

# The Analysis of Landscape Exposures of Entry Roads to the City on the Example of Southern Wrocław

Piotr Węgrzynowicz

Analiza ekspozycji krajobrazowych dróg wjazdowych do miasta na przykładzie południowego Wrocławia

**Key words:** city gate, landscape, road, perception, landscape exposure

## Introduction

In architecture, emotions associated with the ritual of „transition” are expressed in various forms, creating gates, portals, doorsteps, doors, triumphal arches, bridges. Designation of a closed space combines the need for shelter and protection from the outside world [Witasiak 2015, p. 205]. The need to specify a unique territory and its control by building fortifications seemed to be obvious and necessary in the past. The city was surrounded by walls, which the gates were located in, many a time the whole area was completed with a moat that surrounded the city from all sides. As time passed, the areas beyond the walls started to be developed and after some time the sense of the walls’ existence started to be questioned. Tollgates located by entry roads took over the role of city gates. They also served control and economic functions (on the borders all sorts of fees were collected), but had been deprived of the protection function. Today, it is increasingly difficult to find such objects in the urban tissue, and if they are, they had been adapted for totally different functions.

Authentic city gates can still be seen today only because some of them had been preserved, despite the widespread process of liquidating fortifications in the nineteenth

century. Two hundred years later, the city border no longer performs its original functions. It is now only an administrative line drawn on the map, and signposted by road signs in the field. As a result of dynamic development, cities began to grow. The concepts of uncontrolled suburbanization appeared at the top. Currently, we can witness new conditions of “individual” sprawl and the postwar “departmental” sprawl (blocks of flats) changed into “developer’s” sprawl. The development of technical and transport infrastructure encourages inhabitants to live in houses outside the city, where the equipment standard does not differ from the apartments in the city [Böhm 2016, p. 236]. The increasing scale of our agglomerations and the speed we use to cover distances cause many new perceptual problems [Lynch 2011, p. 130]. In fact, sometimes it is hard to tell where one city ends and another begins. The city border is often invisible, which is why it seems important to ask the question, where it actually goes? What serves the function of the former city gates? How does landscape road exposure tell us that we are already in the city? In landscape architecture a gate is defined as an accentuated transition from one interior to another [Dąbrowska-Budziło 2013, p. 56]. The subject of interest will be to find such a transition, where one of the interiors will be characterized by the features of urban landscape. The objects to search for therefore will be

**Słowa kluczowe:** brama miejska, krajobraz, droga, percepcja, ekspozycja krajobrazowa

## Wprowadzenie

W architekturze emocje związane z rytuałem „przejścia” wyrażamy w rozmaitych postaciach, tworząc bramy, portale, progi, drzwi, wrota, łuki triumfalne, mosty. Wyznaczenie zamkniętej przestrzeni łączy potrzebę schronienia, zabezpieczenia przed światem zewnętrznym [Witasiak 2015, s. 205]. Potrzeba określenia własnego terytorium i jego kontroli poprzez budowę fortyfikacji wydawała się być dawniej oczywista i konieczna. Miasta otaczano murami, w nich lokalizowano bramy, często całość była uzupełniona fosą, która okrążała miasto z każdej strony. Z biegiem lat zaczęto zabudowywać obszary wykraczające poza mury, po pewnym czasie wręcz poddając w wątpliwość sens ich istnienia. Rolę miejskich bram przejęły wówczas roгатki umieszczane przy drogach wjazdowych. Pełniły one również funkcję kontrolną i ekonomiczną (na granicach pobierano różnego rodzaju opłaty), ale pozbawione zostały funkcji ochronnej. Obecnie coraz trudniej jest znaleźć takie obiekty w tkance miejskiej, a jeśli istnieją, to zostały przystosowane do zupełnie innej działalności. Autentyczne bramy miejskie możemy oglądać tylko dlatego, że część z nich została zachowana, pomimo powszechnego

