

Jacek BURDZIŃSKI, Janusz GUBAŃSKI

Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
Instytut Architektury Krajobrazu
Wrocław, Polska
e-mail: jacek.burdzinski@up.wroc.pl; janusz.gubanski@up.wroc.pl

KĘPA MIESZCZAŃSKA WE WROCŁAWIU – INTEGRACJA FORMALNEJ I FUNKCJONALNEJ WYSPY Z MIEJSKĄ PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ

KĘPA MIESZCZAŃSKA IN WROCLAW – INTEGRATION OF FORMAL AND FUNCTIONAL ISLAND WITH THE URBAN PUBLIC SPACE

Słowa kluczowe: integracja formalna i funkcjonalna, Kępa Mieszczańska we Wrocławiu, tereny nadrzeczne, wyspa, krajobraz kulturowy, zagospodarowanie przestrzenne

Key words: formal and functional integration, Kępa Mieszczańska in Wrocław, riverside, island, cultural landscape, spatial planning

Streszczenie

Wrocław, jako miasto z rozwiniętą siecią rzeczną, posiada liczne wyspy różniące się między sobą: pochodzeniem, powierzchnią, stopniem i formą zagospodarowania. Jedną z nich jest Kępa Mieszczańska zlokalizowana w zachodniej części miejskiego odcinka Odry. Już od XIII w. lokowano w jej obrębie obiekty wykorzystujące energię wody oraz transport wodny. W drugiej połowie XVIII w. powstały obszerne koszary, będące podstawą rozległych zabudowań wojskowych. Specyficzny sposób zagospodarowania i użytkowania wyspy spowodował dodatkowe ograniczenie jej dostępności. Funkcje przemysłowo-magazynowe i militarne, choć zredukowane po 1945 r., przetrwały do początku lat 90. XX w. Obecnie na Kępie Mieszczańskiej trwa planowy proces przekształcania terenów poprzemysłowych i powojkowych w tereny ogólnodostępne. W artykule przedstawiono problematykę i proces powolnej integracji wyizolowanego formalnie i funkcjonalnie obszaru Kępy Mieszczańskiej z miejską przestrzenią publiczną Wrocławia.

Abstract

Wrocław, as a city with a developed waterway network, has numerous islands differing between themselves in the origin, the area, the step and the form of developing. One of them is the Kępa Mieszczańska island located in the western part of city's section of Odra river. Already from 13th century the objects that used energy of water and water transport were located in its range. In the second half of 18th century a large barracks, underlying of extensive military buildings had been formed. The specific way of developing and using the island caused additional restriction of its accessibility. Industrial-stock and military functions, although reduced after 1945, held out until the beginning of the nineties. Nowadays on Kępa Mieszczańska lasts a planned process of transforming post-industrial's and post-military's areas into a generally accessible space. The article shows an issue and slow process of integration the structural and functional isolated area of Kępa Mieszczańska with the Wrocław's urban public space.

WPROWADZENIE

Miasta, będące złożonymi strukturami przestrzennymi, posiadają wiele zróżnicowanych, ale równocześnie współzależnych i uzupełniających się obszarów funkcjonalnych, społecznych i fizjonomicznych (Chmielewski, 2010). Wśród konglomeratu wzajemnie splecionych w wielopłaszczyznowych zależnościach elementów istnieją przestrzenie, które są silnie wyodrębnione z organizmu miejskiego w sposób formalny i/lub funkcjonalny. Odrębność tak wyizolowanych stref – wysp – wynikać może zarówno z morfologii terenu jak również z planowej, świadomej i celowej izolacji obszaru. Zatem, wyspami w mieście są naturalne i sztuczne tereny otoczone wodą (wyspy formalne), jak również izolowane tereny o specyficznych funkcjach, np.: jednostek wojskowych, zakładów penitencjarnych, przemysłowych, ale też strzeżone osiedla mieszkaniowe (wyspy funkcjonalne).

Naturalne wyspy, utworzone w korytach rzek i ich rozlewisk, chętnie były wykorzystywane do zakładania osad, które na przestrzeni stuleci często przekształciły się w duże organizmy miejskie. Przykładami mogą być lokacje Wrocławia, Poznania, Głogowa i wielu innych miast europejskich. Wykorzystano w tym wypadku oczywisty dostęp do wody (względy bytowe – żywnościowe i sanitarne), ale i potencjał militarno-obronny oraz komunikacyjny (przejścia przez rzekę – brody i pierwsze mosty) (Małachowicz, 1992; Pancewicz, 2004). Dzisiaj, wyspy rzeczne na terenach miejskich, które powstały w sposób naturalny bądź sztuczny to również ostoje fauny i flory, ważne obszary w układach zieleni miejskiej. Pamiętać należy, że problem wyspiarskości to nie tylko dosłowne wyspy – wyspy formalne, ale coraz częściej wyspy funkcjonalne, czyli obszary lądowe w celowy sposób wydzielone z przestrzeni miasta, będące strefami związanymi z funkcjami np. przemysłowymi, militarnymi czy penitencjarnymi. Wszystkie te funkcje w oczywisty sposób są wyodrębnione z szerszej całości. Bez swobodnej dostępności z przyległej przestrzeni miejskiej są wyraźnymi, izolowanymi wyspami funkcjonalnymi. Nieco inny charakter posiadają obszary związane z usługami, np. wielkopowierzchniowe centra handlowe. Również w tym przypadku dochodzi do istotnego wyodrębnienia znacznych struktur przestrzennych z otoczenia. Oczywistym jest konieczność dobrego skomunikowania tych miejsc z pozostałym terenem, niemniej jednak, wyodrębniona monokultura funkcjonalna prowadzić może do pojawienia się typowych problemów związanych z wyspowym charakterem miejsca – izolacja i wyodrębnienie funkcjonalne, architektoniczne, komunikacyjne, czasowa niedostępność.

