

Aleksander Wolski

*Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa w Katowicach
ul. Harcerzy Września 3; 40-659 Katowice*

Odrzańska Droga Wodna w kontekście rozwoju społeczności lokalnej

Oder Waterway in the context of local community development

Streszczenie

Publikacja poświęcona została zagadnieniom relacji rzeki i społeczności mieszkających nad rzeką. Przykładowym terenem analizy jest Nadodrze. Zaznaczyć należy, iż sama Odra rozpatrywana jest jako Odrzańska Droga Wodna, czyli jako zmodyfikowana już rzeka na potrzeby gospodarcze, przez to rzeka od stuleci wpisana w kulturowy i gospodarczy koloryt. W celu uporządkowania nagromadzonych wątków i nadania opisowi większej logiki analizy, artykuł został podzielony na cztery zasadnicze części. W poszczególnych częściach poruszono tematykę rysu historycznego Odrzańskiej Drogi Wodnej, co wprowadza w kontekst społecznej i gospodarczej kreacji obszaru, następnie podjęty został temat wybiórczego zobrazowania społeczności nadodrzańskich, co wprowadza Czytelnika w kontekst społecznych aspektów rzeki. Artykuł kończy refleksja nad możliwościami rozwojowymi Nadodrza – głównie w kontekście perspektyw rozwojowych społeczności nadodrzańskich.

Słowa kluczowe: *Odra, społeczność nadodrzańska, rozwój społeczności lokalnych*

Abstract

The publication is devoted to the issues of the river and the community living on the river. An example of the area of analysis is the Oder. The Oder is considered to be the Odra Waterway, a river modified for economic purposes, inscribed in the cultural and economic aspect of social life. In order to organize the accumulated threads, the article has been divided into four parts. The individual parts deal with the history of the Odra Waterway, images of selected communities living on the Oder, and social aspects of the river. The article ends with a reflection on the development opportunities of Odra - mainly in the context of the development perspectives of the Oder communities.

Key words: *Odra, the community of the Odra Region, development of local communities*

Wstęp

W publikacji poruszono aspekty rozwoju społecznego w kontekście potencjalnych szans, wynikających z aktywności Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), dla społeczności nadodrzańskich. Analiza skoncentrowana jest głównie wokół małych społeczności lokalnych zamieszkujących obszary nad Odrą, po polskiej stronie.

Scharakteryzowane zostały aktualne i historyczne założenia rozwoju ODW, uwarunkowania rozwoju społeczności lokalnych. Na tym tle przedstawiono stan wybranych społeczności nadodrzańskich w ich perspektywie historycznej i współczesnej oraz długoletnie zaniedbania infrastrukturalne ODW, w kontekście rozwoju omawianego obszaru. Rysem przyszłościowym jest ukazanie możliwej perspektywy rozwoju obszaru Nadodrza (szczególnie społeczności lokalnych) w kontekście modernizacji i pełniejszego wykorzystania ODW.

1. Rys historyczny i uwarunkowania ODW

Odra, jak większość szlaków wodnych, stanowiła (i stanowi) kanał transmisji zarówno towarów, jak i kultur. Od wczesnych czasów osadniczych człowiek ingerował w rzeki, zmieniając je stosownie do swoich potrzeb, wykorzystywał ich naturalne możliwości – nie tylko transportowe. Zjawiska te zawierają się w antropopresji [27]. Od takich procesów nie była wolna również Odra, jak i żyjące tam społeczności. Zagłębiając się choćby tylko w najnowszą historię omawianego obszaru – w lata 70-te XX wieku i analizy odrzańskie m.in. Władysława Jachera – należy zdać sobie sprawę, iż omawiamy już Odrzańską Drogą Wodną. Od blisko 200 lat zmodernizowaną, uregulowaną rzekę, która dostatecznie obrosła cywilizacją, a nie naturalną Odrą. W tym kontekście droga wodna dzieli się na: Kanał Gliwicki (41,2 km), Kanał Kędzierzyński (5,5 km) w praktyce połączonych w jedno, już po inwestycjach niemieckich w 1941 roku, Odrę skanalizowaną (Kozle-Brzeg Dolny, od maja 2018 r. również Malczyce 187 km), Odrę swobodnie płynącą (Malczyce-Szczecin, wraz z Odrą graniczną), należy do tego dodać również połączenia Odra-Warta-Noteć-Kanał Bydgoski-Wisła), europejskie połączenia kanałowe Odra-Sprewa i Odra-Hawela [24]. Jak łatwo zauważyć wizja Odry rzeki i Odry drogi wodnej nieco się różnią przestrzennie.