procesu likwidacji miejskich fortyfikacji w XIX wieku. Dwieście lat później granica miejska nie pełni już dawnych funkcji. Jest jedynie administracyjną linią wyznaczoną na mapie, w terenie zaś sygnowana znakami drogowymi. W wyniku dynamicznego rozwoju miasta zaczęły się rozrastać. Głośne stały się pojęcia dotyczące niekontrolowanej suburbanizacji. Obecnie mamy nowe okoliczności sprawu „indywidualnego”, a powojenny spraw „resortowy” (blokowiska) zmienił się w „deweloperski”. Rozwój infrastruktury technicznej i transportowej zachęca do zamieszkania w domach za miastem, których standard wyposażenia nie różni się od mieszkań w mieście [Böhm 2016, s. 236]. Zwiększająca się skala naszych aglomeracji i prędkości, z jakimi je przemierzamy, wywołują wiele nowych problemów percepcyjnych [Lynch 2011, s. 130]. Rzeczywiście, trudno niekiedy odróżnić, gdzie kończy się jedno miasto, a zaczyna drugie. Granica miasta jest często niewidzialna, dlatego istotne wydaje się zadanie pytania, gdzie ona *de facto* przebiega? Co pełni funkcję dawnych bram miejskich? W jaki sposób ekspozycja krajobrazowa drogi zakomunikuje nam, że jesteśmy już w mieście? W architekturze krajobrazu bramą nazywa się zaakcentowane przejście z jednego wnętrza do drugiego [Dąbrowska-Budziło 2013, s. 56]. Przedmiotem zainteresowania będzie więc odnalezienie takiego przejścia, przy którym jedno z wnętrza charakteryzować będą

cechy krajobrazu miejskiego. Poszukiwane będą obiekty stanowiące przerwy lub otwory w ścianie będącej zbiorem form ograniczających widok na poziomie wzroku [Patoczka 2000, s. 7]. Na potrzeby poniższego badania przyjęto, że obszar miejski zaczyna się wówczas, gdy w krajobrazie zaczynają dominować cechy związane z charakterem i jakością życia miejskiego, proporcją, elegancją, intensywnością zabudowy oraz w szczególności kontrastem, jaki wobec niego stanowi otoczenie [Cullen 2011, s. 64]. Celem badawczym jest wytypowanie na wybranym obszarze obiektów znajdujących się na styku dwóch wnętrza krajobrazowych, z których jedno reprezentowane jest przez cechy krajobrazu miejskiego. Miejsca takie mogłyby zostać uznane za krajobrazowe bramy do miasta.

## Materiał i metody

Badanie przeprowadzono, wykorzystując metodę transektu miejskiego. Idea transektu w badaniach przestrzeni miejskiej sięga XVIII wieku. Zazwyczaj metoda ta polega na wyznaczeniu trasy, najczęściej jest to linia zbliżona do prostej, którą porusza się badacz, notując swoje obserwacje. Metoda ta otwarta jest na spostrzeżenia i dygresje poczynione przez obserwatora (spacerowicza, badacza, wędrowca), co oznacza, że jest z założenia subiektywna. Badacz stara się w sposób możliwie bezpośredni „doświadczyć terenu”,

gaps or openings in the wall which is a collection of view limiting forms on the eye level [Patoczka 2000, p. 7]. For the purpose of the following study it is acknowledged that an urban area begins when the features related to the character and quality of urban life, proportion, elegance, intensity of built-up areas and, in particular, contrast to the surroundings begin to dominate in the landscape [Cullen 2011, p. 64]. The aim of the research is to identify objects, on the selected area, located at the edge of two landscape interiors one of which is characterized by urban landscape features. Such sites could be perceived as landscape city gates.

