – fragmentaryczna, ograniczona barierami i nasycona elementami infrastruktury komunikacyjnej (fot. 1), staje się może bardziej funkcjonalna, ale zdecydowanie mniej przyjazna potrzebom społeczno-środowiskowym człowieka. Dlatego też tak istotna wydaje się rola zieleni i innych elementów w kształtowaniu współczesnych układów komunikacyjnych – zarówno wielopasmowych ulic, skrzyżowań, wreszcie ich specjalnego rodzaju, jakim jest rondo. Spośród wymienionych, te ostatnie wydają się najłatwiejsze do zagospodarowania kompozycjami zieleni. O ile układy linijne dróg wielopasmowych oddzielonych pasami zieleni stwarzają większą przestrzeń do zagospodarowania, a rola zieleni sprowadza się tu głównie do spełniania funkcji buforowych, dźwiękochłonnych, to w przypadku rond – zwłaszcza zieleni wysp środkowych predysponowana jest do spełnienia przede wszystkim funkcji estetycznych.



Fot. 1. Przestrzeń miejska Wrocławia podzielona szlakami komunikacyjnymi (fot. D. Chylińska).

<sup>1</sup> Dr, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski, dagmara.chylinska@geogr.uni.wroc.pl

<sup>2</sup> Dr, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski, kosmala@geogr.uni.wroc.pl

## Założenia

Rondo, pomimo swej oczywistej kolistości kształtu, jest rodzajem skrzyżowania. Spełnia określone wymogi zarówno co do kształtu, jak i specyficznej organizacji ruchu. *Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych* [9, s. 11] definiują je jako: „skrzyżowanie z wyspą środkową i jednokierunkową jezdnią wokół wyspy, na którym pojazdy są obowiązane przejeżdżać wyspę środkową w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (...)”. Nieprzejezdna wyspa środkowa występuje w przypadku rond małych i średnich i „jest położona w środku skrzyżowania, ma kształt koła (wyjątkowo kształt zbliżony do koła). Zabezpiecza ją krawężnik, w przypadku małych rond tzw. pierścień oraz zagospodarowanie, najczęściej zielenią. W przypadku minirond dopuszcza się przejezdność wyspy środkowej, umożliwiającej pokonanie ronda wyjątkowo długim pojazdom. Zazwyczaj rondom towarzyszą inne wyspy (w kształcie łzy, trójkątne), zapewniające bezpieczeństwo pieszym, rozdzielające wzajemnie szlaki jezdni”.

Celem projektowania i budowy rond we współczesnych układach komunikacyjnych jest przede wszystkim zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu, bezkolizyjności przy wymuszeniu jego spowolnienia (zwłaszcza na wjeździe na skrzyżowanie). Stanowią one atrakcyjną, bo prostszą pod względem układu przestrzennego i funkcjonalności, alternatywę dla skrzyżowań skanalizowanych i tych z rozbudowaną sygnalizacją świetlną. Zalety rond predysponują je do stosowania zarówno na terenach zabudowanych, jak i niezabudowanych. W przypadku tych pierwszych dostrzeżono również ich walor środowiskowy i krajobrazowy. W *Wytycznych...* [8, s. 73] zauważa się, iż: „Ronda małe i średnie są atrakcyjnym typem skrzyżowania w przypadkach, kiedy łączy się ono z placem miejskim. Różnorodność form zagospodarowania rond<sup>3</sup> współgra z innymi środkami wprowadzanymi dla nadania placom indywidualnych cech”.

Przedmiotem zainteresowania w artykule jest centralna część ronda określaną mianem wyspy środkowej. *Wytyczne...* [9, s. 11] dość ogólnie wskazują, że „jest położona w środku skrzyżowania [i] ma kształt koła (wyjątkowo kształt zbliżony do koła)”. W zależności od wielkości ronda (tab. 1) wyspa środkowa może być przejezdna (minirondo, dozwolone tylko dla niektórych pojazdów, np. bardzo długich) lub nieprzejezdna (pozostałe). Tym samym, w obręb naszego zainteresowania wchodzi wyłącznie nieprzejezdne wyspy środkowe, wyraźnie wyodrębnione z otoczenia (jezdni), często wyznaczone (wyodrębnione) za pomocą krawężnika. Krajobraz takiej wyspy środkowej można trwale kształtować, choćby za pomocą roślinności, gdyż jest ona wyłączona z ruchu, w odróżnieniu od wyspy środkowej minironda. Ta zbudowana jest z kamienia i/lub bituminu oraz może być wykorzystywana dla ruchu pojazdów.

<sup>3</sup> Także w oficjalnym dokumencie napotykamy na stosowanie pojęcia rondo w znaczeniu wyspy środkowej.

Tabela 1

Ronda na terenie zabudowanym	
Typ ronda	Średnica wyspy środkowej [m]
mini	4–10
małe	10–28
średnie	25–37
duże	> 37

Źródło: *Wytyczne projektowania...* cz. II, s. 15.