W tym kontekście, podejmując problematykę nadodrzańską nie sposób pominąć krótkiej charakterystyki samej rzeki. Odra ma długość 860 km (w granicach Polski 742 km), jej dorzecze obejmuje 119.052 km., według wielkości dorzecza Odra znajduje się wśród największych rzek Europy (nie licząc Wolgi), za Dunajem, Wisłą, Renem i Łabą. To również jedna z największych rzek w zlewisku Morza Bałtyckiego, po Wiśle najdłuższa w Polsce. Źródła należy szukać w Czechach, w Górach Oderskich (Sudety Wschodnie), na wysokości 634 m n.p.m., na stoku góry Fidlur; płynie przez Bramę Morawską, Kotlinę Ostrawską, a w Polsce przez Kotlinę Raciborską, Pradolinę Wrocławską, Obniżenie Ścinawskie, Pradolinę Głogowską, Kotlinę Kargowską, Dolinę Środkowej Odry, Lubuski Przełom Odry, Kotlinę Freienwalde, Dolinę Dolnej Odry. Uchodzi do Zalewu Szczecińskiego [44]. Nazwa Odra (starsze Odera, Oddera) wywodzi się ze źródłosłowu słowiańskiego i oznacza drzeć, przedzierać się – co jest metaforą przedzierania się wody do morza. Sama nazwa rzeki występuje przynajmniej w trzech wersjach: czeskiej, polskiej Odra, niemieckiej Oder i łacińskiej Viadrus. Natomiast najstarsze pisemne wzmianki o nazwie pochodzą z 948, 965, 968 roku (Odera), a w 1067 po raz pierwszy napisano nazwę

Odra [por. 43]. Koryto rzeki, w większości obszaru leży na nizinie wypełnionej aluwialnymi osadami, nie ma przez to stałych, naturalnych brzegów, jest mocno meandrujące. Ze względu na te uwarunkowania historycznie nie ma jednego biegu Odry. Świadczą o tym, m.in. pokrywające się z danymi geologicznymi, zmiany osadnicze, które były ściśle skorelowane z dostępnością koryta rzecznego.

