



PROBLEMY PRZESTRZENNE TERENÓW NADWODNYCH MAŁYCH I ŚREDNICH MIAST NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH

SPATIAL PROBLEMS OF WATERFRONT PUBLIC AREAS IN SMALL AND MEDIUM TOWNS – SELECTED EXAMPLES

Mariusz Łysień

mgr inż. arch.

Politechnika Krakowska im. T. Kościuszki
Wydział Architektury
Instytut Projektowania Miast i Regionów

STRESZCZENIE

Przestrzenie publiczne zlokalizowane w sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych w miastach są lokalizacjami nie tylko niezwykle atrakcyjnymi z punktu widzenia projektowania urbanistycznego, ale też często wpływającymi na wizerunek miasta. Jest to związane z dużą intensywnością występowania na tych obszarach znacznych zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego o wysokich wartościach estetycznych. Często jednak znajdujemy liczne przykłady nierozwiązanych problemów przestrzennych. Są one związane z nieodpowiednim: podejściem do tematu zagospodarowania tych obszarów, rozwiązaniem i prowadzeniem układów komunikacyjnych czy też niedostateczną świadomością społeczeństwa w zakresie możliwości kształtowania tego typu miejsc. Ważne jest kompleksowe działanie mające na celu poprawę jakości tych terenów.

Słowa kluczowe: rzeka, przestrzeń publiczna, miasto, obszary przemysłowe.

ABSTRACT

Public areas situated in the vicinity of watercourses or water reservoirs in towns are not only extremely attractive locations from the perspective of urban planning, but frequently their quality directly affects the image of the whole town. This is due to the fact that these areas usually abound with natural and cultural assets of high aesthetic value. Unfortunately, they are often burdened with unsolved spatial problems, which result from the wrong approach to the issue of development, wrong organization and planning of traffic routes or poor awareness of the public regarding the question of how such places could be designed. It is important to implement a comprehensive set of actions aiming to improve the quality of these areas.

Key words: city, postindustrial areas, public spaces, river.

1. WSTĘP

Problemem powszechnie występującym na terenach nadrzecznych polskich miast jest ich złe zagospodarowanie, bądź wręcz zaniedbanie. Niejednokrotnie z takim stanem rzeczy można spotkać się na obszarach śródmieść i centrów ośrodków miejskich. Problem ten jest także związany z istnieniem w tych lokalizacjach reliktywów przemysłowych, pokolejowych bądź powojennych. Zwrócenie uwagi na te zagadnienia wydaje się kluczowe dla poprawy jakości przestrzeni na tych terenach, a także dla podniesienia komfortu życia okolicznych mieszkańców. Z uwagi na często niewykorzystywane już obiekty będące przeważnie w złym stanie technicznym inwestorzy preferują inne, wolne od zabudowy tereny, na których przeprowadzanie inwestycji jest łatwiejsze oraz nie jest obciążone wysokimi nakładami ekonomicznymi. Koszty te są związane przede wszystkim z oczyszczeniem terenu oraz rozbiórką wspomnianych obiektów. Istotną kwestią w przypadku terenów nadrzecznych jest problem odpowiedniego zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Często praktyką jest próba regulacji naturalnego biegu cieków wodnych przez prowadzenie ich między sztucznie umocnionymi brzegami za pomocą betonowych murów. Ostatecznie są to betonowe rynny, które swym wyglądem nie przypominają pierwotnego cieku, a tym samym pogorszeniu ulega walor estetyczny. Co więcej, przez przyspieszenie przepływu wody, wzrasta ryzyko powodzi. Zdarzają się sytuacje, kiedy następuje wręcz rozbudowa istniejących już umocnień, co można zaobserwować na przykład w Krakowie. Zbyt mały nacisk na retencję wód oraz budowę rozwiązań alternatywnych (takich jak kanały ulgi¹) powoduje, że podczas każdego wezbrania wód, miasto jest narażone na powodzie. W dodatku z upływem lat tereny, które miały zostać przeznaczone na owe kanały, zostały zabudowane, co znacząco ograniczyło możliwości. Również tereny nisko położone, a narażone na zalewanie, są często zabudowywane z uwagi na preferencyjne ceny gruntów. Działania te prowadzą do bezpośredniego zagrożenia dla osób, które zamieszkują te tereny. W tym miejscu na uwagę zasługuje podkreślenie, że konieczność zapewnienia ochrony przed powodzią wynika bezpośrednio z Prawa wodnego [19, art. 2, pkt 1]. Sposób zagospodarowania brzegów rzek w miastach jest istotny także z uwagi na fakt, że mogą być one doskonałymi terenami sportowo-rekreacyjnymi. Dodatkowo mogą stanowić o istotnym wzroście potencjału poprawy jakości przestrzeni publicznych i środowiska przyrodniczego.

2. GŁÓWNE NORMATYWY PRAWNE

Dokumentami podstawowymi regulującymi gospodarkę zasobami wodnymi są Prawo wodne (zwane dalej PW) [19] oraz tzw. ramowa dyrektywa wodna^a (zwana dalej RDW) [2]. W obu wymienionych dokumentach, jednym ze wspólnych celów jest poprawa jakości wód, a także ochrona przed powodzią, w tym łagodzenie jej skutków. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z dążenia do zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza na obszarach zurbanizowanych. Z tego względu cele te są bardzo często wspierane zapisami występującymi w planach zagospodarowania przestrzennego województw². Zdarza się,

¹ Kanał ulgi na mapie Krakowa pojawił się pierwszy raz w 1904 r. i do dziś nie został wybudowany.

² Na przykład w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego* (zwanym dalej PZPWŚ) [13] możemy przeczytać, iż decydująca o podstawach rozwoju województwa i bezpieczeństwie ekologicznym jego mieszkańców jest obecnie kwestia relacji między miastem i terenami otwartymi. [13, rozdział II, pkt 3.3, s. 76], a także o skomplikowanej sytuacji przestrzennej i ekologicznej występującej na terenie województwa (*Pod tym względem sytuacja w województwie śląskim jest szczególnie skomplikowana i bardzo zróżnicowana gdyż obok terenów wysoko zurbanizowanych o silnie przekształconym środowisku, występują także tereny mniej zurbanizowane charakteryzujące się wysokimi, a niekiedy wręcz unikalnymi w skali kraju walorami środowiskowymi* [13, rozdział II, § 3, ust. 3, s. 76]. W PZPWŚ założono również wspieranie i promowanie tzw. *innowacyjnych instrumentów zarządzania przestrzenią* (Trzeba pamiętać, że PZPWŚ został uchwalony w 2004 r. i na tamten czas działania te można było uznać na terenie naszego kraju za metody innowacyjne.), chociażby przez nadawanie głównych kierunków działań na objętym swym działaniem obszarze. Obejmują one również zagadnienia *restrukturyzacji i rewitalizacji miast* [13, rozdział II, § 3, ust. 5 pkt 2, ppkt 1]. W planie założono także efekt podkreślenia tożsamości regionu oraz wytworzenie nowego wizerunku – w tym przez *kształtowanie zewnętrznych i wewnętrznych powiązań ekologicznych oraz rewitalizację i nadawanie nowych funkcji terenom poprze-*

że cele dotyczące danego województwa zostały ujęte bardziej precyzyjnie w planach dotyczących województwa sąsiedniego³. Kwestią sporną pozostaje zgodność poszczególnych dokumentów prawnych i planistycznych na różnych szczeblach. W świetle obecnego systemu prawnego to Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (zwany dalej PKZGW), a nie architekt czy urbanista jest organem odpowiedzialnym za nadzór nad prowadzonymi na terenach nadrzecznych inwestycjami, gospodarowaniem zasobami wodnymi oraz obszarami położonymi w ich otoczeniu. W skład jego kompetencji wchodzi także sprawowanie ochrony nad stanem wód oraz realizacja ochrony przeciwpowodziowej⁴.