Kolejnymi obszarami wykazującymi cechy wyspiarskości są przestrzenie mieszkaniowe. Będą to zarówno, bardzo liczne dziś, celowo izolowane (grodzone) osiedla, często postrzegane jako wyspy bogactwa i elitarności, jak również osiedla czy wręcz całe dzielnice ubóstwa i wykluczenia społecznego. W pierwszym przypadku otoczone ogrodzeniem, murem, strzeżone dziesiątkami kamer. W drugim – wydzielone psychologiczną barierą mówiącą o złym pochodzeniu terenu czy zagrożeniu bezpieczeństwa.

W przypadku Kępy Mieszczańskiej we Wrocławiu mamy do czynienia z połączeniem dwóch form separacji – formalnej i funkcjonalnej. Jej charakterystyczne,

pierwotne zagospodarowanie (przemysłowo-magazynowe i militarne) wprowadziło dodatkowe ograniczenie jej dostępności wzmacniając, oprócz formalnej (naturalna wyspa odrzańska), również i funkcjonalną izolację. Po dziesięcioleciach odrębności Kępy Mieszczańskiej, od lat 90. XX w., w wyniku wygaszania dominujących funkcji oraz rozbudowy układu komunikacyjnego postępują powolne procesy integracji wyspy z przestrzenią miejską.

Celem opracowania jest próba przedstawienia zagadnienia izolacji formalnej i funkcjonalnej wyspy w strukturze zurbanizowanej oraz procesu jej integracji z przestrzenią publiczną miasta. Zagadnienie omówiono na przykładzie Kępy Mieszczańskiej, będącej największą wyspą miejskiego odcinka Odry we Wrocławiu. Praca została przygotowana w oparciu o badania terenowe, analizy materiałów źródłowych oraz literatury przedmiotu.

KĘPA MIESZCZAŃSKA – PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA

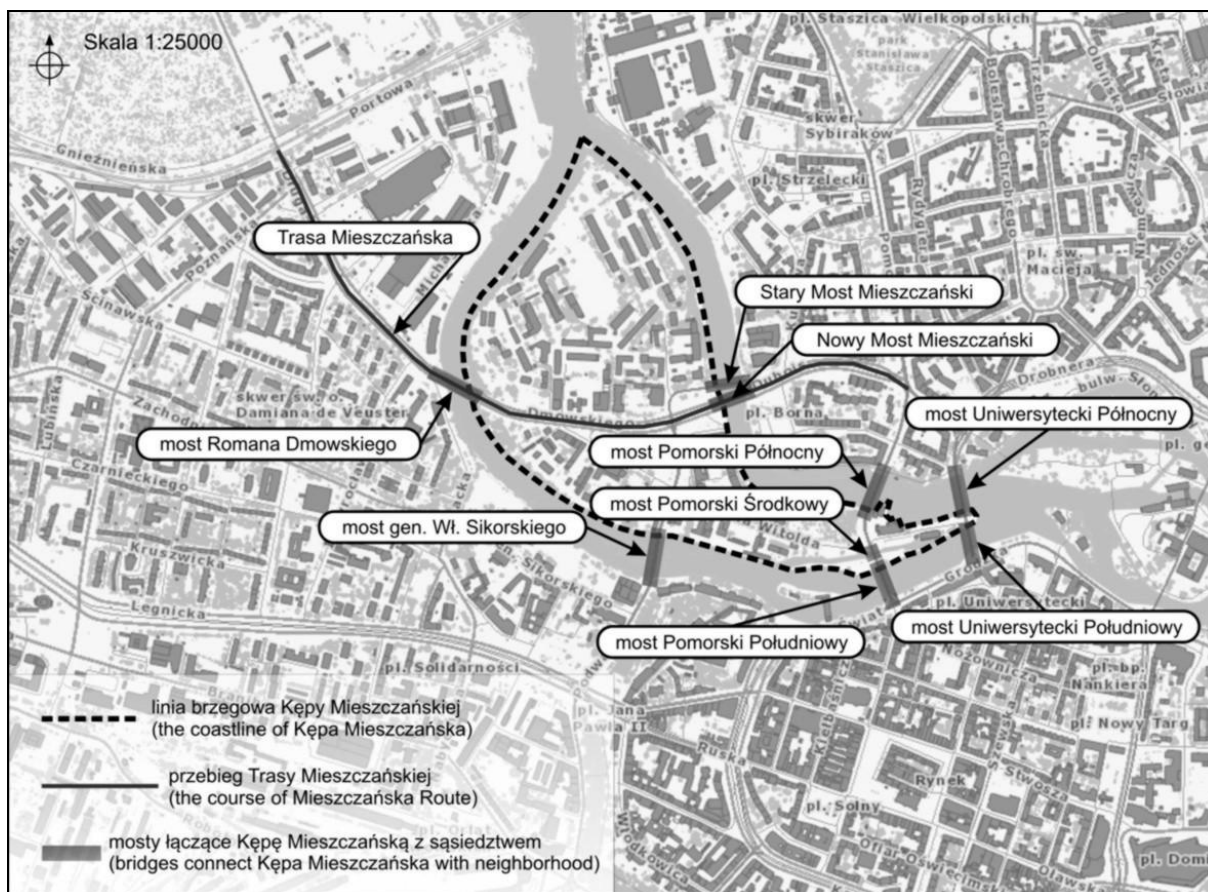
Wrocław, jako miasto leżące w dorzeczu Odry i jej dopływów: Widawy, Ślęzy, Bystrzycy i Oławy, posiada liczne wyspy różniące się między sobą pochodzeniem, formą, powierzchnią i stopniem zagospodarowania. Jedną z nich jest Kępa Mieszczańska – wyspa leżąca poniżej wschodniej grupy, najbardziej znanych wysp odrzańskich we Wrocławiu, złożonych pierwotnie z Ostrowa Tumskiego, Wyspy Piasek, Młyńskiej, Słodowej i Bielarskiej. To właśnie w obrębie Ostrowa Tumskiego, w miejscu rozdzielenia Odry na wiele odnóg oraz istniejącego, łatwego do pokonania brodu, powstał gród będący załóżkiem Wrocławia.