## Materials and methodology

The study was conducted using the urban transect method. The idea of urban transect dates back to the eighteenth century. Typically, this method consists in determining a route. It is usually a line similar to a straight line, along which researchers move, noting their observations. This method is open to observations and digressions made by observers (strollers, researchers, wanderers), which means that it is subjective by definition. The researcher is trying to experience the area in the most direct and possible way regardless of the barriers encountered. Transect as a method or means of experience has been used in urban studies in

Paris and Rome, where researchers moved across the city observing the diversity of development and communication problems. In France, Hendrik Sturm assumed the role of a wanderer [Melemis, Tixier 2008, p. 3]. Equipped with geo-location devices the artist showed life of poor districts of Marseille. In Grenoble, in the same way, on the basis of point measurements of temperature and community interviews, a map of the city climate was created. Sao Paulo used the transect method to examine the effectiveness of the municipal waste management system. All of these examples are combined by their manner of space exploration in order to define a problem. Researchers followed the previously designated routes and carried out point observations of a given phenomenon. The results were documented in the form of notes, photos, videos and, in the case of commented walks, interviews with local people. The analyses of the obtained data allowed for determining the scale of the studied problem and for discovering new phenomena.

Depending on the subject of research the transect method can have many forms, but its main goal is to collect all associations and observations which researcher experienced along the route. This wanderer is each of us every day, but our subjective reactions are preserved only in the human memory. Perceiving space on the move is one of the primary ways of obtaining data from it, which consists in the reception of successive

images of a spatial form [Forczak-Brataniec 2008, p. 56].

The area selected for the research are the south-eastern suburbs of Wrocław. This choice is justified by two important city transport corridors that are located there. The western border of the research area is the national road number 5, which is the most important link between Wrocław and the A4 motorway. The eastern Edge of the area is a railway line that people travelling from cities like Warsaw, Opole, Kraków use to enter Wrocław.

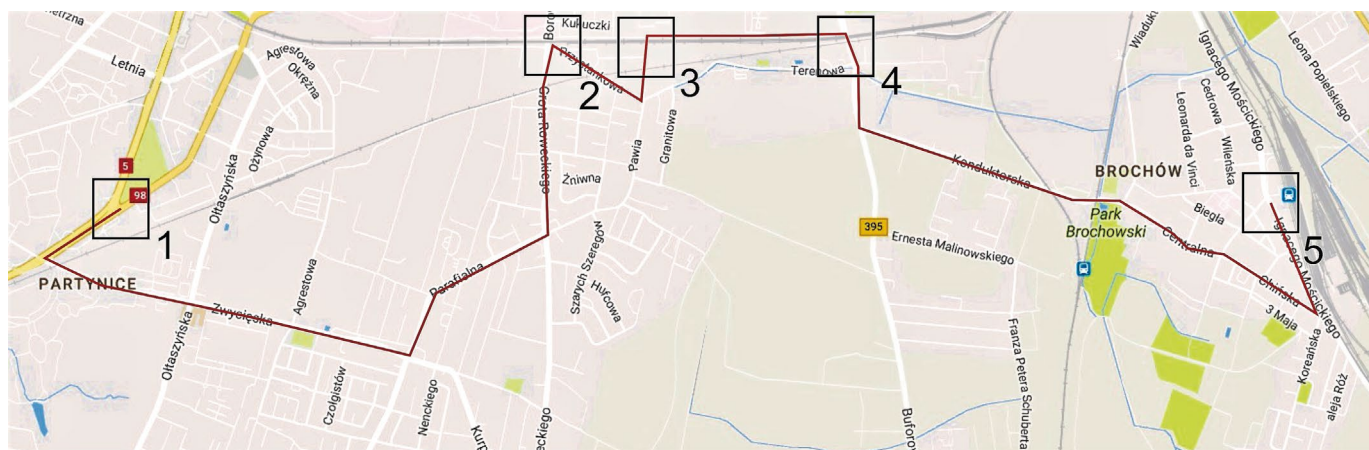
As a result of the map analysis, a line was established that crosses all of the entry roads into the city in this area. A field trip was conducted and observations were made according to the urban transect method and then five sites potentially capable of serving as landscape city gates were mapped (Fig. 1). It should be noted that the administrative border of the city is located further south of the research area but the intensity of land development suggests that the landscape that has city characteristics begins in the places marked in the Figure 1.