3. ZAPOTRZEBOWANIE

Nie ulega wątpliwości, że tereny nadrzeczne są jednymi z najbardziej atrakcyjnych w strukturze miasta. Także lokalizacje znajdujące się w sąsiedztwie obszarów czynnych biologicznie są dobrem pożądanym, a samo położenie znacząco wpływa nie tylko na odbiór wizualny, ale i na wysokie ceny gruntów. Wobec tego podejmowanie nowych inwestycji, w tym również przez przywracanie użytkowania terenów zaniedbanych, wydaje się w pełni uzasadnione. Często obszary problemowe (o zbyt niskim stopniu wykorzystania w stosunku do posiadanego potencjału), leżą w bezpośredniej bliskości rzeki. Jest to związane z pierwotnym przeznaczeniem tych obszarów pod zakłady przemysłowe, które niegdyś były uzależnione od dostępu do wody. Jednak po zaistniałych dynamicznych zmianach, które dokonały się w gospodarce, zwłaszcza pod koniec lat 90., zamknięto wiele zakładów przemysłowych. Ich relikty możemy spotkać w wielu polskich miastach. Zdarzało się, że całe obszary znacznej wielkości popadały w ruinę. Z uwagi na nieprzerwany rozwój miasta tereny te leżą obecnie w atrakcyjnych lokalizacjach. Przemiany objęły także uwarunkowania prawne regulujące emisje zanieczyszczeń do środowiska. Jednak obszary te wciąż nie zostały uporządkowane przez władze miast i są istotnym problemem natury przestrzennej, jak i ekonomicznej.

Istotne zmiany nastąpiły także wraz z utworzeniem w ostatnich latach wielu nowych obszarów ochrony środowiska przyrodniczego, takich jak ECONET czy też NATURA 2000. W przypadku wielu miast (zwłaszcza małych) wprowadzenie specjalnych stref ochrony na ich obrzeżach doprowadziło do znacznego ograniczenia terenów potencjalnie atrakcyjnych dla inwestorów. Doprowadziło to do podniesienia znaczenia i wartości już zagospodarowanych terenów jako czasami jedynych, na których możliwe jest przeprowadzenie niektórych inwestycji.

W wielu miejscach na terenach nadrzecznych i nadmorskich na nieużytkowanych terenach portowych prowadzone są intensywne prace rewaloryzacyjne. Najbardziej znanymi przykładami są przebudowy realizowane w dużych portach, takich jak Hamburg i Londyn. Z ciekawymi rozwiązaniami można spotkać się w innych miastach, gdzie w miejsce zdegradowanych przestrzeni pofabrycznych wprowadzone są nowe obiekty kulturalno-

mysłowym i zdegradowanym [13, rozdział I, § 5, ust. 3, pkt 1, s. 57]. Dzięki tym oraz innym zapisom w PZPWS próbuje się ukierunkować dalsze działania, które powinny zostać uwzględnione w dokumentach niższego szczebla. Podkreśla się także utrudnienia w przekształcaniu terenów zdegradowanych i poprzemysłowych z uwagi na *brak rozwiązań systemowych ukierunkowanych na kompleksowy proces ich przekształcania, a nawet brak rzetelnej inwentaryzacji* [13, rozdział I, § 5, ust. 3, pkt 1, s. 58].

³ Przykładowo *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego* (zwany dalej PZPMM) dosyć szczegółowo wypowiada się na tematy związane z działaniami, jakie powinny zostać poczynione dla podjęcia korelacji z PZPWS, w tym na temat doliny oraz sterowania kaskadą rzeki Soły, w celu zapewnienia ochrony przeciwpowodziowej dla Krakowa. Jest to tylko jeden z wielu przykładów odnoszących się do terenów województwa śląskiego [12, t. 1, art. 2, § 3, ust. 2].

⁴ Por. zapisy w RDW [2]: *Państwa Członkowskie wdrażają konieczne środki, aby zapobiec pogorszeniu się stanu wszystkich części wód powierzchniowych, z zastrzeżeniem stosowania ust. 6 i 7 i bez naruszenia ust. 8* [2, art. 4, § 1, ust. a, pkt I, s. 10] i *Państwa Członkowskie chronią i poprawiają wszystkie sztuczne i silnie zmienione części wód w celu osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (...)* [2, art. 4, § 1, ust. a, pkt III, s. 10].

rekreacyjne, jak np.: oceanaria i delfinaria – Stralsund w Niemczech, Plymouth w Kornwalii, Toronto w Kanadzie i wiele innych.

4. WYBRANE PRZYKŁADY TZW. DOBREJ PRAKTYKI

Lagos⁵ jest miastem, które zostało założone w pierwszym tysiącleciu p.n.e.⁶ Pomimo napływu znacznej liczby turystów miasto zachowało wyróżniającą się estetykę zabudowy, która do dziś utrzymana jest w jednolitej kolorystyce. Obiekty posiadają jednocześnie liczne elementy ozdobne wykonane z ceramiki. Sposób zdobienia budynków za pomocą ceramicznych płytek zwanych azulejo⁷ stał się charakterystyczny dla regionu południowej Portugalii i Hiszpanii. Przez miasto przepływa rzeka Bensafrim⁸, której ujście łączy się bezpośrednio z Marina de Lagos – tak więc koryto rzeki stanowi wejście do basenu portowego, z którego można wypłynąć na wody Oceanu Atlantyckiego. Ta nietypowa właściwość sprawia, że miasto jest znane z portu oraz organizowanych tutaj regat morskich. Obecna jest również rozwinięta infrastruktura obsługi ruchu turystycznego. Przestrzenie publiczne są zagospodarowane z dużą dbałością o szczegóły. Promenada prowadząca wzdłuż basenu portowego stanowi przykład poprawnego rozwiązania przestrzeni publicznej zawierającej na swym obszarze ruch kołowy. Pomimo istnienia wzdłuż niej jednego z głównych ciągów komunikacyjnych nie jest on uciążliwy (głównie za sprawą zastosowanej zieleni występującej tu w dużej ilości), a także dzięki rozproszonemu parkowaniu, którego system jest wspierany przez parkingi podziemne. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania nie ma problemu z nadmierną ilością samochodów na powierzchni terenu, co przekłada się na poprawę walorów wizualnych otoczenia. Parkowanie pod powierzchnią terenu jest rozwiązaniem nietypowym w terenach położonych w bezpośredniej bliskości dużych akwenów, zwłaszcza że obszar głównej promenady jest położony niewiele ponad lustrem wody. Rozwiązanie to sprawuje się bardzo dobrze. Korzystanie z ciągów pieszych oraz placów ułatwia duża ilość drzew, które dają pożądaną w tym klimacie cień. Nasadzenia zieleni są powszechnie stosowane w przeważającym fragmencie miasta. Jeżeli chodzi o sposób urządzenia pobliskich przestrzeni publicznych, to wyróżniająca się na tle innych przykładów jest konsekwencja przejawiająca się w doborze materiałów oraz w prezentowanej kolorystyce. Niezależnie od tego, czy mowa o obiekcie historycznym, czy też o najnowszej realizacji, wszystkie one zdają się stąpić w całość. Styk odnowionej przestrzeni nabrzeża doskonale komponuje się z historycznym centrum miasta, które dodatkowo znajduje się na niewielkim wzniesieniu. W kilku miejscach nowe elementy (w tym płytkie zbiorniki wodne) mają za zadanie jedynie odbijać istniejące obiekty. Co więcej, wzdłuż głównej promenady odbywa się także handel uliczny, jednak z uwagi na fakt, że wszystkie stoiska mieszczą się w jednakowych namiotach, które swym białym kolorem nawiązują do pozostałych elementów, jest on praktycznie niewidoczny na tym tle. Miasto to jest doskonałym przykładem nowoczesnych rozwią-

⁵ Obecnie miasto Lagos jest zamieszkiwane przez 31 048 osób, a gęstość zaludnienia wynosi 146 osób na km².

⁶ Dokładana data nie jest znana, jednak już w czasie wojen punickich było ważnym ośrodkiem. W latach 1576–1756 miasto było stolicą regionu Algarve.

⁷ Azulejo – ceramiczne (najczęściej kwadratowe) płytki, które pokrywa się nieprzepuszczalnym i błyszczącym szkliwem. Powierzchnia azulejo jest wielokolorowa lub monochromatyczna. Czasami występują przykłady posiadające również fakturę inną niż gładka. Płytek tych używano (oraz nadal używa się) w tworzeniu mozaik składających się z wielu, czasem ponad kilku tysięcy fragmentów oraz jako oddzielnych elementów dekoracyjnych. Motywy wykonywane z azulejo miały postać scen historycznych, mitologicznych, ikonografii religijnej, oraz całej gamy elementów dekoracyjnych, zarówno geometrycznych, jak i roślinnych. Mozaiki bardzo często pokrywały całe ściany i podłogi w pałacach, ogrodach, kościołach, klasztorach, a także mieszkaniach czy miejscach użyteczności publicznej. Azulejo były czymś więcej niż tylko atrakcyjnym elementem dekoracyjnym. Płytki o zróżnicowanych kształtach i kolorystyce stały się charakterystycznym środkiem wyrazu i ekspresyjnym rodzajem sztuki głównie portugalskiej (ale także sztuki hiszpańskiej), rozwijanym i używanym przez ponad 500 lat. Wykonane z taniego materiału płytki stanowiły najlepszy sposób na podniesienie estetyki budynków, a także nadanie im niepowtarzalnego wyglądu, a przede wszystkim zapewnienia higieny wnętrza.