Kępa Mieszczańska to duża wyspa (ok. 35 ha) o osi podłużnej wschód-zachód, zlokalizowana w centrum Wrocławia, w zachodniej części miejskiego odcinka Odry między jej 252 a 254 kilometrem, pomiędzy Odrą Północną a Odrą Południową (Sumiślawski, 2011). Wysokość terenu wyspy waha się w granicach ok. 117,5 do 118,5 m n.p.m. Południowo-wschodnia częścią wyspy leży zaledwie około 500 m od rynku i sąsiaduje z obszarem Parku Kulturowego Stare Miasto.

Obecnie jest ona skomunikowana z częścią lądową Wrocławia pięcioma przeprawami mostowymi (ryc. 1). Są to: mosty Uniwersyteckie (Północny i Południowy) – zlokalizowane na wschodnim krańcu wyspy; mosty Pomorskie (Północny, Środkowy, Południowy) – około 250 m w dół rzeki od mostów Uniwersyteckich, przerzucone są nad wodami Odry Północnej, Południowej oraz kanałem śluzy Mieszczańskiej; mosty Mieszczańskie (stary z 1876 r. i nowy z 1998 r.) – zlokalizowane nad Odrą Północną, most Romana Dmowskiego oddany do eksploatacji w 1994 r., łączący Kępę Mieszczańską przez Odrę Południową z zachodnią częścią miasta oraz most Sikorskiego – przerzucony nad Odrą Południową w ok. km 253,75 (Łagiewski, 2004).

Charakter obecnego zagospodarowania terenu odpowiada wieloletnim nawarstwieniom urbanistycznym i formom użytkowania. Od lat 90. XX w., po przecięciu Kępy Mieszczańskiej tzw. Trasą Mieszczańską, występuje wyraźny podział funkcjonalny wyspy. Uogólniając, stwierdzić można, że w chwili obecnej: w północnej

części dominują obszary powojenne z obszernymi terenami zieleni, w centralnej i wschodniej części wyspy od strony Odry Południowej przeważają zespoły przemysłowe i poprzemysłowe, natomiast w części środkowej i wschodniej od strony Odry Południowej wyróżniają się tereny mieszkaniowe.



Ryc. 1. Mosty łączące Kępę Mieszczkańską z sąsiedztwem oraz przebieg Trasy Mieszczkańskiej.

Źródło: opracowanie autorskie J. Burdziński, na podkładzie ze strony: www.geoportal.wroclaw.pl.

Fig. 1. The bridges connect Kępa Mieszczkańska with neighborhood.

Source: drew up by the J. Burdziński, based on the map from: www.geoportal.wroclaw.pl.