## Results

The area marked as number one has several characteristic objects that can be easily seen while entering Wrocław from A4 motorway along Karkonoska Avenue. The first is the artistic installation by Kurt

Fig. 1. Research walk route. Own source based on maps.google.pl

Ryc. 1. Trasa spaceru badawczego. Źródło: własne na podstawie maps.google.pl



pokonać go niezależnie od napotkanych na drodze przeszkód. Transekt jako metoda lub sposób doświadczenia została wykorzystana w badaniach przestrzeni miejskiej Paryża i Rzymu, gdzie badacze pokonywali miasta, obserwując zróżnicowanie zabudowy oraz problemy komunikacyjne. We Francji w rolę wędrowca wcielił się Hendrik Sturm [Melemis, Tixier 2008, s. 3]. Wyposażony w urządzenia geolokalizacyjne artysta ukazał życie niektórych dzielnic Marsylii. W Grenoble w ten sposób, na podstawie punktowych pomiarów temperatury i wywiadów środowiskowych, została stworzona mapa klimatyczna miasta. W brazylijskim Sao Paulo z wykorzystaniem metody transektu zbadano efektywność miejskiego systemu gospodarowania odpadami. Wszystkie te przykłady łączy sposób eksploracji przestrzeni w celu zdefiniowania jakiegoś problemu. Badacze podążali wyznaczonymi wcześniej trasami i we właściwych, z powodu występowania danego zjawiska punktach, czynili odpowiednie obserwacje. Utrwalali je w formie notatek, zdjęć, filmów, a w przypadku *commented walk* jako wywiadów z użytkownikami przestrzeni. Analiza otrzymanych danych pozwoliła określić stopień występowania problemu

w przestrzeni, a także zauważyć wcześniej nieodkryte zjawiska.

W zależności od przedmiotu badań metoda transektu może przybierać różne formy, natomiast jej głównym założeniem jest zbiór skojarzeń i obserwacji, których doświadczył badacz, poruszając się wyznaczoną trasą. Tym wędrowcem jest codziennie każdy człowiek, jednak jego subiektywne reakcje są utrwalane jedynie w ludzkiej pamięci. Widzenie przestrzeni w ruchu to jeden z podstawowych sposobów uzyskiwania danych o niej, polegający na odbiorze następujących po sobie obrazów formy przestrzennej [Forczak-Brataniec 2008, s. 56].

Na obszar badawczy wybrano południowo-wschodnie przedmieścia Wrocławia. Wybór ten uzasadnia lokalizacja na danym obszarze dwóch ważnych ciągów transportowych w mieście. Od zachodniej strony granicę obszaru stanowi droga krajowa numer 5, która jest najważniejszym połączeniem Wrocławia z autostradą A4. Wschodnią krawędź obszaru jest linia kolejowa, którą do Wrocławia wjeżdżają podróżni z miast takich jak Warszawa, Opole, czy Kraków.

W wyniku analizy wykonanej na mapie wyznaczono linię, która na swojej trasie przecina wszystkie

w tym rejonie drogi wjazdowe do miasta. Przeprowadzono spacer badawczy i zgodnie z metodą transektu miejskiego poczyniono obserwacje, a następnie naniesiono na mapę pięć miejsc potencjalnie mogących pełnić funkcję krajobrazowych bram miejskich (ryc. 1). Należy zaznaczyć, że administracyjna granica miasta znajduje się w niedalekiej odległości na południe od obszaru badawczego, jednak stopień intensywności zagospodarowania przestrzeni sugeruje, że dopiero w miejscach zaznaczonych na rycinie rozpoczyna się zabudowa o cechach miejskich.