Analiza materiałów kartograficznych i zdjęć satelitarnych dostępnych w internetowych przeglądarkach pozwoliły na ustalenie aktualnej (maj 2010) liczby rond we Wrocławiu. Następnie wykonano kompletną dokumentację fotograficzną wszystkich 18 wysp środkowych. Wizja terenowa, obserwacja i analiza wykonanych fotografii pozwoliły na określenie form zagospodarowania wysp środkowych. Szeroko zakrojona kwerenda biblioteczna wraz z wnioskami z wcześniejszych analiz dała podstawy do opracowania wniosków na temat krajobrazu jednych z najbardziej popularnych (ze względu na liczbę oglądających) obszarów miasta.

Wspomniana kwerenda biblioteczna, obejmująca zarówno publikacje zgromadzone w bibliotekach, jak i zasoby internetowe, przyniosła zaskakująco mizerne rezultaty. Ronda nie są tematem często podejmowanym przez badaczy. O ile jeszcze kwestie rozwiązań technicznych budowy rond czy walory rozwiązań organizacji ruchu na tego typu skrzyżowaniach rozważane są przez specjalistów od spraw budownictwa drogowego, inżynierii ruchu i transportu, to zagospodarowanie rond, a zwłaszcza walory estetyczne wydają się być sprawą marginalną, biorąc pod uwagę liczbę publikacji.

Można przyjąć, że wyspy środkowe niejednokrotnie były brane pod uwagę w opracowaniach dotyczących ogólnej problematyki zieleni miejskiej (por. [6]), jednak bez wyraźnego skupiania się na tych – bądź co bądź – mikrokrajobrazach miejskich. Zrozumiałe stąd wydaje się poświęcanie znacznie więcej uwagi ciągom ulic czy placom, bowiem możliwości kształtowania krajobrazu tych obszarów są znacznie większe.

W takich okolicznościach należy docenić dwie krótkie publikacje bezpośrednio odnoszące się do problematyki zagospodarowania wysp środkowych na rondach [5,7]. Autorki, niezależnie od siebie, przedstawiają ogólne założenia oraz przykładowe rozwiązania zagospodarowania obszaru wysp środkowych na rondach. Skoncentrowanie na wykorzystaniu układów zieleni jest o tyle zrozumiałe, że zarówno w praktyce, jak i we wskazaniach formalno-prawnych wprowadzenie roślinności jest preferowane. Autorki uwzględniają kwestie bezpieczeństwa, estetykę, jak i uwarunkowania inwestycyjno-ekologiczne wykorzystania konkretnych gatunków roślin i kompozycji, by osiągnąć maksymalny efekt wizualny/widokowy i dotrzymać zasad prawno-organizacyjnych.

Zagospodarowanie wysp środkowych zalecane jest z uwagi na ich pozytywną rolę w tłumieniu hałasu i ograniczaniu emisji spalin (płynny ruch na rondzie), jak również z uwagi na niskie zajęcie cennej przestrzeni miejskiej. Podobnie niższe mają być koszty ich budowy, utrzymania, a także koszty (ludzkie i ekonomiczne) potencjalnych kolizji ([9], s. 28).

W zagospodarowaniu rond, a zatem i ich wysp środkowych, za priorytetowe (aczkolwiek często teoretycznie) uznaje się nie tylko zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, ale i kształtowanie zadowalających wizualnie układów i kompozycji przestrzennych oraz harmonijne wpasowanie się rond w przestrzeń urbanistyczną miasta. W kształtowaniu zieleni komponowanej rond potencjalną barierą jest warunek nieprzesłania widoczności. Zaleca się w tym celu: pozostawienie zewnętrznej części wyspy środkowej małego ronda o szerokości 2 m wolnej od krzewów i elementów małej architektury, przy jej pochyleniu nie większym niż 4°, w skrajnych wypadkach unika się nasadzeń wysokimi krzewami lub kształtuje się płaską wyspę. Niekiedy również to ostatnie działanie zapobiega spływowi gruntu z pochyłej wyspy na jezdnię po opadach deszczu ([9], s. 26–27).

Wydaje się, że najmniej kontrowersyjnym elementem zagospodarowania ronda jest obsadzenie wyspy środkowej roślinnością. Zieleń spełnia w tym wypadku zarówno funkcję dekoracyjną, jak i funkcjonalną w systemie komunikacyjnym ronda. Jak pisze Skórkowska [5] zieleń na rondzie, zwłaszcza krzewiasta, stanowi naturalną barierę, łagodzącą skutki potencjalnych kolizji na rondzie (zieleni hamuje pojazdy, które wypadły ze szlaków ronda, nie stanowi dla nich „sztywnej” bariery), ponadto odpowiednio dobrana kolorystyka roślin może ostrzegać kierujących i przypominać o konieczności zmniejszenia prędkości przed rondem. Jednak czym innym jest intencjonalnie dopracowana kompozycja roślinna, zwykle starannie utrzymywana, a czym innym obsianie wyspy środkowej trawą (mieszanką traw i roślinnych zielnych), kiedy jedynym zabiegiem pielęgnacyjnym staje się skoszenie trawy raz na miesiąc.