We wczesnych publikacjach widziano Odrę w rozwoju historycznym głównie, jako szlak handlowy [por. 22]. Była uważana za dogodny szlak migracji, oddziaływania handlowego i kulturowego. Stanowisko to wydawało się logicznym wnioskowaniem i nie powinno stanowić zaskoczenia. Często w ten sposób pojmuje się rolę rzeki w strukturze osadniczej, jako osie kontaktów i wymian. Prawie wszystkie główne ośrodki wczesnopiastowskie usytuowane są nad rzekami: Szczecin (historia sięga czasów przed piastowskich), Głogów, Wrocław (to jeszcze stary gród przedślówiański), Opole, Kraków, Sandomierz, Płock, Gdańsk, Poznań, Kołobrzeg [por. 26]. Podejście to opiera się na ogólnej roli rzek, w tym Odry, w rozwoju osadnictwa. Odra wpływała na kształtowanie się kultur ludzkich od bardzo dawna. Aby w pełni zrozumieć kontekst odrzański, należy poświęcić choćby chwilę na przybliżenie historycznych uwarunkowań tego obszaru. Zdaniem Eike Gringmuth-Dallmer, według dostępnych źródeł początki osadnictwa nadodrzańskiego datują się jeszcze w neolicie (5000 lat p.n.e.). Zasadniczy proces zasiedlania został zainicjowany jednak na zapleczu rzeki i był związany z korzystnymi warunkami ówczesnej gospodarki rolnej, a nie rzeką samą w sobie – wbrew wcześniejszym opiniom Odra nie stanowiła od zawsze szlaku komunikacyjnego, początkowo łatwiej ją było przekroczyć niż przepłynąć. Jedną z pierwszych w miarę zwartych formacji kulturowych tego obszaru była kultura amfor kulistych (m.in. okolice obecnego Wrocławia). Ponowny silny napór osadniczy nastąpił wraz z epoką brązu, rozwojem kultury unietyckiej, halsztackiej i migracją tzw. Podgrupy głubczyckiej (2200 lat p.n.e.). Istotne znaczenie komunikacyjne (głównie transportowe) rzeki zaczyna się wraz z epoką żelaza (VII/VI w p.n.e.). Dopiero społeczności epoki brązu i żelaza, ze swoim względnie stabilnym osadnictwem i udogodnieniami życia codziennego, wprowadzają widoczne zmiany w krajobrazie kulturowym – istotne znaczenie mają zmiany (również struktury społecznej) wynikłe z ukształtowania się w epoce brązu kultury łużyckiej. W okresie Cesarstwa Rzymskiego Odra rozpoczyna swoją „karierę rzeki granicznej”, dzieląc wielkie zespoły kulturowe, choć wymiana handlowa istniała [por. 11]. W opinii wielu historyków, Odra we wcześniejszych okresach nie stanowiła istotnej osi transportowej i osadniczej. Była i jest rzeką trudną komunikacyjnie, o czym decydują przede wszystkim jej warunki naturalno-przestrzenne [por. 11]. Odmiennego zdania jest Władysław Filipiak, wskazując na wędrówki ludności ceramiki wstęgowej, docierającej wzdłuż Odry do ujścia, zasiedlając nawet wyspy Wolin i Uznam. Oś wędrówki stanowiła tu rzeka od Bramy Morawskiej do ujścia. Jednym z ciekawszych markerów handlu na obszarze wzdłuż rzeki, są (bardzo wówczas cenione) czekany z serpentynem, wytwarzane przez zajmującą dolną Odrę ludność kultury ceramiki sznurkowej. Bardzo istotnym dowodem znaczenia rzeki w handlu jest tzw.