⁸ Jedną z rzek w południowej Portugalii. Jej miejscowa nazwa to Rio Bensafrim.

zań łączących walory historyczne, intensywny ruch turystyczny oraz formy przestrzenne nowo realizowanych obiektów architektonicznych w spójną i atrakcyjną całość.

Ayamonte⁹ jest miejscowością leżąca na pograniczu obu krajów, tj. Portugalii i Hiszpanii. Położona jest ona nad rzekami Guadianą¹⁰ oraz Estero de la Rivera. Rzeka Guadiana stanowi naturalną granicę obu państw. W roku 1991 wzniesiono nowy most, który stanowi główny sposób przeprawy pomiędzy brzegami. Wart odnotowania jest także fakt, że jest to most bliźniaczy dla konstrukcji znajdującej się w leżącym na zachód Portimao. Tereny nadrzeczne w większości nie zostały zagospodarowane, przez co ich wygląd jest wciąż kształtowany przez procesy związane ze środowiskiem przyrodniczym. W pełni naturalny jest także przebieg koryta rzecznego. Zabudowa została odsunięta na tyle daleko, że okresowe wezbrania wód im nie zagrażają, pomimo że otaczający teren jest w znacznym stopniu płaski. Przekraczając granicę pomiędzy dwoma państwami, trudno oprzeć się wrażeniu, że jest to teren w pełni naturalny, w którym każdy z uczestników jest jedynie obserwatorem. Nie występuje wrażenie nadmiernej ingerencji w wygląd oraz funkcjonowanie środowiska przyrodniczego. W Ayamonte również mamy do czynienia z połączeniem ujścia rzeki oraz zlokalizowanym w jego obrębie portem. Ujście Estero de la Rivera do Guadiany zostało umiejętnie wykorzystane, wobec czego w teren ten wpleciono nie tylko port, ale i teren zieleni urządzonej, z którego mieszkańcy mają bezpośredni dostęp do Marismas de Isla Cristina¹¹. Co więcej, tkankę urbanistyczną przenika spora ilość zieleni, która zdaje się wdzierać do miasta z terenów je otaczających. Jest to przykład zastosowania ciekawych i funkcjonalnych rozwiązań w niewielkiej miejscowości. Podobnie jak w innych miastach, tak i tutaj odnajdziemy komunikację wprowadzoną w tereny nadwodne. Jednak jej forma i skala są tak dobrane, że nie jest ona przytłaczająca.

5. GRADACJA PRIORYTETÓW

Zdarza się, że wieloletnie nieużytkowanie niektórych terenów sprzyjało naturalnemu procesowi sukcesji roślin. W efekcie stały się one dla części mieszkańców terenami potencjalnie umożliwiającymi rekreację. W efekcie prowadzi to do napięć pomiędzy społecznością a inwestorem. Inwestorzy są świadomi komercyjnego potencjału takich lokalizacji, wobec czego są gotowi ponieść dodatkowe koszty, które często są niezbędne dla przywrócenia pełnowartościowego sposobu użytkowania tych terenów. Sytuacja ta nie jest ściśle związana z wielkością miasta, jednak jego profil ma duże znaczenie. W przypadku miejscowości o profilu turystycznym jest to zjawisko występujące nawet w miastach małych. Dobrym przykładem może być tutaj Szczyrk. Zdarza się, że tereny potencjalnie bardzo atrakcyjne dla miasta są przywracane do użytkowania, jednak w stopniu, który nie zasługuje na pochwałę. Tego typu działania zostały podjęte w ostatnich latach w Żywcu, gdzie w zakolu rzeki Soły¹² zrealizowano duże skupisko marketów wraz z parkingami wielkopowierzchniowymi. Niezbyt intensywna zabudowa poprzemysłowa została przekształcona w duże obiekty komercyjne, a znaczące ilości terenów zielonych przekształcono w asfaltowe parkingi. Rozbudowie uległ również układ komunikacyjny, który nadal nie rozwiązuje problemu korków w mieście. Tego typu inwestycje nie tylko nie poprawiły komfortu życia mieszkańców, ale doprowadziły do praktycznie nieodwracalnej utraty wartościowych terenów nadrzecznych (ryc. 1). Sytuacja ta pokazuje, że rewitalizacja nie zawsze musi wiązać się z pozytywnymi skutkami. Obecnie w sąsiedztwie opisywanego terenu są prowadzone kolejne działania mające na celu poszerzenie układu drogowego o

⁹ Miejscowość Ayamonte liczy 19 738 mieszkańców.

¹⁰ Już w czasach rzymskich stanowiła oś prowincji Hispania Baetica, której główne miasto Mérida (Emerita Augusta) było jednym z ważniejszych miast ówczesnej Hiszpanii.

¹¹ Marismas de Isla Cristina – teren parku utworzonego w 1989 r., włączony do spisu *Chronionych obszarów naturalnych Andaluzji*. Ma on powierzchnię 21,45 km².

¹² Soła – rzeka mająca swój bieg w południowej Polsce, będąca jednocześnie pierwszym dużym prawobrzeżnym dopływem Wisły.

nowe połączenia. Ich przebieg jest jednak wątpliwy, ponieważ nie wprowadzi zmian, które mogłyby poprawić ruch w mieście. Nowe elementy komunikacyjne doprowadziły również do niwelacji części zabezpieczeń powodziowych oraz przekształcenia nadrzecznych terenów zielonych (w tym wycinki drzew i krzewów).



Ryc. 1. Widok na nowy kompleks usługowy w Żywcu – widać także brak przystosowania jego dostępności dla pieszych. Źródło: il. M. Łysień
 Fig. 1. The view of the new services complex in Żywiec – it is clearly visible that the investors have not been concerned with its accessibility for pedestrians. Source: M. Łysień

Oczekiwania na styku mieszkańcy – władze miasta – inwestorzy często nie są zgodne. Głównym powodem jest fakt, że przekształcanie przestrzeni publicznych finansowane jest z budżetu miasta, a zysk spowodowany tymi zmianami wpływa pozytywnie głównie na budżet inwestorów zewnętrznych np. deweloperów. Następuje wzrost cen nieruchomości z uwagi na fakt lokalizacji inwestycji w pobliżu terenów zielonych, za których utworzenie deweloperzy nie ponieśli żadnych kosztów. Rozwiązaniem mogłaby być partycypacja w kosztach przywrócenia do użytkowania rewitalizowanego terenu.

Często poruszonym zagadnieniem związanym z tematem rewitalizacji terenów nadrzecznych w miastach jest kwestia zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Zgodnie z obecnymi trendami bieg rzeki powinien zachować możliwie najbardziej naturalną formę. Jednak na terenach miejskich z wielu względów jest to trudne, a czasami wręcz niemożliwe. Z uwagi na oszczędność powierzchni jednym z rozwiązań jest budowa wysokich i stromych konstrukcji inżynierskich, mających zapobiegać erozji brzegu na skutek naporu znacznych mas wody, której nurt płynie z dużą prędkością.

W przypadku Żywca istnieje również problem ze zgodnością planu przygotowanego dla województwa z planem opracowanym dla miasta. Otóż w PZPWŚ [13] stwierdzono zakaz budowania na terenach zagrożonych powodzią oraz konieczność stopniowej rezygnacji

z zabudowy na terenach objętych takim zakazem [rozdział I, § 4, pkt 4.1, s. 48]. Często jednak zapisy te są pomijane, zwłaszcza w odniesieniu do atrakcyjnych lokalizacji w terenach nadrzecznych. Jednak w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Żywca* (zwanym dalej *SUiKZP miasta Żywca*) [16] w podsumowaniu pt. „Ograniczenia w zabudowie dolin rzek, wynikających z ekspertyzy” [cz. 1, § 6], w ppkt 3, znajduje się zapis dotyczący możliwości budowy kolejnych obwałowań, które mogą okazać się niezbędne w przypadku *potrzeby zintensyfikowania budownictwa* [cz. 1, s. 71] . Studium nie jest dokumentem prawa miejscowego, jednak mimo to, późniejsze miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będą się na nim opierały i powinny być ze sobą możliwe spójne. Co więcej, *SUiKZP miasta Żywca* [16], w części zatytułowanej „Wody powierzchniowe” [cz. 2, art. 3, § 2, ust. 5, s. 10] zaleca ochronę szczególnie wartościowych terenów znajdujących się w granicach administracyjnych miasta. Jednak w innych zapisach tego dokumentu dopuszczone zostaje zabudowanie tych terenów, a także zabezpieczanie ich za pomocą wałów przeciwpowodziowych. W dokumencie stwierdza się także, że w górnych odcinkach rzek Soły i Koszarawy nie występują żadne zbiorniki retencyjne [cz. 1, §6, pkt 4, ppkt c i d, s. 67]. Taki stan rzeczy ma miejsce, pomimo występowania kilku lokalizacji, które mogłyby spełniać takie funkcje.