## Wyniki

W miejscu oznaczonym numerem 1. zauważono kilka elementów będących obiektami charakterystycznymi, które łatwo jest dostrzec, wjeżdżając do Wrocławia aleją Karłową od autostrady A4. Pierwszym z nich jest instalacja artystyczna Kurta Fleckensteina „Brama Wrocławia”. W zamierzeniu autora miała ona witać gości przyjeżdżających do miasta. Wielka rama stojąca na pasie zieleni oddzielającym jezdnię, z jednej strony – ma stanowić połączenie historii miasta z nowoczesnością, z drugiej zaś strony, być dla mieszkańców Wrocławia „oknem na świat”. Nieco



Fleckenstein "Brama Wrocławia". The intention of the author is to welcome guests coming to the city. The big frame standing on the green belt separating the roads on one hand is a combination of the city's history and modernity, on the other hand it is a 'window on the world' for the city residents. A little further, the installation mounted on the occasion of the European Capital of Culture in 2016 is located. Due to a smaller size it is less perceptible than the previous one. Undoubtedly, a very important element of landscape exposure along Karkonoska Avenue is the cemetery of Soviet Officers. In the foreground, two tanks were set on pedestals (Fig. 2). They constitute the most distinctive element along this city entrance way.

The second highlighted object is the railway bridge over Borowska Street. There is an observation barrier here in the form of the railway embankment. The surroundings of the street on the south side of the viaduct is mainly sparsely densified

housing area. On the north side of the viaduct the density intensifies, especially on the right side of the road, on the left there is an area occupied by the university hospital. A change in the character can also be seen in the width of Borowska Street. There is only one lane of traffic leading towards the viaduct from the south but on the other side of the bridge near the hospital the roadway is expanded with two lanes of traffic in one direction.

The third object is the railway viaduct over a sidewalk and bike lane along Pawia Street. As in the previous example, the south side is dominated by detached houses, and in some places agricultural activity is also visible. After passing the railway bridge, rows of new blocks of flats in the Gaj district appear to eyes of the observer. In this case, the contrast of landscapes on the two sides of the railway line (Fig. 3) is clearly defined.

The fourth object selected as a potential landscape city gateway is the railway viaduct located in

Buforowa Street. What is most visible in this example is the contrast in the organization of traffic. As in the case of Borowska Street, the south roadway has a cross-section of 2x1, and on the north side of the viaduct its width increases. Another feature common to both of these examples is the amount of advertising on the south side of the viaduct. The landscape barrier in the form of the railway embankment makes that type of installations very visible.

The last place selected during the research walk is the surroundings of the railway station in Brochów. In this case, the observer is a train traveler. Entering Wrocław the observer may notice a very distinctive frontage along Chińska Street, as well as residential buildings made of red brick, created between 1895–1897, located at Mościcki Street, which appear at regular intervals. The last element of landscape exposure along the railway line is the historic water tower from 1903. It should be noted that these objects are important landmarks along the entry route to Wrocław, because similar urban landscape may be seen by a train passenger only near the main railway station.

All these landscape exposure elements of the of entry roads to Wrocław are presented in Table 1. For their description the Kevin Lynch classification relating to image elements of the city was used [Lynch 2011, p. 54–55].

Fig. 2. Tanks at the Soviet Officers' Cemetery. Own source

Ryc. 2. Czołgi na cmentarzu Oficerów Radzieckich. Źródło: własne





Fig. 3. Railway viaduct over Pawia Street.  
Own source

Ryc. 3. Wiadukt kolejowy nad ulicą Pawią.  
Źródło: własne

dalej stoi instalacja zamontowana przy okazji obchodów Europejskiej Stolicy Kultury w 2016 roku. Z uwagi na mniejszy rozmiar jest ona słabiej dostrzegalna od poprzedniej. Niewątpliwie, bardzo ważnym elementem ekspozycji krajobrazowej alei Karkonoskiej jest cmentarz Oficerów Radzieckich. Na jego przedpolu na postumentach ustawione zostały dwa czołgi (ryc. 2). Stanowią one najbardziej charakterystyczny element na tej trasie wjazdowej do miasta.