miedziany szlak, czy późniejszy bursztynowy. Handel miedzią rozpoczął się już u schyłku młodszej epoki kamiennej, rozkwitł w epoce brązu i tzw. kulturze unietyckiej [9]. Dopiero wieki średnie otwierają transport odrzański na skalę bliższą współczesnemu rozumieniu, wraz z flotą, inżynierią wodną i zorganizowanym handlem. Odbywa się transfer kulturowy i transport towarów z Czech na północ, wzdłuż Łaby i Odry. Datowany od XIII wieku n.e. szybki przyrost demograficzny, wzmożona migracja, ekspansja terytorialna, zajmowanie nowych stanowisk, nowa organizacja przestrzeni, melioracje, wałowanie, spiętrzanie wody na potrzeby energetyczne młynów, trwale odlesienia, działalność rolnicza, rozpoczynają okres znamienych przekształceń. Wzmożona antropopresja na terenach nadodrzańskich otworzyła nowy rozdział Odry, jako osi kreacji gospodarczej i kulturowej. Istotnym czynnikiem integracji kulturowej i gospodarczej w tych czasach, była również organizacja państwa piastowskiego we wczesnym średniowieczu [28]. Jednakże „złoty wiek Odry” miał dopiero nadejść (i jednocześnie już się więcej nie powtórzyć w kontekście integracji kulturowej). Wspomniany okres rozciąga się między XVI a XVII wiekiem. Wtedy, prócz stałego rozkwitu gospodarczego i konsekwentnego bogacenia się na handlu, wytworzyła się wzdłuż Odry silna wspólnota polityczno-religijna (głównie oparta na sympatii do luteriańskiej reformacji i opozycji do Habsburgów). Dotyczyło to zarówno elit władzy, jak i gospodarczych. Sytuację tą przerwała interwencja wojsk szwedzkich, kiedy zaczął się okres zniszczeń i grabieży Nadodrza [12]. Powtórny rozwój Odry nastąpił dopiero pod koniec XVIII wieku wraz z przejściem rzeki przez Prusy (od roku 1740 niemal cała Odra, znalazła się pod rządami jednego monarchy, przyłączenie Śląska do Prus dopełniło procesu łączenia), co doprowadziło do kulturowej unifikacji i poważnych inwestycji rozwojowych (regulacja, kanalizacja, unifikacja prawna itp.). Król Prus Fryderyk II przystąpił do tworzenia powiązań gospodarczych Śląska z resztą kraju. Kolejnym, przełomowym momentem dla Odry, jak również innych rzek europejskich, były postanowienia Kongresu Wiedeńskiego (który to m.in. umiędzynarodowił Odrę) [41, 42]. Głównymi osiągnięciami w tym okresie były stworzenie jednolitej administracji rzeczno-żeglugowej, kompleksowa regulacja rzeki, uzyskanie terenów rolnych wokół rzeki, rozpoczęcie i zrealizowanie inwestycji inżynierii wodnej na Odrze (m.in. stopni wodnych ze śluzami komorowymi, kanałów, portów, nabrzeży). Wspomniane elementy mają swoje odzwierciedlenie i kontynuacje w pokongresowym protokole bogumińskim z lipca 1819 roku [37]. Datę tę uważa się również symbolicznie za początek współczesnej eksploatacji żeglugowej Odry – rzeka stała się akwenem uregulowanym, sprzyjającym rozwojowi gospodarczemu od Śląska po Szczecin. W tym miejscu zaczyna się uwspółcześniona Odrzańska Droga Wodna, która była udziałem badań m.in. Władysława Jachera (rzecz jasna znacznie późniejszych), jak i Odra, którą dzisiaj znamy. Pod koniec okresu dwudziestolecia międzywojennego arteria komunikacyjna zaprezentowała zupełnie nowe oblicze. Szacuje się, że w 1942 r. żegluga odrzańska przewiozła ponad 15 mln ton ładunków – przewyższając znacznie osiągnięcia przewozowe z 1915 r. [por. 41, 42]. Rozwój obszaru nadodrzańskiego zakończył się wraz z zakończeniem II Wojny