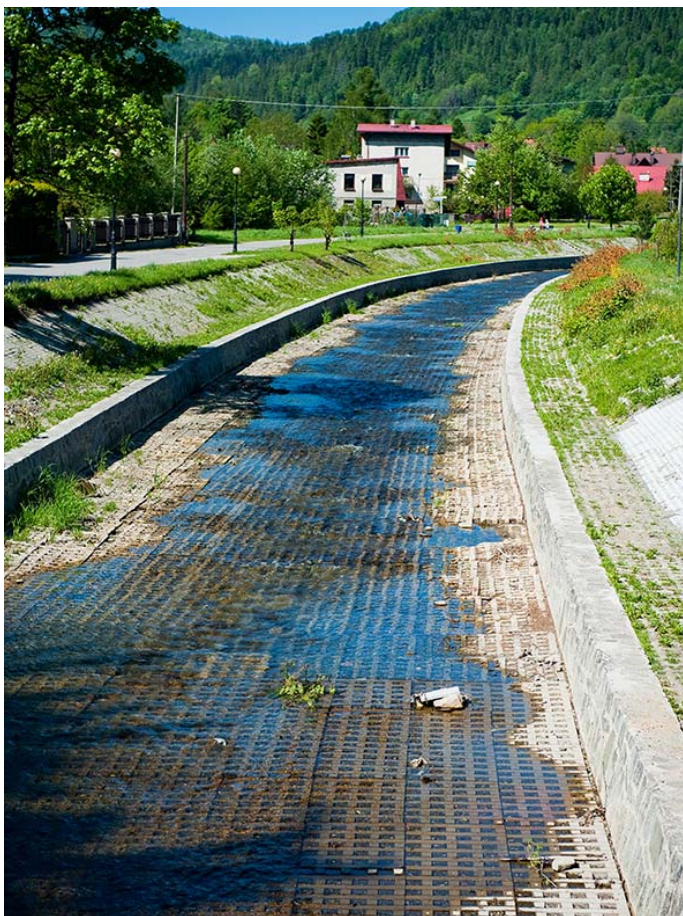
Podobna sytuacja występuje w Andrychowie, w którym do ścisłej struktury miasta wprowadzono dużą ilość wielkopowierzchniowych obiektów komercyjnych. O ile znajdujące się niedaleko rzeki Wieprzówki zakłady przemysłu motoryzacyjnego Andoria-Mot wciąż funkcjonują, o tyle budynki znajdujące się po drugiej stronie ulicy Krakowskiej są zamieniane na kolejne markety. Cały obszar znajduje się bezpośrednio nad brzegiem rzeki, a także w niewielkiej odległości od Rynku i parku miejskiego. Dochodzi także do konfliktu przestrzennego, w którym zestawienie otaczającej ten teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z obiektami o dużej kubaturze daje niekorzystny efekt wizualny. Podobnie jak w przypadku Żywca, tak i tu doszło do intensyfikacji problemów komunikacyjnych. Wprowadzenie dużej ilości samochodów do centrum miasta oraz rozbudowa układu komunikacyjnego posiadającego liczne podłączenia doprowadziły do tworzenia się korków. Liczne wjazdy, przejścia dla pieszych oraz sygnalizacje świetlne wymuszają niską przepustowość. Pomimo nieskomplikowanego kształtu głównego układu komunikacyjnego miasta nie jest on w stanie odpowiednio obsłużyć całego obszaru. Sytuacji wizualnej nie poprawiają także zaniedbane elewacje budynków czy też zniszczone nawierzchnie dróg. Wielu inwestorów nie podejmuje żadnych wysiłków mających na celu uatrakcyjnienie tej przestrzeni, która nie jest także w żaden sposób przystosowana do użytkowania jej przez pieszych. Brak ławek bądź koszy na śmieci sugeruje, że powinniśmy poruszać się tutaj samochodem. Jednak miejsca do parkowania również nie są zorganizowane w zadowalającym stopniu, gdyż albo są to duże utwardzone powierzchnie o niewystarczającym bądź zerowym udziale zieleni, albo słabo przystosowane i dosyć przypadkowe pojedyncze miejsca postojowe.

6. TERENY NABRZEŻNE MAŁYCH MIAST W POLSCE NA PRZYKŁADZIE SZCZYRKU

W ciągu ostatnich lat nastąpił znaczny wzrost ilości prowadzonych inwestycji w małych miastach, również tych znajdujących się w Beskidach. Wiele z nich położonych jest w dolinach górskich, a także w bezpośredniej bliskości terenów atrakcyjnych turystycznie. Tym samym zostaje podniesiony potencjał widokowy i komercyjny wielu terenów w mieście. Dokonujące się działania mają aktywizować tereny dotychczas zaniedbane, oraz tworzyć nowe przestrzenie publiczne, cechujące się zróżnicowanym programem funkcjonalnym. Miasta dążą do rozwoju cech sprzyjających napływowi turystów. Jednym z takich przykładów może być Szczyrk. Jest on położony w dolinie rzeki Żyłicy¹³. Styka się także z

¹³ Żyłica, o długości 21,24 km, jest lewobrzeżnym dopływem Soły, uchodzi do zbiornika retencyjnego Tresna (Jeziora Żywieckiego). Od źródła, położonego na stokach Skrzycznego, przepływa przez Szczyrk oraz gminy

obszarem Leśnego Kompleksu Promocyjnego, a także obszarami NATURA 2000, co świadczy o wysokim potencjale przyrodniczym tego regionu. Pieszce i rowerowe szlaki turystyczne, trasy narciarskie, a także liczne obiekty sportowe o znaczącej randze w skali kraju sprawiają, że miasta te stanowią atrakcyjne miejsca do spędzania wolnego czasu i aktywnego wypoczynku.



Ryc. 2. Fragment koryta rzeki Żylicy w Szczyрку. Źródło: il. M. Łysień
Fig. 2. Part of the Żylica riverbanks – Szczyrk. Source: M. Łysień

Jednak jest to przykład obrazujący, że nie zawsze nakłady poniesione na przekształcenie przestrzeni prowadzą do rozwiązań zgodnych z ideą zrównoważonego rozwoju i tylko pozornie nadają tym terenom nową jakość. Strefa deptaka nad Żylicą została zmodernizowana w latach 2010–2011. Wcześniej obszar ten był mocno zaniedbany, a jego niska atrakcyjność sprawiała, że był wykorzystywany przez nielicznych pieszych. Po przebudowie poprawił się przede wszystkim stan nawierzchni. Obecnie bezproblemowo deptak może być wykorzystany zarówno przez pieszych, jak i rowerzystów, co można obserwować w pogodne dni, kiedy jest on chętnie wykorzystywany przez część mieszkańców. Jednak z uwagi na brak powiązanych z nim obiektów usługowych, a także przez nasycenie usługami komercyjnymi wzdłuż głównej ulicy miasta jest on pomijany przez turystów i mieszkańców. Liniowy układ miasta wynikający z topografii terenu oraz wspomniany ciąg usług wzdłuż głównego trzonu komunikacyjnego sprawiają, że deptak nie jest w pełni wykorzystywany. Czynione są pewne zabiegi mające zmienić ten stan rzeczy. Władze miasta zdecydowały się na usytuowanie wzdłuż deptaka niewielkich placów zabaw. Jed-

nak z uwagi na znaczące przekształcenia związane z przebiegiem koryta rzeki Żylicy, część terenów rekreacyjnych nie tylko nie sprzyja kontaktowi człowieka z przyrodą, ale wręcz stwarza zagrożenie. Niezabezpieczone wysokie mury oporowe, a także znacznie nachylone skarpy niecek wypadowych stopni wodnych mogą być przyczyną wypadków. W dodatku zdecydowano się umocnić pozostałe elementy związane z korytem rzeki, które zamieniono w betonową rynnę (ryc. 2), mającą tylko częściowo naturalne dno. Zostało ono pokryte ażurowymi płytami wykonanymi z betonu. Co więcej, wzdłuż przebiegu rzeki wykonano umocnienia opaskami betonowymi, których wysokość przekracza metr od zwierciadła wody. Rozwiązania te nie sprzyjają infiltracji wód opadowych, a także nie zabezpieczają miasta podczas powodzi charakteryzującej się znacznym stanem wód w trakcie przepływów kulminacyjnych. Zastosowane rozwiązania regulacyjne nie spełniły oczekiwań, ponieważ na wielu odcinkach po ostatnich powodziach obiekty te zostały uszkodzone. Z uwagi na przyjęte rozwiązania pogorszeniu uległa także estetyka terenów nadbrzeżnych, a zastosowana zabudowa hydrotechniczna w istotny sposób wpłynęła również na zmiany warunków siedliskowych ekosystemu wodnego. Jednak ten sposób regulacji daje złudne poczucie bezpieczeństwa i zabezpiecza nierzadko jedynie przed małymi i średnimi wezbraniem.