Drugim wyróżnionym obiektem jest wiadukt kolejowy nad ulicą Borowską. Nasyp kolejowy stanowi tu barierę obserwacyjną. Otoczenie ulicy po południowej stronie wiaduktu to głównie luźna zabudowa jednorodzinna. Po północnej stronie następuje intensyfikacja zabudowy, szczególnie po prawej stronie drogi, po lewej znajdują się tereny szpitala uniwersyteckiego. Zmianę charakteru widać również w szerokości ulicy Borowskiej. Do wiaduktu od strony południowej trasa ma przekrój po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, po przekroczeniu wiaduktu, na wysokości szpitala, jezdnia została rozszerzona do dwóch pasów.

Trzecim obiektem jest wiadukt kolejowy nad ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ulicy Pawiej. Podobnie jak w poprzednim przykładzie, południowa strona zdominowana

jest przez zabudowę jednorodzinną, a w niektórych miejscach widoczna jest działalność rolnicza. Po pokonaniu przepustu pod torami oczom obserwatora ukazuje się pierzeja nowo powstałych bloków mieszkalnych osiedla Gaj. W tym przypadku bardzo wyraźnie zarysowuje się kontrast krajobrazowy oparty o krawędź, jaką w tym przypadku jest linia kolejowa (ryc. 3).

Czwartym obiektem wybranym jako potencjalna krajobrazowa brama miejska jest wiadukt kolejowy usytuowany nad ulicą Buforową. Na tym przykładzie najbardziej widoczny jest kontrast w zakresie organizacji ruchu. Podobnie jak w przypadku obiektu nad ulicą Borowską, od południa jezdnia ma przekrój 2x1, a po północnej stronie jej szerokość się zwiększa. Inną cechą wspólną obu tych przykładów jest liczba reklam znajdujących się od południowej strony wiaduktu. Bariera krajobrazowa w postaci nasypu kolejowego powoduje, że usytuowane tam instalacje są bardzo dobrze widoczne.

Ostatnim wybranym podczas spaceru badawczego miejscem są okolice stacji kolejowej w Brochowie. W tym przypadku obserwatorem jest pasażer kolei, który wjeżdżając do Wrocławia, może zauważyć charakterystyczną pierzeję zabudowy wzdłuż ulicy Chińskiej, a także

pojawiające się w równych odstępach budynki mieszkalne z czerwonej cegły, powstałe w latach 1895–1897, zlokalizowane przy ulicy Mościckiego. Ostatnim elementem ekspozycji krajobrazowej wzdłuż linii kolejowej jest zabytkowa wieża ciśnieniowa z 1903 roku. Należy zaznaczyć, że wspomniane obiekty są istotnym *landmarkiem* na trasie wjazdowej do Wrocławia, ponieważ podobną zabudowę noszącą znamiona krajobrazu miejskiego pasażer pociągu zaobserwuje dopiero w pobliżu dworca głównego.

Wszystkie wymienione elementy ekspozycji krajobrazowej dróg wjazdowych do Wrocławia zostały zaprezentowane w tabeli 1. Przy tworzeniu ich opisu wykorzystano klasyfikację Kevina Lyncha odnoszącą się do elementów obrazu miasta [Lynch 2011, s. 54–55].

## Dyskusja

Spacer badawczy polegający na odnalezieniu w przestrzeni miejsc, które ze względu swoją formę mogłyby pełnić rolę krajobrazowych bram miejskich, opiera się w dużej mierze na subiektywnych ocenach. Odbiór wrażeń zależy bowiem od cech indywidualnych człowieka, nastawienia wobec oglądanego obiektu [Buchner 1982, s. 157]. Przyjęta definicja miejskości, według której definiowano rzeczywistą granicę miasta (pomijając znaczenie granicy administracyjnej), wydaje się być słuszną decyzją.