Pomimo istniejących ograniczeń zagospodarowanie rond stało się na świecie powszechną praktyką. Niekiedy ich rozplanowanie porządkowało na nowo przestrzeń miejską, nadając jej unikatową specyfikę. Za przykład posłużyć mogą paryskie ronda-place z unikatową, reprezentacyjną architekturą, stanowiące bardzo istotny i trwały element wizerunku miasta. Wielkośrednicowe ronda charakterystyczne są dla dziewiętnastowiecznych układów komunikacyjnych Londynu czy Nowego Jorku. Układ geometryczny rond, ich wielkość oraz zasady regulujące kierunki i pierwszeństwo na rondach ulegały zmianom. Popularne w XIX wieku ronda wielkośrednicowe ustąpiły miejsca rondom małym i średnim, bezpieczniejszym m.in. po wprowadzeniu pierwszeństwa ruchu pojazdów znajdujących się na rondzie (lata 60. XX wieku). Rozwój małych rond następuje w latach osiemdziesiątych w Szwajcarii, Francji, Holandii, w krajach skandynawskich, a później także w Niemczech [2].

### Przykłady zagospodarowania wysp środkowych na rondach w Polsce

Wydaje się, że omawiane w literaturze zasady projektowania i zagospodarowania rond uwzględniają założenia krajobrazowe wysp środkowych na rondach w Rybniku. Istniejące tam 24 ronda pełnią nie tylko funkcje komu-

nikacyjne, lecz także estetyczno-krajobrazowe. Co więcej, odpowiedzialne podmioty są świadome wielofunkcyjności wysp środkowych, czego wyrazem jest wykorzystanie ich wizerunku do promocji miasta (por. [3,4]).

Każde rybnickie rondo ma nazwę własną. Najczęściej jest to nazwa oryginalna, nawiązująca do miast partnerskich Rybnika (np. Szolnok, Dorsten itp.) lub do nazw zwyczajowych, stworzonych przez mieszkańców i użytkowników dróg, i w tym przypadku zwykle nawiązują do nazwy drogi wylotowej z Rybnika (np. Gliwickie, Boguszowickie (fot. 2), itp.). W pozostałych przypadkach nazwa związana jest z lokalizacją ronda w konkretnych uwarunkowaniach komunikacyjno-przestrzennych (np. Makro).



Fot. 2.  
Rondo Boguszowickie  
w Rybniku.  
Źródło: Rybnickie ronda wyspy  
zieleni, Urząd Miasta Rybnika.

Na wyspach środkowych spotkać można różnorodne kompozycje roślinne i roślinno-skalne, będące niewątpliwym walorem estetycznym rond<sup>4</sup>. Niektóre z nich kryją za sobą nie tylko przekaz estetyczny, ale i ideowy, jak chociażby roślinność na rondzie Europejskim na skrzyżowaniu ulic: Gliwickiej i Obwodnicy w Rybniku. Wyspę obsadzono jałowcem płozącym wiltonii o charakterystycznym niebieskim zabarwieniu, co w tym wypadku nasuwa skojarzenia z tłem flagi europejskiej. Kompozycje uzupełnia 12 gwiazd „wykonanych” z żółtych kulistych żywotników.

Podobne rozwiązanie zastosowano w przypadku ronda na zachodnich przedmieściach Krapkowic. Wyspa środkowa jest tam pagórem pokrytym roślinnością krzewiastą i zielną, z niewielkim obwałowaniem, ułożonym z jednakowej wielkości bloczków chodnikowych.

Jedną z idei kształtowania miejskich przestrzeni komunikacyjnych jest próba wykorzystania wysp środkowych rond jako swoistej przestrzeni wystawienniczej dla ekspozycji sztuki na wolnym powietrzu. Przykładem jest Lublin, gdzie tamtejszy urząd miasta podjął się zadania polegającego na nadaniu indywidualnego charakteru miejskich rond poprzez umieszczenie w obrębie ich wysp środkowych dekoracji rzeźbiarskich. Najliczniej rozpatrywano prace uczniów Zespołu Szkół Plastycznych w Lublinie, mających w większości charakter awangardowych instalacji. O ile jednak sam pomysł ozdobienia rond nie spotkał się z krytyką, o tyle projekty

<sup>4</sup> W odróżnieniu od samej koncepcji wprowadzania rond i ich wielkości, jako rozwiązań komunikacyjnych w Rybniku, co jest dyskutowane na forach internetowych i w prasie, por. dyskusja o rondach w Rybniku na: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=636611>.



rzeźbiarskie stały się źródłem kontrowersji, m.in. za sprawą braku szerszej publicznej debaty nad wyborem prac przeznaczonych do realizacji<sup>5</sup>. Jak się wydaje cały projekt na dobre utknął na etapie wyboru konkretnych realizacji.