Od kilku lat władze miasta próbują zintegrować ciąg pieszo-rowerowy deptaku nad Żylicą z kilkoma istotnymi dla miasta przestrzeniami publicznymi. Jedną z nich jest dawny dworzec autobusowy. Został on zamieniony na przestrzeń mającą na celu skupianie tzw. życia miejskiego. Dokonano także wielu zmian, w tym wymiany nawierzchni. Jednak zastosowana tu kostka brukowa pokryła szczelnie całą powierzchnię, pozostawiając jedynie niewielką wysepkę na środku, która stanowi najwyżej kilka procent powierzchni. Obszar ten został wyposażony w ławki, kosze na odpady, a także oświetlenie. Jednak przestrzeń ta jest mało funkcjonalna. Można powiedzieć, że pomimo wprowadzenia wielu brakujących dotychczas elementów, nie rozwiązano problemu tego miejsca jako poprawnie funkcjonującej przestrzeni publicznej. Elementy te nie korelują z otoczeniem, a sam plac (o ile można go tak nazwać z uwagi na brak ram przestrzennych) przylega do terenów będących zapleczem dużego hotelu. Brakuje także powiązania kompozycyjnego z otoczeniem. Przestrzeń ta nie ma określonego zakończenia – spoglądając wzdłuż dłuższej osi, widzimy po jednej stronie las, a po drugiej zarośla z górującym nad nimi hotelem Elbrus. Zrealizowano także obiekty małej architektury – w tym niewielką fontannę, jednak jej forma nie nawiązuje w żaden sposób do naturalnego charakteru otaczającej miasto przyrody, bowiem jest to długa na jedną trzecią placu rynna, wykonana z betonu i kostki. Wprowadzane nowe elementy nie tylko nie nawiązują do idei rozwoju zrównoważonego, ale podają w wątpliwość koegzystencję środowiska naturalnego z terenami zurbanizowanymi.

7. PODSUMOWANIE

Opisywane przypadki nie są odosobnione. W wielu miastach w Polsce brakuje spójnej wizji ochrony zasobów przyrodniczych przy jednoczesnym wykorzystaniu ich potencjału. Wydaje się niezbędne zawieranie bardziej szczegółowych wytycznych dotyczących tego rodzaju przekształceń w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Należy także pamiętać o jakości realizowanych obiektów, gdyż przedsięwzięcia o mało efektywnej funkcji oraz nieatrakcyjnej formie architektonicznej nie rozwiązują wszystkich problemów występujących na danym obszarze. W dodatku, w odróżnieniu od przykładów zagranicznych, w Polsce próbuje się rozwiązać wszystkie problemy przy pomocy jednego projektu, który zawiera najczęściej jeden duży kubaturowo obiekt. Jednak teren często jest zbyt duży w stosunku do możliwości finansowych inwestora, co skutkuje niską jakością końcowej realizacji bądź wykonaniem projektu tylko w części w stosunku do pierwotnych zamierzeń.

Ciekawym rozwiązaniem zaobserwowanym w miastach Półwyspu Iberyjskiego (ze szczególnym uwzględnieniem miast portugalskich) jest realizacja zabezpieczeń przeciw-

powodziowych tylko w obrębie jednego brzegu rzeki. Umożliwia to pozostawienie drugiego brzegu w jego naturalnej formie. Wartościowe byłoby przeniesienie tego rozwiązania na tereny miast w Polsce.

Częściej do głosu (a także i realizacji) powinny dochodzić koncepcje polegające na przywróceniu do użytkowania terenów nadrzecznych, w ich możliwie najbardziej „zielonej” i ekologicznej formie. By było to możliwe, konieczne jest rozwijanie świadomości społeczeństwa wobec możliwości oraz korzyści płynących z podobnych działań. W krajach wysoko rozwiniętych, mieszkańcy miast mają liczący się głos w procesie projektowania i urządzenia przestrzeni publicznych. Często optują za proekologicznymi rozwiązaniami, mającymi wprowadzić nową jakość na terenach. Obserwując liczne przykłady zagraniczne, można zauważyć tendencję do łączenia ze sobą wielu uzupełniających się wzajemnie inwestycji, które dopasowane są do danej lokalizacji, jak i do środków ekonomicznych posiadanych przez inwestorów potencjalnie zainteresowanych ich realizacją. Całość przedsięwzięcia skutkuje pojawieniem się interesujących obiektów, a także przestrzeni publicznych, które charakteryzują się wysoką jakością użytych materiałów i funkcjonalnością, dzięki czemu miejsca te są chętnie odwiedzane przez mieszkańców, jak i osoby odwiedzające miasto.

WATERFRONT PUBLIC SPACES IN SMALL AND MEDIUM TOWNS – SELECTED EXAMPLES FROM SOUTHERN POLAND

1. INTRODUCTION

A common problem of riverfront areas in Polish towns and cities is that they are usually poorly developed or, indeed, run-down and dilapidated. Not infrequently are such areas to be found in town or city centers. The problem is also related to the fact that very often these sites used to be locations of industrial plants, railway infrastructure or military facilities. Focusing attention on these issues seems to be of key importance for improving the quality of space in these areas, but also for improving the living comfort of the people residing in the neighborhood. Because the areas in question often feature old and disused facilities, usually in poor technical condition, investors prefer other locations – free from any existing buildings – since such sites are easier to develop and they do not require extensive expenditure incurred by demolition and clearing away any unwanted development. Another important issue related to riverfront areas is the problem of adequate protection against flooding. A popular practice is to try and regulate the natural course of rivers and streams by casing them in between artificially remodeled banks reinforced with concrete walls. As a result riverbeds are turned into concrete half-pipes, which do not even remotely resemble the original look of the watercourses before they had been regulated. Obviously, the aesthetic value of the area is ruined in the process. Moreover, the risk of flooding actually increases because the water flow accelerates. There are situations where the already existing riverbank reinforcements get extended even more, as is happening for example in Kraków. Not enough emphasis is put on water retention storage or implementation of alternative solutions (such as relief channels¹⁴), and the result is that every time the water gets high, the city faces the risk of being flooded. Additionally, as time went by the areas that were initially allocated for those channels have been built up, which has considerably limited the options available now. Other areas which are situated low and are thus at risk of being flooded are also often built up because the price of land is competitive. All this leads to creation of a direct safety hazard for people who live

¹⁴ The first time a relief channel appeared on the map of Kraków was in 1904, it has not been built until today.

in such areas. It is worth stressing at this point that the obligation to provide protection against flooding has been provided for in Water Law [19, art. 2, point 1] The way in which riverbanks in towns and cities are developed is important also because they have the potential of becoming perfect sports and recreation areas. Moreover, they may contribute to the significant improvement of the quality of public spaces and natural environment.

2. THE MAJOR LEGAL ACTS

The basic documents regulating the water resources management are Water Law [19, item 145] (hereinafter referred to as WL) and the Water Framework Directive¹⁵ (hereinafter referred to as WFD). Both the above documents list improving water quality as one of their goals, another being protection against floods, including alleviating the ensuing damage. Such formulations reflect primarily the strive for sustainable development, especially in urbanized areas. These goals are very often supported by certain more detailed provisions of voivodship land use plans¹⁶. Sometimes the goals related to one voivodship are formulated more precisely in the plans for a neighboring voivodship¹⁷. The compatibility of individual legal and planning documents of various rank remains a controversial point. In the light of the present legal system, the authority responsible for supervision over development projects implemented in riverside areas as well as management of water resources and the areas adjacent to water bodies is not an architect or urban planner, but the President of the National Water Management Authority (hereinafter referred to as PNWMA). The competences of the authority also include protection of the condition of water bodies in the country and protection against flooding¹⁸.