Table 1. List of objects

Tabela 1. Zestawienie obiektów

Place Miejsce	Type of object Rodzaj obiektu	Object as an element of the image of the city Obiekt jako element obrazu miasta
Soviet Officers' Cemetery Cmentarz Oficerów Radzieckich	Tanks czołgi	landmark landmark
Viaduct over Borowska Street Wiadukt kolejowy nad ulicą Borowską	Railway embankment nasyp kolejowy	edge krawędź
Viaduct over Pawia Street Wiadukt kolejowy nad ulicą Pawią	Railway embankment nasyp kolejowy	edge krawędź
Viaduct over Buforowa Street Wiadukt kolejowy nad ulicy Buforową	Railway embankment nasyp kolejowy	edge krawędź
Brochów District Zabudowa Brochowa	A row of buildings, red brick houses pierzeja kamienic, domy z czerwonej cegły	landmark krawędź

Own source

Źródło własne

## Discussion

The conducted research walk, consisting in finding in places that due to their form could act as city gateways, is largely based on subjective assessments. Reception of experiences depends on the human individual's characteristics and the attitude to the viewed area [Buchner 1982, p. 157]. The adopted definition of urbanity, according to which the 'real borders' of the city were defined (apart from the importance of the administrative borders) appears to be the right decision. Based, in particular, on the concept of contrast between what is urban, and non-urban, the readability of the city, which is the key value for its organization, is emphasized [Lynch 2011, p. 3]. The list above is dominated by objects related to the railway line. Three of them are basically the same part of rail infrastructure, which is the railway embankment and viaducts placed in its course. The embankment is, in turn, seen as an observation barrier, but in the scale of the city it is also a spatial development barrier. The railway line raised above the ground level closes the territory of the city, as city walls did in the past. So there is a certain analogy. If the past

fortification lines had places where people could enter the city, it might also be said that viaducts act as gateways for the railway embankment. Paradoxically, these objects also play a specific control function because they have limited throughput. This results in the formation of traffic jams, especially in those instances where the width of the road on both sides of the viaduct is different. Interestingly, just as one of the symbols of the triumph of urbanity has become a lively, urban boulevard, then a symbol of urban decay became a street turned into a soulless transportation route [Kubicki 2016, p. 65]. The impression of soullessness is intensified by the overwhelming number of billboards, which is an obvious problem of Polish urban landscape. Companies engaged in advertising usually are aware of the location of their media and their exposure. The accumulation of these marketing objects in the area of railway viaducts suggests, that advertising companies had discovered the representativeness of the location of these places long time ago. The situation is different from the point of view of railway passengers. They are not forced to watch the billboards, but for them the railway station will always be the city

gateway. Characteristic points (landmarks) only indicate that the train is approaching this gate.

## Conclusions

On analysis of the examples presented above it can be concluded that the railway line that runs on the embankment serves as an informal city border in terms of both land development and spatial perception (the edge). Recognizing the above assertion as justified, it should also be stressed that the objects allowing for overcoming this landscape barrier such as viaducts or tunnels can also perform the role of landscape city gates as they are located at the edge of two landscape interiors, one of which is characterized by urban landscape features. Proper management of the space around landscape city gates ought to be an important urban policy issue in terms of spatial planning and landscape architecture. These sites are representative elements of the city's entry road and can therefore affect the image of the city itself.

**Piotr Węgrzynowicz**

Institute of Environmental Management  
Faculty of Architecture  
Wrocław University of Science and Technology