Dość powszechną praktyką jest zagospodarowania wysp środkowych małych i średnich rond poprzez obsianie ich trawą. Często na środku ustawiony jest, najczęściej rozgałęziony, słup oświetleniowy. Z takim rozwiązaniem spotkamy się w Piekarach Śląskich, na drodze równoległej do budowanej autostrady A1. Z dwóch rond na ulicy Bytomskiej zachownie użytkownikom zasługuje na szczególną uwagę, bowiem na latarni umocowano kamerę obrotową (fot. 3). Rozszerza to funkcje ronda poza granice oczekiwane od tego typu skrzyżowań. Monitoring nie należy do funkcji przypisanych rondom.



Fot. 3. Rondo w Piekarach Śląskich (fot. G. Kosmala)

## Ronda we Wrocławiu

W maju 2010 roku we Wrocławiu było 17 rond oraz jeden obiekt „przypominający rondo”<sup>6</sup> (tab. 2). Tak znikoma liczba rond w mieście, jakim jest Wrocław, ze wzrastającym lawinowo z roku na rok natężeniem ruchu i problemami komunikacyjnymi może zastanawiać, ale stanowi to już problem wykraczający poza ramy tego opracowania.

Zdecydowana większość rond istniejących we Wrocławiu powstała w ostatnich latach wskutek przebudowywania niedrożnych szlaków komunikacyjnych w peryferyjnych lokalizacjach południowej części miasta. Zjawisko ronda, jako elementu porządkującego układy komunikacyjne i zwiększające ich bezpieczeństwo, rozwinęło się we Wrocławiu przede wszystkim wraz z wielkimi centrami handlowymi (m.in. Auchan, Magnolia, Futura Park). Koniecznym stało się za-

pewnienie bezpieczeństwa dojazdu do kompleksów handlowych oraz bezkolizyjnego poruszania się w obrębie terenów przez nie administrowanych (ronda wewnętrzne na terenach o przeznaczeniu parkingowym, stanowią 8 z 18 istniejących rond). Kolejne 2–3 ronda powstały w konsekwencji przystosowania sieci dróg dojazdowych do centrów handlowych (Magnolia, Futura Park) i ograniczenia negatywnych skutków oczekiwanego tu zwiększonego ruchu pojazdów (rys. 1).

Tabela 2

Ronda i obiekty „przypominające rondo” we Wrocławiu			
Lp.	Lokalizacja ronda	Formy zagospodarowania wyspy środkowej	Zarządca*
1	pl. Kościuszki	upamiętnienie (do roku 1945 pomnik i grób generała von Tautentziena, po wojnie pomnik został usunięty, po II wojnie głaz poświęcony pamięci „Bojowników o Wolność i Demokrację”; a po 1989 roku – Solidarności Walczącej); rachityczna roślinność	ZZM UM
2	ul. Zaporoska	trawa, niskie krzewy w kolistym układzie, na obrzeżach słupy oświetleniowe	ZDIUM
3	ul. Bystrzycka	trawa, centralnie usytuowany słup oświetleniowy	ZDIUM/ZZM UM
4	parking CH Magnolia: północne	trawa	prywatne (CH Magnolia)
5	parking CH Magnolia: centralne-zachodnie	trawa	prywatne (CH Magnolia)
6	parking CH Magnolia: centralne-wschodnie	trawa	prywatne (CH Magnolia)
7	parking CH Magnolia: południowo-zachodnie	trawa	prywatne (CH Magnolia)
8	parking CH Futura	centralnie usytuowany słup reklamowy, niskie rośliny ozdobne (w tym płożące) w geometrycznych układach,	prywatne (CH Futura Park)
9	Ulice Mińska/Graniczna, Rotmistrza Witolda Pileckiego	trawa, na obrzeżach wyspy słupy oświetleniowe	ZDIUM/ZZM UM
10	ulice Mińska/Stanisławowska	trawa, centralnie usytuowany słup oświetleniowy	ZDIUM
11	CH Auchan, zjazd na Aleję Karkonoską**	trawa, w centrum pojedynczy niewysoki krzew (drzewo?)	ZDIUM/ZZM UM
12	parking CH Auchan	trawa, pojedyncze niskie krzewy, centralnie usytuowany słup oświetleniowy	prywatne (CH Auchan)
13	ul. Czekoladowa**	trawa, pojedyncze sadzonki drzew, na obrzeżach słupy oświetleniowe	ZDIUM
14	Trasa Przemysłowa, przy Dolnośląskim Centrum Hurtu Rolno-Spożywczego	trawa, niskie krzewy, granitowe głazy, w tym większy centralnie wyeksponowany	ZDIUM/ZZM UM
15	ulice Grota Roweckiego/Parafialna	trawa, wysoka wyspa środkowa	Biuro Funduszu Spójności UM
16	ulice Monte Cassino/Dembowskiego	minirondo z przejezdną wyspą środkową,	ZDIUM
17	pl. Powstańców Śląskich	drzewa, krzewy, trawa, trakcja tramwajowa, mała architektura – neogotycki budynek szkieletu miejskiego, wyspa środkowa przejezdna dla komunikacji tramwajowej	ZZM UM
18	rondo Reagana	nowoczesna konstrukcja przystanków autobusowych i tramwajowych z metalu i szkła, wyspa środkowa przejezdna dla komunikacji tramwajowej i autobusowej	ZDIUM
19	parking CH Korona	trawa, centralnie usytuowany słup oświetleniowy	prywatne (CH Korona)