¹⁵ Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of the 23rd October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy (EC OJ of 2000), the so-called Water Framework Directive.

¹⁶ E.g. the Silesian Voivodship Land Use Plan (hereinafter referred to as SVLUP) [13] contains a passage that the decisive factor "(...)" as regards the foundations for the voivodship development and ecological security of its inhabitants is at present the question of the relations between the urbanised and the open areas. (...) [13, chapter II, point 3.3, p. 76]. We can also read in the document about the complicated spatial and ecological situation of the voivodship territory ("In this respect the situation in the Silesian Voivodship is particularly complicated and diversified since alongside highly urbanised areas, where the environment has been considerably transformed, there are also less urbanized areas of high environmental value, sometimes unique in the scale of the whole country" [13, chapter II, Art. 3 par. 3, p. 76]. The Plan also provides for supporting and promoting the so-called "innovative instruments of space management" e.g. by defining the main directions of actions undertaken in the area covered in the document. It must be remembered that the SVLUP was passed in 2004 and at that time in our country such actions could have been considered innovative methods. They also include the issues of "city restructuring and revitalization" [13, chapter II, Art. 3 par. 5 point 2, subsection 1]. The Plan stipulates additionally putting emphasis on the region identity and creating a new image, including "creation of external and internal ecological relations as well as (...) revitalization and bestowing new functions upon brownfield and degraded areas" [13, chapter I, Art. 5 par. 3, point 1, p. 57]. In the above provisions and also in several other ones the Plan strives to define the directions for further actions, which should be taken into account in documents of lower rank. The Plan also emphasizes the difficulties in transforming degraded and brownfield areas due to "the absence of systemic solutions for the complex processes of transformation thereof and – in certain cases – the absence of a reliable survey taking stock of such areas" [13, chapter I, Art. 5 par. 3, point 1, p. 58].

¹⁷ E.g. the Małopolskie Voivodeship Land Use Plan (hereinafter referred to as MVLUP) contains fairly detailed provisions related to the actions that should be undertaken in order to make the plan compatible with the SVLUP, including the Soła river valley and cascade control, in order to ensure protection against flooding for Kraków. It is one of many examples where the MVLUP refers to the territory of the Silesian voivodship 12, volume I, art. 2, par. 3, point 2].

¹⁸ WFD Art. 4 par. 1, point a subsection I: "Member States shall implement the necessary measures to prevent deterioration of the status of all bodies of surface water, subject to the application of paragraphs 6 and 7 and without prejudice to paragraph 8" – p. 10, and point III: "Member States shall protect and enhance all artificial and heavily modified bodies of water, with the aim of achieving good ecological potential and good surface water chemical status (...)" [2, p. 10].

3. DEMAND

There is no doubt that riverside areas are one of the most attractive in the structure of any city or town. Sites in the vicinity of biologically active areas are also highly desirable, and the location itself considerably affects not only the visual perception but the high prices of the land in question. It seems therefore perfectly reasonable that new development projects should be undertaken in riverfront areas, including the projects restoring degraded sites to new use. Frequently, problematic areas (in the sense that their full potential is not put to adequate use) are situated in the direct vicinity of the river. It results from the original function of these areas, which were the locations of industrial plants, once dependant on direct access to water. Yet, in consequence of the dynamic changes which took place in our economy, particularly towards the end of the 90s, a lot of industrial facilities have been closed down. Their remnants are to be found in numerous Polish cities. In some cases whole areas of considerable size have fallen into complete decline. The changes also included legal provisions regulating emissions of pollutants into the environment. However, the cities have been continuously growing, and the said areas are now situated in very attractive locations. Nevertheless, the areas have not been tidied up by municipal authorities and they pose significant problems of spatial and economic nature.

Important changes have been introduced in the recent years together with the creation of numerous new nature protection areas, such as ECONET or NATURA2000. Introduction of special protection areas in the outskirts of many towns (especially small ones) has led to a considerable limitation of the number of sites that would be of potential interest for investors. This in turn has increased the significance and value of the already developed areas as they are sometimes the only locations where certain development projects may be carried out.

Numerous riverside and seaside areas feature disused port facilities which are now subject to intensive revitalisation works. The best known examples of such redevelopment are large port areas, such as the ones in Hamburg or London. Other cities also implement interesting solutions, which introduce new cultural and recreational facilities, e.g. oceanariums or dolphinariums, to replace the degraded and disused industrial infrastructure. Such solutions may be found in Stralsund, Germany, Plymouth, Cornwall, Toronto, Canada and many others.

4. SELECTED EXAMPLES OF THE SO-CALLED “GOOD PRACTICE”

Lagos¹⁹ is a town founded in the first millennium BC²⁰. Despite the huge influx of tourists coming to the town in great numbers, it has managed to preserve the outstanding aesthetic character of its development, which has remained monochromatic even until now. At the same time buildings feature numerous ornamental elements made of ceramic. The method of building decoration with the use of ceramic tiles called Azulejos²¹ has become

¹⁹ At present Lagos is inhabited by 31,048 people, and the population density is 146 persons per km².

²⁰ The exact date is unknown, but it was an important urban centre already at the time of the Punic Wars. The town was the capital of the Algarve region in years 1576 –1756.

²¹ Azulejos – ceramic (most often square) tiles glazed with watertight and shiny enamel. The surface of azulejos could be multicolored or monochromatic. Non-smooth surfaces are rare, but they do exist. The tiles were, and still continue to be, used to create mosaics composed of a multitude (sometimes more than a few thousand) pieces or as individual ornamental elements. Motives made of azulejos took on the form of historic, mythological or religious scenes on the one hand and a whole range of ornaments – both geometric and vegetal – on the other. Mosaics frequently covered whole walls and floors in palaces, gardens, churches, cloisters as well as in houses and public buildings. Azulejos have become something more than just an attractive element of decoration. Tiles of diverse colors and shapes have turned into a characteristic means of expression and an expressive kind of art, mostly in Portugal (but also in Spain), developed and used for over five hundred years. Made of a rather cheap material, the tiles were the best way to elevate the aesthetic value of buildings and to give them a unique look, but – first of all – to ensure that the interiors would remain hygienic.

characteristic of the southern regions of Portugal and Spain. The town is cut in two parts by a river – Bensafirim²², which flows directly into the *Marina de Lagos*, so the riverbed constitutes the entrance leading into the port docks, which in turn open into the Atlantic Ocean. This rather unusual feature makes the town famous for its port and the sea regatta organized here. The tourist infrastructure is well developed. Public spaces have been developed with care and great attention to detail. The promenade running along the port dock is an example of how a public space featuring vehicle traffic in its area could be planned correctly. Although the promenade runs along one of the major traffic routes in the town, the traffic does not seem to be bothersome (mostly owing to the greenery filling the area in great abundance, but also due to a dispersed arrangement of parking spaces, which are supplemented by underground car parks). Implementing this solution has helped to solve the problem of excessive number of cars on the surface of the area, which translates into the improved visual value of the district. Underground parking is not a common practice in areas situated in direct vicinity of large bodies of water, especially that the main promenade is located just above the water level. Nevertheless, the solution seems to be working very well. The use of the town's pedestrian routes and squares has been made more attractive by a large number of shade-giving trees, which is highly desired given the hot local climate. Greenery is abundant in the majority of the town. When it comes to the arrangement of the neighboring public spaces, what makes them stand out from among other examples is the consistency of the materials and color scheme that have been selected for the purpose. Regardless of whether it is a historic building or a modern building project, they all seem to be blending into one whole. The renovated area of the marina matches perfectly the historic town centre, which is situated on a small hill. In several places new components (including small water reservoirs) have been built exclusively for the purpose of reflecting the existing structures. What is more, the main promenade is the place of street trade, yet due to the fact that all the stands lining the promenade are located in identical white tents corresponding with its color to other elements in the area, they are practically invisible against this background. The town is an excellent example of how modern solutions could combine historic values, intensive tourist traffic and spatial forms of newly built architectural structures into a coherent and attractive whole.

Ayamonte²³ is a town situated at the border between the two countries – Portugal and Spain. It is located on the rivers Guadiana²⁴ and Estero de la Rivera. The Guadiana river is a natural frontier between the two countries. A new bridge was erected in 1991, which is now the main transportation route connecting the areas on the two river banks. It is worth noting, as well, that it is a “twin” bridge for the structure located in Portimao (a city lying more to the west). The riverside areas in their majority have been left undeveloped, which means that their appearance is still the result of the processes occurring in natural environment. The course of the riverbed is also completely natural. Structural development has been pushed back from the river banks, so seasonal flooding poses no threat to human dwellings even though the area surrounding the river is flat in its greater part. Crossing the border between the two countries at this particular site, it is hard to resist the impression that it is a completely natural area, where everybody present is just an observer. There is no appearance of excessive interference into the look or the functioning of the natural environment. Ayamonte is also a place where the rivers flow into the ocean, and a port has been situated within the area. The Estero de la Rivera empties into the Guadiana, which has been skillfully used not only to create a port but also an area of organized greenery. The green area offers a direct access to Marismas de Isla Cristina²⁵.