Opierając się w szczególności na pojęciu kontrastu pomiędzy tym co miejskie a niemiejskie, podkreśla się czytelność miasta, która jest wartością kluczową dla jego organizacji [Lynch 2011, s. 3]. W powyższym zestawieniu dominują obiekty związane z terenami kolejowymi. Trzy z nich są w zasadzie tym samym elementem infrastruktury, jakim jest nasyp kolejowy i umieszczone w jego biegu wiadukty. Sam nasyp jest postrzegany jako bariera obserwacyjna, ale w skali miasta to również bariera jego rozwoju przestrzennego. Linia kolejowa wyniesiona ponad poziom gruntu zamyka terytorium miasta, jak dawniej mury miejskie. Dochodzi więc do pewnej analogii. Skoro w linii fortyfikacji znajdowały się miejsca, którymi można było do miasta wejść, to można powiedzieć, że wiadukty pełnią rolę bram miejskich w przypadku nasypu kolejowego. Paradoksalnie te obiekty również sprawują swoistą funkcję kontrolną, ponieważ mają ograniczoną przepustowość. Skutkuje to tworzeniem się korków samochodowych, szczególnie w wymienionych przykładach, gdzie szerokość jezdni jest różna po obu stronach wiaduktu. Swoją drogą tak jak jednym z symboli triumfu miejskości stał się gwarny, wielkomiejski bulwar, tak symbolem upadku miast stała się ulica zamieniona w bezduszny ciąg komunikacyjny [Kubicki 2016, s. 65]. Wrażenie bezduszności potęgowane jest przez przytłaczającą liczbę billboardów, co stanowi oczywisty problem krajobrazu polskich miast. Firmy zajmujące się

reklamą zazwyczaj zdają sobie sprawę z lokalizacji swoich nośników oraz ich ekspozycji. Nagromadzenie tego środka marketingowego w okolicach wiaduktów kolejowych sugeruje, że firmy reklamowe już dawno odkryły reprezentacyjność położenia tych miejsc. Inaczej sytuacja wygląda z punktu widzenia pasażera kolejowego. On nie jest zmuszony do obserwowania billboardów, ale w przypadku podróży pociągiem docelową bramą miasta zawsze będzie stacja kolejowa. Charakterystyczne punkty (landmarki) stanowią jedynie informację, że do tej bramy się zbliża.

## Wnioski

Analizując opisane przykłady, można dojść do wniosku, że linia kolejowa poprowadzona na nasypie pełni funkcję nieformalnej granicy miasta w sensie przestrzennym oraz percepcyjnym (krawędź). Uznając powyższe za słuszną konstatację, należy również dodać, iż obiekty umożliwiające pokonanie tej bariery krajobrazowej, takie jak wiadukty czy tunele, mogą również sprawować rolę krajobrazowych bram miejskich, ponieważ znajdują się na styku dwóch wnętrzy, z których jedno reprezentowane jest przez cechy krajobrazu miejskiego. Właściwe kształtowanie przestrzeni wokół krajobrazowych bram miejskich powinno być istotną kwestią polityki miejskiej w zakresie planowania przestrzennego i architektury krajobrazu. Miejsca

te stanowią reprezentacyjne elementy drogi wjazdowej do miasta i jako takie mogą mieć wpływ na kształtowanie wizerunku miasta.

**Piotr Węgrzynowicz**

Zakład Kształtowania Środowiska  
Wydział Architektury  
Politechnika Wrocławska

## Literature – Literatura

1. Böhm A., 2016. O czynniku kompozycji w planowaniu przestrzeni. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
2. Buchner A., 1982. Trasy mostowe w krajobrazie miasta. PWN Warszawa.
3. Cullen G., 2011. Obraz miasta. Wydawnictwo Ośrodek „Brama Grodzka – Teatr NN”, Lublin.
4. Dąbrowska-Budziło K., 2013. Forma i treść krajobrazowej kompozycji. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
5. Forczek-Brataniec U., 2008. Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej. Wydawnictwo Elamed, Katowice.
6. Kubicki P., 2016. Wynajdowanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania. Wydawnictwo NOMOS, Kraków.
7. Lynch K., 2011. Obraz miasta. Wydawnictwo Archivolta, Kraków.
8. Melemis S., Tixier N., 2008. Urban transects. Cresson, Grenoble.
9. Patoczka P., 2000. „Ściany” i „bramy” w krajobrazie. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
10. Witasiak K., 2015. Brama architektoniczna – duch i materia [w:] A. Kalus, E. Mazurek, J. Szymańska (red.), Architektura i rozwój człowieka. Ujęcie multidyscyplinarne. Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, 205–211.