RYS HISTORYCZNY ZAGOSPODAROWANIA

Kępa Mieszczkańska z racji niższego położenia w stosunku do wschodniej grupy wysp wrocławskich bywała często zalewana wodami Odry. W związku z tym procesy osiedleńcze na jej obszarze, jak również jej zagospodarowanie gospodarcze nastąpiło znacznie później aniżeli pobliskiego Ostrowa Tumskiego, wyspy Młyńskiej czy wyspy Piasek (Harasimowicz, Suleja, 2006). Pierwsze poważne inwestycje związane z budową obiektów hydrotechnicznych miały miejsce w połowie lat 30. XIV w. W 1334 r., w wyniku podpisania umowy pomiędzy władzami miasta a krakowskim patrycjuszem Mikołajem Wierzyńskim rozpoczęto budowę pierwszych młynów w obrębie wschodniego cypla wyspy (Junkiewicz, 1984). Inwestycje te stały się

załążkiem dolnego stopnia piętrzącego w obrębie ówczesnego Wrocławia. W następnych latach powstały kolejne obiekty wykorzystujące energię wody, m.in. folusze i słodownie. W połowie XVI w. powstała papiernia oraz urządzenia pompowe, dostarczające rurociągami wodę dla mieszkańców Wrocławia (Junkiewicz, 1984). Około 1670 r., w środkowej części południowego nabrzeża wyspy powstał port miejski (ryc. 2), zaopatrzony w umocnione nabrzeża oraz magazyny, a od 1681 r. w okazały żuraw portowy (Harasimowicz, Suleja, 2006; Małachowicz, 1992).



Ryc. 2. Port miejski na Kępie Mieszczańskiej, poł. XVIII w.

Źródło: Wernher, 1750, s. 381, <http://www.bibliotekacyfrowa.pl/publication/7114>.

Fig. 2. Municipal port on Kępa Mieszczańska, half of 18th century.

Source: Wernher, 1750, s. 381, <http://www.bibliotekacyfrowa.pl/publication/7114>.

W sąsiedztwie portu uruchomiono manufaktury metalurgiczne i włókiennicze. Dopelnieniem przemysłowej funkcji Kępy było wzniesienie w drugiej połowie XVIII w. okazałych zabudowań rafinerii cukru. Obiekty zakładu przetwarzającego trzcinę cukrową zaprojektowane przez Karla Gottharda Langhansa utrzymane były w klimacie architektury klasycystycznej. Od połowy XIX w., w wyniku rozwoju urbanistycznego Wrocławia oraz rozwoju techniki, obiekty przemysłowe w obrębie Kępy Mieszczańskiej zaczęły tracić na znaczeniu. W innych częściach miasta powstały nowoczesne porty rzeczne i wodociągi. Nowe zakłady przemysłowe uniezależniające się od energii wody otrzymywały korzystniejsze pod względem komunikacyjnym lokalizacje. Choć znaczenie przemysłowe wyspy znacznie zmalało – rafineria działała do lat 60. XIX w.; w miejscu młynów tartaków i foluszy, po przebudowie stopnia wodnego w połowie lat 20. XX w. wzniesiono nowoczesne elektrownie wodne; port rzeczny pracował do 1945 r. – portowo-magazynowy charakter zabudowy ciągle określał wizerunek wschodniej części Kępy Mieszczańskiej (Junkiewicz, 1984; Małachowicz, 1992).

Oprócz funkcji przemysłowych niezwykle istotną formą zagospodarowania wyspy były funkcje militarne. To właśnie one, obok przemysłu, określiły na dziesięciolecie charakter wyspy. Pierwsze fortyfikacje powstały na wyspie już w połowie XVII w. – w czasie wojny 30-letniej. W 1788 r. zbudowano obszerne Koszary Artylerii wg projektu Karla Gottharda Langhansa. Potężne obiekty, z których największe o długości 136 m miały kubatury po ok. 35 tys. m³, były utrzymane w duchu architektury klasycystycznej. Osiemnastowieczne budynki koszarowe zostały usytuowane wokół trójkątnego placu apelowego. Kolejne rozbudowy przypadające na okres po likwidacji fortyfikacji miejskich (po 1807 r.) przebiegały przez niemal cały XIX w. oraz w pierwszych dziesięcioleciach wieku XX. Powstały wówczas liczne magazyny wojskowe, stajnie, wozownie, prochownie, budynki administracyjne i mieszkalne. Szczególnie wyróżniającymi się był zespół obiektów o architekturze historyzującej, zlokalizowany wokół wielkiego sześciokątnego placu im. Fryderyka Wilhelma (Małachowicz, 1992). Po 1945 r. zachowane budynki koszarowe przejęło Wojsko Polskie – w zachodniej części wyspy oraz Milicja Obywatelska – części środkowej Kępy Mieszczańskiej.