²² One of the rivers in southern Portugal. Its local name is Rio Bensafirim.

²³ The town of Ayamonte has the population of 19,738 inhabitants.

²⁴ Already at the time of the Roman rule it was the axis of the Hispania Baetica province, whose main city Mérida (Emerita Augusta) was one of the more important cities of Spain at that time.

²⁵ Marismas de Isla Cristina – a park created in 1989, entered onto the list of *Andalusia's Protected Natural Areas*. It covers the area of 21.45 km².

Moreover, the urban fabric of the town is overgrown with vegetation, which seems to be encroaching the town from the surrounding areas. It is an example of how interesting and functional solutions could be applied in a small town. Like in other towns of the region, we will find transportation routes functioning in waterfront areas, yet the form they have been given and their scale prevents them from being oppressive.

5. HIERARCHY OF PRIORITIES

In certain situations areas which had been disused and abandoned for many years have undergone the natural process of plant succession. As a result, for some residents they have become potential areas of recreation. It leads to a conflict of interests and the inevitable tension between the local community and an investor interested in developing the site. Investors are aware of the commercial potential of such locations and they are ready to bear additional, yet necessary, costs of restoring the use of such areas that would explore its potential to the full. The above situation is not directly related to the size of the town or city, yet the town characteristics is of considerable significance. When it comes to tourist resorts, the phenomenon occurs even in small towns. A good example to illustrate the point is the town of Szczyrk. Sometimes, areas which are potentially very attractive for the town are restored to use but in a way that could hardly be praised. Actions of this type have been undertaken in Żywiec in recent years – where a huge cluster of large-scale retail establishments have been built in the Soła²⁶ river bend. The scattered and small-scale post-industrial development has been transformed into large commercial facilities and a considerable portion of the green area on the location has been covered with huge asphalt car parks. The road system has also been expanded, yet the problem of traffic jams in the town still remains unresolved. Not only has the development in question failed to improve the residents' comfort of living, but also it has destroyed valuable riverfront areas practically beyond repair (Fig. 1). The situation demonstrates that revitalization does not necessarily bring a change for the better. At present, another project has been undertaken in the vicinity of the location discussed above aiming to expand the road network further and add new feeder roads. However, the way they have been planned raises certain controversies since it is thought that they will not introduce relevant changes that could improve the traffic in the town. Construction of the new road network elements has also led to levelling down of some anti-flood protection embankments and transforming the riverfront green areas (including cutting down trees and clearing away thickets).

The expectations of local residents, town authorities and investors are very often divergent. The main reason is the fact that public spaces transformations are financed from the town budget while the profits generated by these changes are mostly pocketed by external investors, e.g. developers. Property prices go up when a new development is situated near green areas, yet developers do not usually bear any costs related to the creation thereof. A fair solution would be developers' participation in the costs of restoring a revitalized brownfield area to use.

A frequently raised question related to the issue of riverfront areas revitalization in towns and cities is flood protection. According to the most recent trends, the course of the river should remain as natural as possible. Yet, in urbanised areas it is often difficult or sometimes completely impossible, for many reasons. One of the solutions restricting the area occupied by the river and thus saving valuable land is building high and steep engineering structures which prevent erosion of the river banks resulting from the pressure exerted by significant masses of water flowing at high speed.

The problem in the case of Żywiec is also related to certain inconsistency of the plan prepared for the town on the one hand and the voivodeship plan on the other. The

²⁶ The Soła – a river flowing through southern Poland, which is also the first large right-bank tributary of the Vistula.

SVLUP contains a ban on building up areas at risk of being flooded as well as the obligation of gradual withdrawal of the existing development from these areas [13, chapter I, Art. 4, point 4.1., p. 48]. However, these provisions are often ignored, particularly if they refer to attractive locations at riverfront areas. In the Study of the Land Use Conditions and Development Directions for the town of Żywiec (hereinafter referred to as the SLUCDD for the town of Żywiec), under the headline: *limitations in building up river valleys resulting from expert evaluation* [16, part 1, Art. 6], in subsection 3, we find a passage on the admissibility of building further embankments, which may prove necessary if “*there is a need to intensify development*” [part. 1, p. 71]. The study is not a document of local law, but all subsequent local land use plans will be based on it and they should be possibly consistent with each other. What is more, in the part on *surface waters* [16, part 2, Art. 3, par. 2, point 5, p. 10] the SLUCDD for the town of Żywiec recommends protection of particularly valuable areas situated within the administrative boundaries of the town. Nevertheless, other provisions of this document admit building these areas up and protecting them with the use of flood embankments. The document states as well that there are no water retention reservoirs in the upper sections of the Soła and Koszarawa rivers [16, part 1, Art. 6, point 4, subsection c and d, p.67]. The situation confirmed in the study continues to exist although there are a few locations which could fulfil this function.

A similar situation has occurred in Andrychów, where a considerable number of large-scale retail facilities have been introduced into the compact structure of the town. While the motor industry company *Andoria-Mot* located near the Wieprzówka river still continues to exist, the buildings situated on the other side of Krakowska street are being turned one by one into super markets. The whole area lies in the direct vicinity of the river, not far from the Market Square and the municipal park. Additionally, the large-scale structures have created a jarring spatial dissonance in the area, since the contrast between them and the surrounding single-family housing development creates a negative visual effect. Just like in the case of Żywiec, the transportation problems in the town have become more acute. Introduction of a large number of vehicles into the town centre and the road network expansion consisting in adding numerous feeder roads have led to traffic jams. Numerous access roads, pedestrian crossings and traffic lights have considerably lowered the network’s capacity. Although the town’s main transportation grid is not very complex, at present it is unable to service adequately the whole area. The visual effect is not helped, either, by dilapidated facades and damaged road surfaces. The majority of investors take no efforts to make the space more attractive, it is not in any way adapted to pedestrian use, either. Absence of benches or litter bins suggests that we should move around the area by car. However, even the parking facilities are not arranged in a satisfactory way since they are either large hard-surface areas, where greenery is insufficient or totally non-existent, or single parking spaces – poorly adapted and rather randomly located.

6. WATERFRONT AREAS IN SMALL TOWNS IN POLAND – THE EXAMPLE OF SZCZYRK

Recent years have seen a considerable increase in the number of development projects in small towns, including the ones located in the Beskids. A lot of them are situated in mountain valleys and in the direct vicinity of areas attractive for tourists. The projects contribute to the increase of visual and commercial potential of numerous areas in the town. The undertaken activities aim to activate locations which have so far been rather neglected and to create new public spaces characterized by a diversified functional program. Towns strive to develop assets which would attract tourists. One of such towns is Szczyrk. It is situated in the Żylica river valley²⁷ and borders on the area of *the Promo-*

²⁷ The Żylica river, 21.24 km long, is a left-bank tributary of the Soła and feeds into the water retention reservoir of Tresna (Żywieckie Lake). Starting from its spring situated on the slopes of Skrzyczne, it flows through

tional Forest Complex and the NATURA2000 areas, which indicates the high potential of the region's natural environment. Numerous hiking and cycling trails, ski slopes and other sports facilities of significant national rank make it an exceptionally attractive town to spend leisure time and practice active recreation.

Yet, the town is an example illustrating the thesis that not always investments into transforming a given space bring results compliant with the concept of sustainable development, and they may only seemingly bestow a new quality upon the area in question. The promenade along the Żylica was modernized in years 2010–2011. The area used to be rather run-down before the renovation, and its low appeal level induced few pedestrians to use it. The renovation project focused primarily on replacing the surface of the promenade – it may now be used comfortably both by pedestrians and cyclists, which can be observed on fair days, when town residents populate it in quite large numbers. Yet, since there are no service facilities alongside the walk and the main street of the town is saturated with commercial services, tourists and residents pass it by on daily basis. The linear arrangement of the town resulting from the terrain configuration as well as the long line of services facilities along the main transportation route contribute to the fact that the promenade is not used to its full potential. Certain activities have been undertaken with the purpose of changing this situation. The town authorities decided to create small play areas for children along the promenade. However, due to the considerable transformations of the Żylica riverbed, some of those recreational sites not only fail to encourage contact with nature but they pose certain safety hazards for potential users. Unprotected high retaining walls and steep banks of barrage spillway basins may cause accidents. Additionally, the other elements of the riverbank have been subject to reinforcement, which has turned it into “a concrete half-pipe” (Fig. 2) with the bottom only partly retained in its natural form. It has been covered with grate slabs made of concrete. What is more, the river banks have been reinforced with concrete lining of the height exceeding one meter over the water surface. The solutions do not promote infiltration of rainwater into the ground nor do they protect the town from floods, which are characterised by high water levels during the flow of the accumulated high wave. The applied regulation measures did not meet the expectations of the town residents since they suffered damage in many places during the last floods. The implemented solutions also contributed considerably to the deterioration of the riverside areas aesthetics, and the applied hydro-technical infrastructure has significantly changed the habitat conditions of the water ecosystem. This regulation method gives only an illusionary sense of security and not infrequently protects only against small and medium water accumulations.