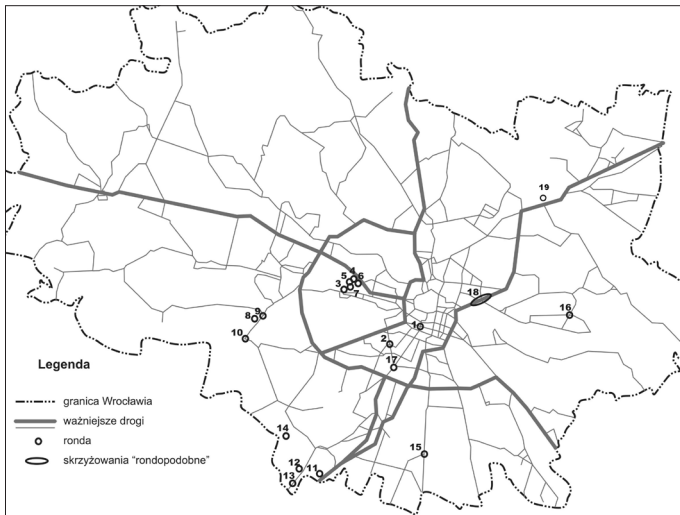
\* na podstawie danych z ZDIUM we Wrocławiu, stan na 4.06.2010.

\*\* rondo znajduje się na granicy miasta  
ZDIUM – Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta  
ZZM UM – Zarząd Zieleni Miejskiej Urzędu Miasta

Źródło: opracowanie własne

<sup>5</sup> Wprowadzić zwycięskie prace zostały wybrane m.in. dzięki internetowej sondzie przeprowadzonej w „Kurierze Lubelskim”, która wyłoniła, zdaniem osób biorących w niej udział, najlepsze prace. Przeciw wyborowi internautów zaprotowali m.in. przedstawiciele środowisk plastycznych. Konflikt wobec nowej estetyki rond lubelskich prowokuje pytania o to, kto ponosi odpowiedzialność i podejmuje decyzje mające wpływ na fizjonomię i estetykę miejskich przestrzeni publicznych.

<sup>6</sup> W opracowaniach fachowych funkcjonuje też nazwa „plac z wyspą centralną”, por.: Wierzchowski M., *Ronda – wpływ oznakowania na zachowania kierowców* – cz. I, dostępne na: <http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/projektowanie/729-ronda-wplyw-oznakowania-na-zachowania-kierowcow?start=1>.



Rys. 1. Ronda i obiekty „rondopodobne” we Wrocławiu (numeracja rond jak w tabeli 2)  
Źródło: opracowanie własne

Pojedyncze ronda powstają w różnych częściach miasta jako element usprawniający ruch samochodów w przecięzionej sieci drogowej Wrocławia. W ścisłym centrum miasta tworzenie nowych rond jest praktycznie niemożliwe ze względu na zwartą i zabytkową zabudowę.

Takim elementem porządkującym jest też rondo Reagana (fot. 4), oddane do użytku w 2009 roku. Wbrew oficjalnej nazwie skrzyżowanie nie jest rondem, lecz zespołem przylegających skrzyżowań trzech ulic: placu Grunwaldzkiego, Skłodowskiej-Curie i Piastowskiej. Jest to „megaskrzyżowanie” z umieszczonym na środku podwójnym przystankiem komunikacji miejskiej, a jezdnie placu Grunwaldzkiego omijają go łagodnymi łukami. Ruch na rondzie Reagana reguluje rozbudowany system sygnalizacji świetlnej.

Nieliczne ronda powstały w starszych układach komunikacyjnych w centrum miasta, z czego dwa są dziedzictwem poniemieckim. Są one najstarszymi elementami infrastruktury komunikacyjnej o kształcie rond i reprezentują typy zróżnicowane pod względem wielkości. Rondo na placu Kościuszki i rondo przy ul. Powstańców Śląskich (plac Powstańców Śląskich) spełniają, prócz podstawowych (komunikacyjnych), również inne funkcje, w tym estetyczne: w przypadku tego pierwszego, z uwagi na centralną lokalizację pomnika (także w czasach przedwojennych), w drugim – kompozycję zieleni ozdobnej (wysokiej i krzewiastej),



Fot. 4. Widok na rondo Reagana w kierunku wschodnim (fot. D. Chylińska)

elementy małej architektury na wewnętrznym placu (szalet w neogotyckim budynku) oraz monumentalną zabudowę użyteczności publicznej na zewnątrz szlaków jezdnych.