Wyspa Mieszczańska pomimo swoistego charakteru użytkowania była również miejscem inwestycji mieszkaniowych. Ograniczone realizacje budynków mieszkalnych skupione były na odcinku pomiędzy wschodnim przemysłowym cyplem wyspy a portem. Niewielkie początkowo budynki, zlokalizowane głównie przy dzisiejszej ul. Księcia Witolda, były zastępowane w drugiej połowie XIX w. i na początku XX kamienicami czynszowymi o architekturze historyzującej i secesyjnej. W efekcie nowych inwestycji nastąpiło znaczne zagęszczenie zabudowy (Małachowicz, 1992). W latach 20. XX teren Kępy Mieszczańskiej znalazł się w obszarze zainteresowań architektów i planistów, którzy w organizowanych wówczas konkursach wskazywali na możliwość nowoczesnego kształtowania przestrzeni wyspy oraz wprowadzenia nowatorskich form architektonicznych. Koncepcje konkursowe przewidywały śmiałe rozwiązania od organizacji terenów zieleni rekreacyjnej ze szpitalem miejskim pośrodku po wprowadzenie agresywnej, wysokiej zabudowy przemysłowej (Kononowicz, 1984). Żadne z tych zamierzeń nie zostało jednak zrealizowane. II wojna światowa i powrót Dolnego Śląska do państwa polskiego położyły na wiele lat kres pomysłom przeobrażeń zagospodarowania terenu wyspy, aż do początku lat 90. XX w., kiedy to obszar Kępy Mieszczańskiej ponownie znalazł się w orbicie zainteresowań architektów i planistów miejskich.

W latach powojennych, oprócz uprzątnięcia zniszczeń i udroźnienia układu komunikacyjnego, Kępa Mieszczańska nie zmieniła swego wizerunku, pozostając na uboczu ważnych przemian urbanistycznych Wrocławia. Poza bieżącą konserwacją obiektów budowlanych oraz istniejącego układu komunikacyjnego na wyspie nie prowadzono żadnych prac zmierzających do modernizacji lub przekształcenia jej zagospodarowania przestrzennego. Powolny proces integracji Kępy Mieszczańskiej rozpoczął się z chwilą budowy nowych przepraw mostowych i rozbudowy układu komunikacyjnego na wyspie. Pierwsze inwestycje w tym układzie rozpoczęto dopiero w połowie lat 80. XX w.

Przełomowym momentem w historii wyspy było otwarcie Trasy Mieszczkańskiej, łączącej osiedle Szczepin z Nadodrzem i umożliwiającej bezpośrednie połączenie zachodniej części miasta z północną. Nastąpiło to w latach 90. XX w. Powstała wtedy dwujezdniowa trasa samochodowa z pasem środkowym przeznaczonym docelowo do poprowadzenia linii tramwajowych w kierunku Popowic i Kozanowa (ryc. 1). Trasa ta, mająca w swoim założeniu charakter przelotowy, zapewniła również lepszą dostępność komunikacyjną terenu samej Kępy, co wydatnie przyspieszyło proces integracji wyspy z resztą tkanki miejskiej. Powstanie jej stało się możliwe dzięki budowie dwóch nowych przepraw mostowych przez Odrę – mostu Romana Dmowskiego oraz Nowego Mostu Mieszczkańskiego. Obecnie na Trasie tej panuje codziennie intensywny ruch kołowy, co tylko podkreśla potrzebę i zasadność jej istnienia.

W ślad za inwestycjami drogowymi, powstały oraz powstają kolejne inwestycje budowlane w sektorze mieszkań i usług. W ostatnich latach nabrały one szczególnego tempa w związku ze sprzedażą terenów powojkowych, przeznaczonych w MPZP pod budownictwo mieszkaniowe i usługowe. Część północna Kępy Mieszczkańskiej, będąca od 1945 r. we władaniu Wojska Polskiego, została przez Agencję Mienia Wojskowego wystawiona na sprzedaż po raz pierwszy w grudniu 2008 r. Do zbycia gruntu jednak nie doszło z powodu wysokiej ceny wywoławczej oraz braku sporządzenia dla tego obszaru miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W 2013 r. już wszystkie działki będące w dyspozycji AMW były już objęte miejscowymi planami. Proces przetargowy ciągle trwa a w chwili obecnej na decyzje inwestorów czeka jeszcze 18 działek budowlanych.

ISTNIEJĄCE I PLANOWANE REALIZACJE BUDOWLANE

Według obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wspomniane działki są przeznaczone w większości pod śródmiejską zabudowę mieszkaniową i usługową. Część obszarów została już wykupiona przez firmy deweloperskie i obecnie trwa tam realizacja zabudowy określona zapisami tych planów. Są już pierwsze gotowe obiekty a inne są w fazie realizacji (fot. 1), (ryc. 3). Ciągle jednak zasadnicza część terenów przeznaczonych pod zabudowę czeka na inwestorów i na rozpoczęcie procesu budowlanego. Ponieważ większość oferowanych działek jest zabudowana powojkowymi obiektami magazynowymi (fot. 2), proces inwestycyjny musi zostać poprzedzony koniecznymi ich wyburzeniami, za wyjątkiem tych o udokumentowanej wartości zabytkowej, np. budynku nr 39 – dawnej stajni 2 regimentu artylerii polowej. Na terenach przeznaczonych pod przyszłe inwestycje znajduje się kilka budynków zabytkowych. Według zapisów jednego z planów, ustala się strefę ochrony konserwatorskiej na całym obszarze tego planu a w odniesieniu do obiektów wpisanych do ewidencji zabytków, przedmiotem ochrony jest ich gabaryt, forma dachu i elewacja. Dopuszcza się wyłącznie ich przebudowę i remont.