Światowej i przejściem Odry przez zarząd radziecki, później polski. Na powojennej historii rozwoju Odry zaważyła nie tylko początkowa jurysdykcja władz radzieckich, również jej solidna modernizacja w okresie wpływów niemieckich. Odra, posiadając stosunkowo dobrą i nadającą się (po oczyszczeniu z wojennych zgliszczy) do natychmiastowej eksploatacji infrastrukturę, nie była dofinansowywana a jedynie eksploatowana. Problematykę tę wyczerpująco opisuje w swoich publikacjach m.in. Marian Miłkowski. Mimo stałej obecności tematyki odrzańskiej w powojennych publikacjach i opracowaniach planistycznych, lata po 1949 roku nie sprzyjały problematyce Odry. Wynikało to głównie z zaangażowania w rozwój przemysłu ciężkiego i kolei, jak i planów (dość utopijnych) modernizacji Wisły. Począwszy od 1956 roku, problematyka odrzańska znów znalazła swoje miejsce w dyskursie publicznym. Powstały w tym czasie również odpowiednie organizacje i instytucje, m.in. Komisja Zagospodarowania Odry działająca w ramach Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich, później jej spadkobierczyni Komisja Odry Instytutu Śląskiego w Opolu [17]. Można jednocześnie zaobserwować narastające stale potrzeby jak i rozczarowanie dotychczasowymi działaniami. Wskazują na to m.in. protokoły z sesji naukowej z roku 1977 „Odra w gospodarce i świadomości społecznej”. Efektem wspomnianych obrad były postulaty wykreowania Odry na jedną z podstaw rozwoju gospodarczego kraju. Koncepcję rozwoju obszaru nadodrzańskiego widziano wielopłaszczyznowo wraz z procesami uprzemysłowienia, demograficznymi, rozwojem sieci osadniczej, transportowym wykorzystaniem Odry, rzeki, jako zaplecza rolnictwa i leśnictwa, rozwoju nauki. Niestety sytuacja wówczas zauważana, w dalszych latach nie została zażegnana a jej postępujące skutki odczuwamy i dziś. Ostatnie czasy (szczególnie od lat 80-tych XX wieku) stanowią wyrwę w procesach rozwojowych Odrzańskiej Drogi Wodnej, co zaowocowało m.in. zdżyczeniem drogi wodnej i zapaścią gospodarczą na niektórych odcinkach. Szczególnie kłopotliwa sytuacja obejmuje odcinek środkowy Odry. Podobne problemy zauważał, również w latach 70-tych XX wieku, Stanisław Orlewicz. Jako główne mankamenty Osi Odry wymienia: brak kompleksowej gospodarki wodnej, rozbitcie procesu decyzyjnego na wielość instytucji, brak kompleksowego planu zagospodarowania Odry, koegzystencja na Osi Odry linii transportowych wodnej, kolejowej i drogowej, powrót do koncepcji kanału Odra-Dunaj [34]. Część z tych postulatów zaczęto realizować dopiero od 2000 r. [54] w formie wiążących dokumentów rządowych od 2016 [por. 55], a tempa nabrały od 2017 roku, wraz z podpisaniem przez Prezydenta RP tzw. Konwencji AGN (opracowane przez Organizację Narodów Zjednoczonych Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), nazywanego również Konwencją AGN (Porozumieniem AGN).

Do tematyki odrzańskiej w szerszym dyskursie publicznym powrócono dopiero *nomen omen*, „na fali” powodzi z 1997 roku – jej skutki pośrednio były też efektem wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych, ignorowania danych wytycznych utrzymania szlaku wodnego.

Krótki rys historyczny wskazuje z jednej strony na możliwości rozwojowe Nadodrza (kiedyś wykorzystywane), z drugiej na przyczyny jego aktualnego zubożenia, szczególnie poza dużymi ośrodkami miejskimi, jak Opole, Wrocław czy Szczecin. W najnowszej historii można zauważyć stałą obecność tematyki nadodrzańskiej w rozmaitych dyskusjach, planach, postulatach, które jednak zazwyczaj nie wychodzą poza warstwę teoretyczną.