### Krajobraz wysp środkowych wrocławskich rond

Poza rondami na pl. Kościuszki, pl. Powstańców Śląskich oraz, od niedawna, rondem Rotmistrza Pileckiego i dyskusyjnym rondem Reagana, pozostałe nie posiadają nazw własnych i identyfikowane są dość nieprecyzyjnie od nazw ulic, na których są zlokalizowane. Nie jest zatem wykorzystana w tym przypadku możliwość organizacji (także w sensie mentalnym) przestrzeni wokół rond, które nie spełniają funkcji znaczeniowych i geograficznych markerów na mapie miasta. W jednym tylko przypadku (pl. Kościuszki) rondo posiada nazwę własną również dla wyspy środkowej (Skwer Solidarności Walczącej, fot. 5). Natomiast rondo w pobliżu CH Futura Park (skrzyżowanie ulic Mińskiej i Granicznej) imię Rotmistrza Witolda Pileckiego<sup>7</sup> otrzymało dopiero 31.03.2010 roku. Wybór ten wzbudzał kontrowersje, nie ze względu na samą postać, lecz jej związki z miejscem i miastem. Wybór powszechnie znanych, ale łączonych z konkretnym miejscem (w wymiarze lokalnym czy regionalnym) patronów rond wydaje się kwestią nie tylko czysto nazewniczą, ale i ważnym elementem budowania tożsamości miejsca, relacji między przestrzenią a mieszkańcami, jak również polityki historycznej.

Współczesne ronda Wrocławia w niewielkim stopniu wykorzystują dla celów estetycznych przestrzeń wysp środkowych. Najczęściej płaskie (wyj. ul. Grota Roweckiego/ul. Parafialna) i nieprzejezdne, obsiane są trawą (fot. 5 i 6) lub rzadziej obsadzone roślinnością krzewiastą<sup>8</sup>. Sporadycznie na wyspie środkowej znaleźć można niskie, młode drzewa o niezróżnicowanym składzie gatunkowym. Poza rondem wewnętrznym na terenie CH Futura Park (fot. 7) nasadzenia roślinności nie tworzą układów geometrycznych, rzadko też cechują się zróżnicowaną lub kontrastową kolorystyką. Nielicznie wykorzystywane są elementy dekoracji parzebiarskiej (granitowe głazy na rondzie przy Trasie Przemysłowej; fot. 8) i nie realizują one żadnego przekazu ideowego. Niemal zupełnie niezauważalnym pozostaje w krajobrazie rondo na skrzyżowaniu ulic Dembowskiego i Monte Cassino, gdzie nic poza znakiem drogowym (także ze względu na przejeżdżającą wyspę środkową, w postaci czerwonego znaku na jezdni) nie uprzedza kierowców o zmianie organizacji ruchu, czego efektem jest dosyć chaotyczne jego pokonywanie.

<sup>7</sup> Rotmistrz Witold Pilecki był żołnierzem Armii Krajowej, a po wojnie został zamordowany przez władze komunistyczne. Jego postać, choć wielowymiarowa i ważna w historii Polski, nie jest bezpośrednio związana z historią miasta, także tą powojenną.

<sup>8</sup> Charakterystyka zagospodarowania wysp środkowych roślinnością dotyczy stanu późną wiosną 2010 roku. Latem nastąpiły niewielkie zmiany na niektórych rondach. Skwer Solidarności Walczącej uzyskał nowe nasadzenia roślin. Na parkingu przy CH Auchan rośliny krzewiaste zastąpiono tujami. Działania te poprawiły estetykę miejsc, jednak nie są realizacją szerszego programu zagospodarowania wysp środkowych.





Fot. 5. Skwer Solidarności Walczącej na pl. Kościuszki (fot. G. Kosmala)



Fot. 6. Rondo przy ulicy Bystrzyckiej z trawiastą wyspą środkową (fot. G. Kosmala)



Fot. 7. Rondo przy CH Futura Park z geometrycznymi nasadzeniami roślin ozdobnych na wyspie środkowej i centralnie usytuowanym słupem reklamowym (fot. D. Chylińska)



Fot. 8. Wyspa środkowa z granitowymi głazami na rondzie na Trasie Przemysłowej (fot. D. Chylińska)

Z uwagi na nikłe i raczej prowizoryczne zagospodarowanie ronda wrocławskie w zasadzie nie spełniają również funkcji ekologicznych i akustycznych. Nie realizują także, poza standardowym oznakowaniem szlaków komunikacyjnych, warunku czysto funkcjonalnego dla kierowców: nie są widoczne z daleka i nie stanowią bariery dla wzroku<sup>9</sup>. Trawiaste i zlewające się ze zdominowaną przez elementy techniczne infrastrukturą drogową lub otaczającą zielenią (fot. 6) wrocławskie ronda nie odpowiadają współczesnym trendom ich kształtowania i relacji z otoczeniem (naturalnym czy antropogenicznym). Jak pisze Tokarska [7] „względy bezpieczeństwa są jednym z wielu powodów zachęcających do wprowadzania odpowiednio dobranej zieleni”. Powód odejścia od obsadzania wysp rond trawą jest w tym wypadku również praktyczny: trawnik, jeśli ma być poddany właściwym zabiegom pielęgnacyjnym, jest trudny do utrzymania w obrębie zamkniętych rond. Korzystniejszym jest zastosowanie krzewów, krzewinek i bylin, co w przypadku Wrocławia jest nadal rzadką praktyką.