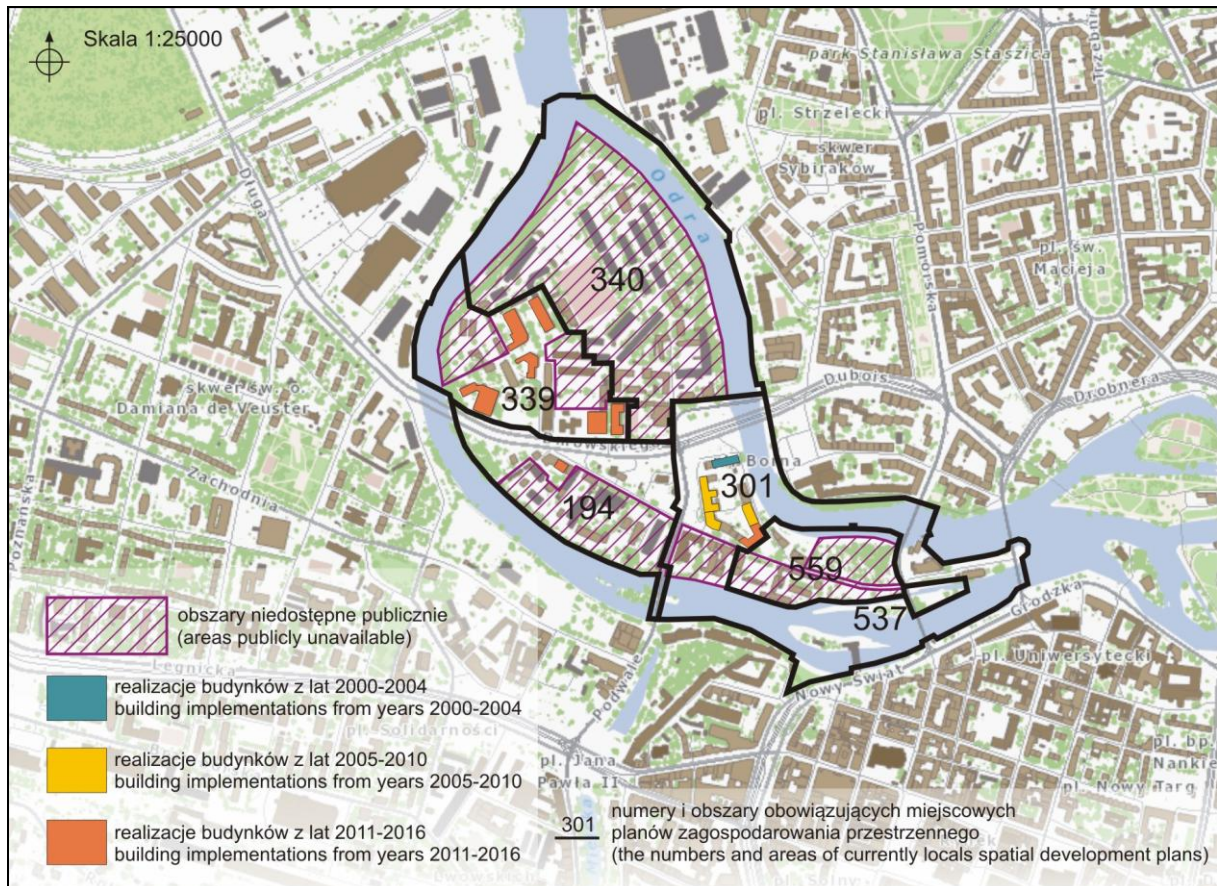


Fot. 1. Nowe budynki mieszkalne na terenach powojсковych (fot. J. Burdziński).

Photo 1 New dwelling houses on post military grounds (photo by J. Burdziński).

Fot. 2. Pozostałości dawnego zagospodarowania wyspy (fot. J. Burdziński).

Photo 2. The remains of former development of Island (photo by J. Burdziński).



Ryc. 3. Realizacje budynków mieszkalnych z lat 2000-2016 na tle granic obecnych stref jeszcze niedostępnych publicznie oraz podział Kępy Mieszczańskiej na MPZP.

Źródło: opracowanie autorskie J. Burdziński, na podkładzie ze strony: www.geoportal.wroclaw.pl.

Fig. 3. Building implementations from years 2000-2016 on the background of the borders of areas publicly unavailable as well as numbers and areas of currently locals spatial development plans. *Source:* drew up by the J. Burdziński, based on the map from: www.geoportal.wroclaw.pl.