Warto zadać sobie pytanie, czy współczesne zagospodarowanie rzeki pozwoli, aby była ono czymś więcej niż ekspozycją dawnych łąk i rozczarowań? Mimo, iż w czasach współczesnych główną motywacją prac na Odrze były skutki powodzi z 1997 i 2010 roku, to aktualne efekty jak i plany rozwojowe daleko wykraczają poza motywację strachu. Ta sytuacja ulega dynamicznej zmianie na rzecz wizji rozwojowych w kontekście transportu, gospodarki i turystyki. Na bazie wspomnianego wcześniej strachu powodziowego powstał również Program dla Odry – 2006, opisany m.in. w Strategii Modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego. Wykraczał znacznie poza koncepcję zabezpieczenia antypowodziowego. Program dla Odry powstał już w 1999 roku, z połączenia dwóch innych dokumentów: Programu Odry 2006 i Programu dla Odry. Powstałe opracowanie osiągnęło kompromis między ekologiczną a technokratyczną wizją rozwoju Odry [54]. Bardzo ważnym postulatem, zasługującym na wyróżnienie, było stworzenie warunków dla stabilnej żeglugi na odcinku Gliwice-Koźle-Wrocław-Szczecin [Program dla Odry 2006]. Od bardzo długiego czasu Odra doczekała się kompleksowego programu modernizacyjnego. Programu, który dodatkowo zaczął być realizowany. Skutkiem były m.in. modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, odnowienie infrastruktury odrzańskiej oraz strat powodziowych w przestrzeni przyrodniczej. Program okazał się sukcesem zarówno w koncepcji, jak i realizacji, co dało zachętę do jego kontynuacji – Program dla Odry – 2006 – aktualizacja. Stworzona aktualizacja przewidywała, prócz tematyki podjętej już wcześniej: specjalne wzmocnienie przed powodzią dużych skupisk ludzkich nad Odrą, budowę zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny (aktualnie na ukończeniu w formie tzw. suchej), dalszą modernizację Wrocławskiego Węzła Wodnego (aktualnie w przeważającej części ukończoną), osiągnięcie dobrego stanu czystości wód Odry i ekosystemów oraz wód zależnych, zachowania korzystnego stanu ochronnego siedlisk (zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną, oraz dyrektywami ptasią i siedliskową), osiągnięcie dla Odrzańskiej Drogi Wodnej parametrów klasy III a docelowo IV, modernizację Kanału Gliwickiego, wzrost przewozu ładunków drogą wodną (jako bardziej ekologicznej formy transportu od drogowego), wykorzystanie niezagospodarowanego jeszcze potencjału energetycznego rzeki, zabudowę regulacyjną na Odrze środkowej swobodnie płynącej, zakończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach (otwarty w maju 2018 roku, jeszcze nieskończony), oraz powrót do koncepcji kanału Odra-Łaba-Dunaj [Program dla Odry 2006]. Jednym z ostatnich dokumentów rządowych, zawierających kontynuację prac nad modernizacją m.in. Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30) jest Ekspertyza w Zakresie Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030. Kontynuując wcześniej podjęte wysiłki, w dokumencie

planowane jest: zakończenie budowy zbiornika wodnego Racibórz, jako części kanału Odra-Dunaj, budowa Kanału Śląskiego, porozumienie ze stroną czeską w sprawie rozpoczęcia budowy kanału Odra-Dunaj, modernizacja Kanału Gliwickiego, selektywna przebudowa istniejących śluz do klasy Va, zakończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach i rozpoczęcie budowy kolejnych stopni wodnych (m.in. Lubiąż i Ścinawa), selektywna kanalizacja i regulacja Odry swobodnie płynącej w miejscach najbardziej limitujących, kanalizacja Odry granicznej stopniami wodnymi lub opcjonalnie budowa kanału lateralnego na tym odcinku. Prócz korzyści gospodarczych i środowiskowych prognozowane są efekty pozaekonomiczne, do których należą: poprawa ogólnego rozwoju obszarów nadodrzańskich (w większości prowincjonalnych), wyrównanie różnic i szans rozwojowych, wzrost aktywności gospodarczej, promowanie idei zrównoważonego rozwoju, powstanie nowych miejsc pracy i zahamowanie tempa ujemnej migracji, poprawa spójności obszaru oddziaływania gospodarczego, poprawa dostępności transportowej, bezpieczny, tani i ekologiczny transport, intensyfikacja turystyki wodnej, poprawa retencji na obszarach rolniczych jak i cennych przyrodniczo, poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, poprawa zaopatrzenia w wodę, wzrost integracji mieszkańców z obszarem Nadodrza [Ekspertyza, 2016].

W ostatnich latach dynamika działań na Odrze znacznie przyspieszyła, co jednak nie oznacza nastania „złotego wieku” dla miejscowości nadodrzańskich – nadal sporo dokumentów nie przekroczyło „bariery papieru”. Kwestią dyskusyjną jest planowane utrzymanie dynamiki rozwoju, jednak już osiągnięte efekty są krokiem milowym w stosunku do dziesięcioleci wcześniejszych zaniedbań. Jednak wszystkie plany mogą okazać się chybione bez współpracy z ostatecznymi beneficjentami – mieszkańcami Nadodrza. Podejście do społeczności lokalnych *ex cathedra* często nie wróży wzajemnego zrozumienia i współpracy.