Odpowiedzialność za zagospodarowanie wysp środkowych na rondach we Wrocławiu spoczywa na dwóch grupach instytucji: w sześciu przypadkach jest to ZZM UM<sup>10</sup>, a w pozostałych ośmiu ronda i wyspy są w rękach prywatnych (to jest centrów handlowych). Przyczyny generalnego zaniechania zagospodarowania koncepcyjnego są zapewne różne, lecz skutki dokładnie te same – zastosowanie podejścia minimalistycznego, polegającego na obsianiu wyspy trawą.

Koszty mogą grać rolę w przypadku instytucji administracji samorządowej, jaką jest Zarząd Zieleni Miejskiej, natomiast nie stanowią kryterium ograniczającego w przypadku np. centrów handlowych. Problem polega więc przede wszystkim na traktowaniu systemu komunikacyjnego miasta przede wszystkim jako mechanizmu czysto tranzytowego (zapewniającego przepływ z punktu A do punktu B), a nie jako szkieletu organizującego przestrzeń miejską, pozostającego w ścisłej relacji z otoczeniem.

Czysto utylitarne podejście uwidacznia się także w wykorzystaniu wyspy środkowej jako przestrzeni reklamowej (fot. 7), której oddziaływanie wykracza daleko poza niewielkich rozmiarów wyspę. Potężnych rozmiarów słup, w górnych partiach szczelnie obwieszony tablicami reklamowymi, przynosi dochody właścicielom wyspy środkowej, zapewne wyższe od kosztów poniesionych na uzupełnianie niskiej zieleni, niszczonej przez użytkowników parkingu. Poprzez absorbowanie uwagi kierowców i pasażerów taki słup może stanowić (umiarkowane) zagrożenie dla ruchu na drogach dojazdowych do centrum handlowego.

Problem zagospodarowania rond Wrocławia dostrzegany jest przez władze miasta i branżowe środowisko naukowe, oczym świadczą kolejne inicjatywy konkursowe na projekty kompleksowego zagospodarowania rond. Rzadko tego rodzaju inicjatywy mają miejsce przy porozumieniu wszystkich zain-

<sup>9</sup> Można dyskutować, czy poprzez zlokalizowanie latarni ulicznych na rondzie, kryterium funkcjonalności nie jest w jakimś stopniu spełnione.

<sup>10</sup> Przy czym w czterech przypadkach właścicielem terenu jest ZDiUM, a za zagospodarowanie odpowiada ZZM, por.: tabela 2.

teresowanych, nieczęsto też kończą się realizacją zwycięskiego projektu. Przykładem jest Międzynarodowy Konkurs na Koncepcję Rzeźbiarską Ronda Granicznego<sup>11</sup> we Wrocławiu, ogłoszony w sierpniu 2008 roku przez Urząd Miasta Wrocławia oraz Akademię Sztuk Pięknych we Wrocławiu, a ostatecznie unieważniony przez prezydenta Wrocławia ze względów formalnych<sup>12</sup>. Rondo na skrzyżowaniu ulic Mińskiej i Granicznej do maja 2010 nie doczekało się zagospodarowania wykraczającego poza standardowe i powszechnie praktykowane obsianie wyspy trawą. Problem zagospodarowania przestrzeni skrzyżowania ulic Mińskiej i Granicznej nadal wzbudza zainteresowanie – kolejna, częściowo zrealizowana koncepcja radnych polega na umiejscowieniu na wyspie środkowej pomnika rotmistrza Witolda Pileckiego, od niedawna patrona ronda.

## Podsumowanie

Peryferyjne położenie rond przy ważnych wlotowych trasach komunikacyjnych podkreśla ich znaczenie w tworzeniu pierwszego wizerunku/wizytówki Wrocławia dla przyjezdnych – w założeniu miasta przyjaznego dla mieszkańców i gości, charakterystycznych, a nie anonimowych miejsc. Taką samą wizytówką są ronda na parkingach i drogach dojazdowych do centrów handlowych. Rozwijająca się turystyka handlowa sprawia, że przyciągają one klientów i odwiedzających nie tylko z obszaru miasta, lecz także z jego okolicy w promieniu co najmniej 60 km. Przykład innych elementów komunikacyjnych, które stały się atrakcją turystyczną czy nawet wizytówką turystyczną miejsc takich jak Paryż (rondo de Gaulle'a), nowojorski Most Brookliński czy w skali regionalnej most Grunwaldzki we Wrocławiu, świadczy o tym, iż mogą one współtworzyć popularny turystyczny wizerunek miasta.