For several years now the town authorities have been trying to integrate the Żylica cycling and walking promenade with certain public spaces which are important for the town. One of them is the former bus station. It has been transformed into a space striving to focus the so-called “urban life” of the town. The site has undergone several changes, including replacement of the surfacing. Paving blocks were used to cover tightly the whole area, leaving only a small island of greenery in the middle, which accounts for a few percent of the whole at the most. The site has been furnished with benches, litter bins and a lighting system. Yet, the functionality of the space remains poor. It could be said that although a lot of elements that were missing have been put in place, the problem of this site has not been solved yet and it has not been turned into a properly functioning public space. The said elements are not compositionally integrated with the surroundings and the square itself (if it could be called a square, since it has no spatial boundaries) is adjacent to the backyard of a large hotel. There is no compositional link with the surroundings, either. The space has not clearly defined limits – looking along the longer axis, we see the forest on one side and on the other – some thickets and the Elbrus hotel towering over them. Some elements of street furniture have been installed at the site, including a small foun-

tain, but its form is not in any way related to the nature surrounding the town, it is a drain half-pipe made of concrete and paving blocks running along one third of the square length. Not only do the newly introduced elements fail to relate to the concept of sustainable development but also they seem to question the possibility of natural environment and urbanised areas coexistence.

7. CONCLUSIONS

The towns discussed above are by no means isolated cases. A lot of municipalities in Poland lack any coherent vision of how to protect their natural resources, while using their potential in full at the same time. It seems necessary to include more detailed guidelines related to transformations of the type described in the paper in Local Land Use Plans. We should also bear in mind the importance of the quality of the facilities we build since projects of poor functionality and unattractive architectural form do not solve all the problems of a given area. Moreover, unlike abroad, the approach prevailing among town authorities in Poland is to try and solve all the problems with one project – most often featuring one large-scale object. However, the site frequently proves too big for the investor's financial capabilities, which results in a low quality of the development or implementing the project only in part, eliminating a lot of original plans.

An interesting solution observed in towns of the Iberian Peninsula (especially in Portuguese towns) was that flood control facilities were built only on one of the riverbanks. This makes it possible to leave the other bank in its natural form. It would be worth trying to transfer this solution into Polish towns.

We should be paying more attention to concepts providing for restoring the use of riverfront areas in their possibly "greenest" and most ecological form (and we should implement them more often, too). In order to make it possible, we need to make the public aware of the possibilities such activities offer and the benefits they may bring. In highly developed countries city residents have a say in matters pertaining to their cities and must be consulted in the process of public spaces design and arrangement. They often opt for pro-environmental solutions intended to bring a new quality into the areas in question. Observing numerous examples from abroad, we notice a new trend to combine numerous projects which are adjusted to a given location and to the economic capabilities of the investors potentially interested in their development. The whole combined project results in the emergence of interesting buildings, but also public spaces, characterized by high quality materials and functionality, which makes them favorite spots eagerly visited by the residents and visitors alike.

BIBLIOGRAPHY

- [1] Alexander Ch., *Język wzorców*, Gdańsk, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne 2008, ISBN 978-83-60083-70-3.
- [2] Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, *DzUrz. WE* z 2000 r.
- [3] Domański B., *Przekształcenia terenów przemysłowych w województwie śląskim i małopolskim – prawidłowości i uwarunkowania. Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej*, Warszawa, Komisja Geografii Przemysłu, Warszawa 2001,
- [4] Domański B., *Restrukturyzacja terenów przemysłowych w miastach. Rewitalizacja, rehabilitacja i restrukturyzacja – odnowa miast*, Kraków, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, 2000
- [5] Kistowski M., *Kolizje i konflikty środowiskowe w planowaniu przestrzennym na obszarach cennych przyrodniczo*, Politechnika Krakowska, *Czasopismo Techniczne*, 2007, z. 7-A/2007, str. 249-255.

- [6] Kosiński W., Rzeka w krajobrazie miejskim w: *Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne*, praca zbiorowa, pod red. K. Pawłowskiej, Kraków, Wydaw. Politechniki Krakowskiej 2001,
- [7] Lenar-Martys A., Łapuszek M., Zasady i środki opóźniania odpływu powodziowego dostosowane do zagospodarowania przestrzennego, Politechnika Krakowska, *Czasopismo Techniczne* 2009, z. 2-A/2009, str. 75-81
- [8] Lorenc Janusz M., M.W., Obiekty dziedzictwa górniczego w krajobrazie – wybrane przykłady rewitalizacji i zagospodarowania turystycznego, w: *Dzieje górnictwa – element europejskiego dziedzictwa kultury*, red. P. P. Zagożdżon i M. Madziarz, Wrocław 2010, str. 241-257, Wyd. Politechniki Wrocławskiej.
- [9] Mengual A., *Climas Climates*, *ViA Arquitectura* 2006, 16 V, s. 1137–7402.
- [10] *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Szczyrk* – wraz z załącznikiem graficznym nr 1 do Uchwały Rady Miejskiej Szczyrku nr XXXIX/226/2006 z dnia 5 stycznia 2006 r., Szczyrk 2006.
- [11] Nowacka-Rejzner U., Doliny rzeczne w systemie przyrodniczym małopolski i ich znaczenie dla krystalizacji struktury wybranych miast, Politechnika Krakowska, *Czasopismo Techniczne* 2009, z. 2-A/2009, str. 95-104.
- [12] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego z 2003 r.*,
- [13] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego z 2004 r.* Katowice, 2004
- [14] *Program ochrony środowiska gminy Szczyrk, Zabrze*, Przedsiębiorstwo Ekologiczne „Ekoinżynieria”, 2012
- [15] *Ruano M., ECO URBANISM – Sustainable human settlements: 60 Case Studies*, wyd. GG, 2007, Barcelona
- [16] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Żywca*, Żywiec, 2013.
- [17] Uje Lee, *dlle 1001 - Waterfront - Resewing the City - Plaza and Square in Europe*, pub.. C3, 2010, ISBN 978-89-86780-85-7, wyd. DookYoung, Seoul.
- [18] Urząd Miasta Krakowa, *Miejski program rewitalizacji Krakowa – Załącznik nr I Analizy w skali miasta*, Kraków, czerwiec 2008.
- [19] Ustawa Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r. *Dz.U. 2001 nr 115 poz. 1229*
- [20] Więzik B., Mrowiec B., *Bilans wodno gospodarczy rzeki Żyłicy. Hydrologia Zlewni Górskich*, Materiały Konferencyjne, Bielsko-Biała 2003.
- [21] *Wyrys ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczyrk*, załącznik „C” – *Zasady i kierunki kształtowania polityki przestrzennej /struktura osadnicza, komunikacja, układ funkcjonalno przestrzenny, rekreacja, sport/ na tle użytków gruntowych*.
- [22] <http://oki.krakow.rzgw.gov.pl/>, 04.09.2014 (data dost. 22.09.2014)
- [23] <http://www.bip.krakow.p>, (data dost. 22.09.2014)

O AUTORZE

Mariusz Łysień – interesuje mnie przede wszystkim zagospodarowanie terenów nadwodnych oraz związana z tym problematyka. Wynika to z połączenia dużej atrakcyjności tego typu obszarów z licznymi problemami natury architektonicznej oraz urbanistycznej, których rozwiązanie stanowi interesujące zagadnienie.

email: mariusz.lysien@pk.edu.pl

AUTHOR'S NOTE

Mariusz Łysień – I am mainly interested redevelopment of waterfronts and the related problems. This is due to a combination of high attractiveness of these areas, many problems of architectural and urban nature, whose solution is an interesting question.

Kontakt | Contact: mariusz.lysien@pk.edu.pl