2. Stan społeczności nadodrzańskiej

Poprzez prace, wspomnianej już, Komisji Odry Instytutu Śląskiego w Opolu sygnalizowano zaniepokojenie przestrzennymi dysproporcjami w uprzemysłowieniu Osi Odry, jak i ujemne saldo migracji obszaru [32]. Sytuacja ta była szczególnie niekorzystna w kontekście obszarów wiejskich nadodrza, często dotkniętych problemem masowych wysiedleń i wykorzenia kulturowego. Tendencja wzmożonej emigracji (często wewnętrznej) z obszarów wiejskich Nadodrza utrzymuje się do chwili obecnej, jednak aktualnie z uwagi na czynniki demograficzne straciła na intensywności – obszary te już od dawna są mocno opustoszałe. Specyfiką współczesną owych społeczności jest często stagnacja i odwrócenie się od rzeki, która niegdyś gwarantowała ich byt i kreowała nową tożsamość.

Jeszcze w latach 70-80-tych Władysław Jacher i Manfred Kutyna, w opracowaniach, które były wynikiem badań terenowych gmin nadodrzańskich, wskazywali na trudną społecznie sytuację tego obszaru. Sygnalizowano wówczas odchodzenie od Odry, cofanie się od rzeki zarówno miejskiej struktury osadniczej, jak i ludności wiejskiej, stale migracje i pogłębianie się niekorzystnej struk-

tury wieku. Postulowano, aby efektywne programy nadodrzańskie uwzględniały problemy życia i kultury mieszkańców. Czyli aby przed działaniami inżynierskimi i programami rządowymi, dokonywano gruntownej analizy potrzeb i stanu rozwojowego społeczności lokalnych, jako głównych beneficjentów planowanych działań. Zauważono błąd pomijania potrzeb i oczekiwań ludności miejscowej przy modernizacji rzeki. Efektem owych błędów było m.in. „odwracanie” się społeczności od rzeki, wyrażane w postawach biernych, braku zaangażowania, braku wiedzy [por. 17]. Potwierdzał to również Janusz Kroszel, pisał „związek interesów ludności regionów z wykorzystaniem rzeki jest niewielki i bardzo zróżnicowany w czasie i przestrzeni (...) rzeka nie wzbogaca też budżetów terenowych (...) transport rzeką nie wpływa stymulująco na dynamikę rozwoju gospodarczego (...) funkcje rekreacyjne i wypoczynkowe rzeki są w większości województw niewielkie” [25]. O ile nie dziwi postawa ówczesnych władz, ignorujących opinię społeczną, o tyle smutnym jest, iż współcześnie w tej kwestii nie widać poprawy. Utrwalenie i postęp tych problemów Władysław Jacher powtórzył również w 2008 roku. Ludzie mieszkający nad Odrą stwierdzili, że nie ma ona już dla nich znaczenia, wpływu na ich życie, pracę i kulturę. Pełniła już wówczas słabe funkcje komunikacyjne i jeszcze słabsze rekreacyjne, turystyczne czy kulturowe. Przy ówczesnym stopniu zagospodarowania w żaden sposób nie wpływała pobudzająco, nie stanowiła uświadomionego elementu krajobrazu (prócz zagrożenia powodziowego) a wręcz odczytywana była, jako bariera rozwojowa [17].