Jak pisze Bińkowska [1, s. 17]: „Rozwój systemu zieleni publicznej jest zapisem przemian społeczności miejskiej. Jej ambicji, aspiracji politycznych i kulturalnych, preferencji estetycznych (...)”. Czy zatem brak dbałości o zieleni miejską, również w układach komunikacyjnych, jest przykładem „braku ambicji” czy ambiwalencji włodarzy Wrocławia (brak zagospodarowania rond kłóci się z aspiracjami miasta do rangi ośrodka nowoczesnego, europejskiego itp.)? Ale prócz braku koncepcji i konsekwencji w wykorzystaniu zieleni, także inne elementy, pojawiające się, bądź nie, na wyspach środkowych we Wrocławiu, mogą budzić wątpliwości. Niewykorzystanie wysp środkowych jako elementu wizerunku miasta, nienadanie im walorów symbolicznych i w niewielkim stopniu walorów estetycznych jest zaniechaniem tym poważniejszym, że co roku miliony osób się o tym przekonują.

Winą za niską jakość przestrzeni transportowej (nie tylko w jej sensie stricte infrastrukturalnym) obarczyć można procesy deprecjacji „ulicy” jako miejsca spotkań i społecznej in-

terakcji. Godząc się na nijaką przestrzeń rond (a więc specyficznych placów), milcząco akceptujemy utratę nie tylko cennej przestrzeni w sensie geograficznym czy estetycznym, tracimy również możliwość społecznego i ideologicznego dialogu między miastem a tworzącą je społecznością.

Miasta takie jak Wrocław ulegają coraz szybszej transformacji. Powstają dzielnice mieszkalne (sypialne) coraz bardziej oddalone od centrum, zatem mieszkańcy spędzają coraz więcej czasu, obserwując rzeczywistość swojego miasta z za szyb samochodu czy autobusu. Przebudowie podlegają zarówno elementy technicznej infrastruktury miasta, ale co w tym wypadku najistotniejsze – „obraz mentalny”, jego wyobrażenie, więź łącząca mieszkańców z miejscami, wokół których koncentruje się ich życie. W warunkach „rozluźniania się” przestrzeni miejskiej rozluźnieniu ulegają również więzi mieszkańców z miastem traktowanym jako całość, a nie jako zbiór miejsc. Bezimiennie, nieczytelne w krajobrazie ronda nie sprzyjają uzupełnianiu mapy mentalnej miasta, a nawet pogłębiają alienację człowieka wobec zurbanizowanej przestrzeni miejskiej.

W warunkach tej stałej zmienności warto zadbać o czytelne, powszechnie rozpoznawalne geograficzne markery miasta. Ronda i ich wyspy środkowe nadają się do tego celu znakomicie. Wizualna „odrębność” rond w krajobrazie, dzięki ich stosownemu zagospodarowaniu, zdaje się być warunkiem ich właściwej partycypacji w kształtowaniu przestrzeni społecznej miasta.

## Literatura i źródła

1. Bińkowska I., *Natura i miasto. Publiczna zieleni miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII wieku do początku XX wieku*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006.
2. *Instrukcja projektowania małych rond*, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1996.
3. *Rybnickie ronda wyspy zieleni*, Urząd Miasta Rybnika, 2005.
4. *Rybnickie ronda – wyspy zieleni*, ZZM w Rybniku, dostępne na stronie: <http://www.rybnik.pl/zielen/index.php?id=ronda> [19.05.2010].
5. Skórkowska A., *Rondo jako element krajobrazu miasta*, „Przegląd Komunalny”, 2002 nr 8.
6. Sutkowska E., *Współczesny kształt i znaczenie zieleni miejskiej jako zielonej przestrzeni publicznej w strukturze miasta – przestrzeń dla kreacji*, Teka Kom. Arch. Urb. Stud. Krajobr. – OL PAN, 2006.
7. Tokarska L., *Zieleni na rondach*, „Zieleni Miejska”, 2007, nr 9.
8. Tracz M., *Wytoczne projektowania skrzyżowań drogowych. Cz. I. Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane*, Radamsa, Kraków 2001.
9. Tracz M., *Wytoczne projektowania skrzyżowań drogowych. Cz. II. Ronda*, Radamsa, Kraków 2001.
10. Wierzchowski M., *Ronda – wpływ oznakowania na zachowania kierowców – cz. I*, 2009; dostępne na: <http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/projektowanie/729-ronda-wplyw-oznakowania-na-zachowania-kierowcow?start=1> [1.07.2010].
11. [http://www.newroclaw.pl/index.php?op=konkurs\\_projekty&id=3](http://www.newroclaw.pl/index.php?op=konkurs_projekty&id=3) [19.05.2010].
12. <http://www.newroclaw.pl/konkurs-3.html> [28.06.2010].
13. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=636611> [6.07.2010].

<sup>11</sup> Prace zgłoszone do konkursu można obejrzeć na stronie: [http://www.newroclaw.pl/index.php?op=konkurs\\_projekty&id=3](http://www.newroclaw.pl/index.php?op=konkurs_projekty&id=3).

<sup>12</sup> Z uwagi na naruszenie przez organizatorów przepisów ustawy o zamówieniach publicznych, por.: <http://www.newroclaw.pl/konkurs-3.html>.