Wymiernym efektem realizacji budowlanych na terenach dawnej jednostki wojskowej dla procesu reintegracji wyspy stanie się to, że ta bogata w dobrze zachowane zespoły zieleni (szpalery wiekowych drzew w linii brzegowej oraz wewnętrzne boisko trawiaste) a dotychczas niedostępna północna część wyspy zostanie otwarta i udostępniona dla wszystkich użytkowników. Będzie to kolejny krok na drodze do polepszenia otwartości terytorialnej przestrzeni Kępy Mieszczańskiej i likwidacji kolejnej wyspy dostępności.

PLANY UDOSTĘPNIENIA I INTEGRACJI TERENU WYSPY W ŚWIETLE MPZP

Wedle aktualnie obowiązujących opracowań planistycznych Kępa Mieszczańska została podzielona na sześć obszarów objętych odrębnymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego o następującej numeracji: 194, 301, 339, 340, 537, 559 (ryc. 3). Zapisy tych planów stwierdzają, że tereny nimi objęte stanowią obszar zabudowy śródmiejskiej, a jako przyszłe ich funkcje, przewidziano m.in. następujące kategorie przeznaczenia: zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, gastronomia, handel detaliczny małopowierzchniowy, rozrywka, usługi, biura, turystyka, obiekty hotelowe, obiekty kongresowe i konferencyjne, pracownie medyczne, poradnie medyczne, obiekty opieki nad dzieckiem, zakłady lecznicze dla zwierząt, widowiskowe obiekty kultury, obiekty upowszechniania kultury, wystawy i ekspozycje, nauka, uczelnie wyższe, edukacja, obiekty kształcenia dodatkowego, obiekty produkcji drobnej, szalety, obiekty infrastruktury technicznej, pracownie artystyczne, obiekty wystawienniczo-targowe, zielen parkowa, skwery, ogrody tematyczne, polany rekreacyjne, place zabaw, terenowe urządzenia sportowe, kryte urządzenia sportowe, lądowiska, porty pasażerskie i przystanie, mariny, obiekty do parkowania, ulice, place, drogi wewnętrzne, ciągi piesze i pieszo-rowerowe.

W obrębie tej nowej zabudowy śródmiejskiej przewiduje się wewnętrzne przestrzenie publiczne objęte odrębnymi zapisami ustalającymi ich przeznaczenie pod: place, ciągi piesze, ciągi pieszo-rowerowe, place zabaw, drogi wewnętrzne, gastronomię, wystawy i ekspozycje, obiekty imprez plenerowych. Do obszarów tych o charakterze zorganizowanych wewnątrzsiedlowych przestrzeni publicznych ma obowiązywać ogólny dostęp ciągami komunikacji pieszej, wzdłuż których przebiegać mają trasy rowerowe.

Jak wynika z wypisów i wyrysów z obowiązujących MPZP wokół wyspy, wzdłuż jej linii brzegowej, przebiegać ma bulwar z aleją spacerową oraz ścieżką rowerową powiązany z nadbrzeżnymi ulicami. Jest to kolejna planowana inwestycja, która zapewni uzyskanie pełnej publicznej dostępności wewnętrznej przestrzeni Kępy Mieszczańskiej praktycznie od każdej jej strony. Jako przeznaczenie pasa terenu zarezerwowanego pod ten okalający wyspę bulwar ustalono, że będą to: ciągi piesze, ciągi pieszo-rowerowe, zielen parkowa, skwery, porty pasażerskie i przystanie. Zapisy dotyczące jego zagospodarowania stanowią, że obowiązuje tam lokalizacja elementów wyposażenia (ławek, oświetlenia itp.), dopuszcza się lokalizację punktów szczególnych, zejść do wody oraz, że obowiązuje ogólna dostępność tego terenu.

Rozwój inwestycji budowlanych na wyizolowanych dotychczas fragmentach Kępy Mieszczańskiej został zaplanowany i rozłożony w czasie na najbliższe lata. Ich udostępnianie i integracja następuje powoli i stopniowo, według kolejności nabywania gruntów i planów inwestycyjnych deweloperów. Pojawiają się i pojawią nowe funkcje o charakterze miasto- i centro-twórczym. Przeobrażą one całkowicie krajobraz kulturowy wyspy i sprawią, że rozpocznie się nowy etap jej funkcjonowania w ścisłym związku z miejską przestrzenią publiczną Wrocławia. Wykorzystany zostanie przy tym jej potencjał lokalizacyjny i zasoby przyrodnicze. Inwestycje mieszkaniowe, usługowe, kulturalne, turystyczne, edukacyjne, itp. sprawią, że stać się ona może nowym małym centrum miejskiego życia rodzinnego, kulturalnego i turystycznego Wrocławia.

Sąsiedztwo rzeki i związane z nim bulwary spacerowe, mariny, przystanie dla statków wycieczkowych i tramwajów wodnych wspomogą proces likwidacji bariery niedostępności terenu Kępy Mieszczańskiej. Natomiast planowo postępującą reintegrację wyspy z pozostałą tkanką urbanistyczną Wrocławia można określić jako udany przykład publicznego udostępnienia cennych obszarów kulturowych i przyrodniczych w mieście, przyczyniający się do zmniejszenia ilości funkcjonalnych i formalnych wysp dostępności.

WNIOSKI

Przypadek Kępy Mieszczańskiej we Wrocławiu ukazuje jak rzeczna wyspa położona bardzo blisko centrum i jej wyspiarski charakter, wykorzystywane były na różne sposoby na przestrzeni wieków w zależności od aktualnych potrzeb miasta i jego mieszkańców. Rozwój gospodarczy i handlowy począwszy od wieków średnich uczynił z niej przestrzeń składowo-magazynową, lecz przez następne stulecia służyła głównie celom obronnym, by w rezultacie przemian politycznych i cywilizacyjnych XX w. zostać włączoną do publicznej przestrzeni ogólnomiejskiej.

Przezwyciężenie długotrwałego odizolowania dokonało się już poprzez budowę licznych przepraw mostowych i dokonuje nadal poprzez systematyczne otwieranie zamkniętych dotąd terenów i budowę na nich nowych tras rowerowych i ciągów spacerowych. Skomunikowanie wyspy z otoczeniem przeciwdziała negatywnym stronom zjawiska wyspiarskości i eksponuje jednocześnie te pozytywne, jak choćby bliskość wody i przystani rzecznych.

Odpowiednie kształtowanie linii brzegowej poprzez umacnianie jej przy budowie tras spacerowych i rowerowych oraz przystani wodnych sprzyja tym samym lepszej ochronie przeciwpowodziowej terenów położonych w jej głębi.

Zatem, w tym przypadku, rozwój urbanistyczny miasta w XXI w. nie likwiduje przyrodniczego zjawiska wyspy, tylko poprzez budowę trwałych przepraw wykorzystuje techniczne możliwości łączenia wyspy z lądem, co prowadzi do wzajemnego przenikania się fragmentów – przestrzeni miejskiej pozbawionych naturalnych barier rozwojowych.

LITERATURA

- Chmielewski, J. M., 2010: Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Harasimowicz, J., Suleja W. (red.), 2006: Encyklopedia Wrocławia, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Junkiewicz, S., 1984: Wykorzystanie rzeki Odry w obrębie śródmieścia Wrocławia do celów energetycznych w czasach dawnych i obecnie [w:] Odra we Wrocławiu, pod red. Olgierda Czernera, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław: 39-55.
- Kononowicz, W., 1984: Nadodrzańskie urbanistyczne założenia Wrocławia w XIX i na początku XX w. [w:] Odra we Wrocławiu, pod red. Olgierda Czernera, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław: 23-38.
- Łagiewski, M., 2004: Mosty Wrocławia, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Małachowicz, E., 1992: Wrocław na wyspach: rozwój urbanistyczny i architektoniczny, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Pancewicz, A, 2004: Rzeka w krajobrazie miasta, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Sumiński, W. (red.), 2011: Informator nawigacyjny dla górnej Odry skanalizowanej. RZGW we Wrocławiu, Wrocław.
- Wernher, F. B., 1750: Topographia oder Prodromus Delineati Silesiae Ducatus [...].

ŹRÓDŁA ELEKTRONICZNE

- <http://www.amw.com.pl/pl/e/nieruchomosci-wojskowe/wroclaw-kepa-mieszczanska>
<http://www.geoportal.wroclaw.pl>
<http://geoportal.wroclaw.pl/www/ElevationProfile/>
<http://www.urbanity.pl/dolnoslaskie/wroclaw/>

AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO

- MPZP nr 194 uchwalony 15.05.2003 uchwałą nr IX/180/03 Rady Miejskiej Wrocławia. Ogłoszony w Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 16 grudnia 2003 r. Nr 235, poz. 3770.
- MPZP nr 301 uchwalony 11.12.2008 uchwałą nr XXVIII/979/08 Rady Miejskiej Wrocławia. Ogłoszony w Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 23 stycznia 2009 r. Nr 9, poz. 181.
- MPZP nr 339 uchwalony 27.06.2013 uchwałą nr XLVI/1105/13 Rady Miejskiej Wrocławia. Ogłoszony 15 lipca 2013 w Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 2013 r. poz.4330.
- MPZP nr 340 uchwalony 15.11.2007 uchwałą nr XIV/336/07 Rady Miejskiej Wrocławia. Ogłoszony w Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 27 grudnia 2007 r. Nr 305, poz. 4169.

MPZP nr 537 uchwalony 16.10.2014 uchwałą nr LXIV/1662/14 Rady Miejskiej Wrocławia. Ogłoszony w Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 28 października 2014 r. poz. 4447.

MPZP nr 559 uchwalony 17.03.2016 uchwałą nr XXII/485/16 Rady Miejskiej Wrocławia. Ogłoszony w Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 24 marca 2016 r. poz. 1566.