Z przeprowadzonych (przez autora) wywiadów socjologicznych, we wrześniu 2019 roku, w Cigacicach, Nowej Soli i Bytomiu Odrzańskim (opublikowanych również w: Wolski A., *Rewitalizacja rzeki, samorządy, społeczności* [53]), maluje się społeczny obraz Odry bliski utrwaleniom z lat 70-tych. Mimo to, Odra jest obecna i istotna w przestrzeni gospodarczej i cały czas budzi nadzieje. Jednak mieszkańcy, jak i władze samorządowe i lokalni aktywiści przestali wierzyć w rządowe obietnice, i nauczyli się polegać wyłącznie na sobie. Taki stan rzeczy jest może dobry z perspektywy lokalnej inicjatywy, samorządności, jednak rzuca się mocnym cieniem na zaufanie do wszelkich projektów rządowych – niezbędnych do rewitalizacji całości obszaru nadodrzańskiego. Całość rozwoju, współczesnej rewitalizacji Bytom Odrzański, Nowa Sól i Cigacice, zawdzięczają uporowi lokalnej społeczności i lokalnych władz. Ciekawym i reprezentatywnym dla obszaru małomiasteczkowego i wiejskiego Nadodrza, jest przypadek Nowej Soli. Stanowi obszar naznaczony przemysłowością u podstaw swojego powstania jak i dalszego rozwoju. Owa przemysłowość miejsca determinowała częstokroć nie tylko rozwój, ale i konsekwencje negatywne (w tym również drenaż kapitału ludzkiego z okolicznych obszarów wiejskich). Samo miasto, pomijając historię wcześniejszych osad wiejskich, jest stosunkowo młode – sięga XVI wieku. Początkowa monokultura oczyszczalni soli w XIX wieku wzbogaca się o fabryki nici, kleju, elementy przemysłu ciężkiego (huty żelaza). Początek XX wieku wiąże się z uruchomieniem stoczni rzecznej, portu przeladunkowego i towarzyszących mu połączeń kolejowych. W owym czasie, jak również w kontynuacji przemysłowej okresu powojennego, miasto „wzboğa-

ca” się również o szybki napływ ludności, silną patologię miejską (szczególnie w dzielnicy portowej) i degradację zarówno tkanki miejskiej jak i środowiska. Podobnie jak w innych regionach, tak i tu lata 80-te przynoszą degradację. Najpierw działalności wokół Odrzańskiej Drogi Wodnej, następnie początek lat 90-tych przynosi degradację przemysłu, tkanki miejskiej jak i okolicznych społeczności, pozostawiając spuściznę zanieczyszczeń poprzemysłowych, które oddziałują nie tylko na przestrzeń miejską, lecz również okolice przyległe do Odry [por. 46]. Zmiany przynosi dopiero ostatnia dekada, wraz z inicjatywami skupionymi wokół osoby Wadima Tyszkiewicza. Aktualnie Nowa Sól wychodzi z patologii poprzemysłowej, szczyty się rewitalizacją terenów centralnych, portowych i nadodrzańskich, rozwojem przedsiębiorstw branży budowlanej, metalowej, maszynowej, elektrotechnicznej, spożywczej, motoryzacyjnej, elektronicznej. Można rzecz, iż miasto (jak i okolice) się odrodziło. Bardzo pozytywne zmiany, jednak ponownie oparte wyłącznie na oddolnym uporze, inicjatywie własnej.

W wypowiedziach lokalnych ekspertów wskazywano na zapaść szlaku wodnego i żeglugi w latach 80-tych, co wpłynęło bezpośrednio na degradację najpierw przestrzeni nadbrzeżnej, później i całych miejscowości. Wskazany jest istotny związek rzeki z życiem ludzi i zainteresowaniem nią, jeśli rzeka jest elementem wspólnoty gospodarowania. Przyczyna stanu rzeczy często jest lokowana w zaniedbaniach sfery rządowej (również władz samorządowych) „władze lokalne niestety przestały się interesować Odrą już od lat 80-tych (...) postrzegają Odrę, jako drogą w utrzymaniu uciążliwość”, braku dbałości o istniejącą infrastrukturę, braku inwestycji i braku utrzymania parametrów żeglugowych. Jednocześnie wskazuje, iż „Odra mogłaby żyć (...) tu jest jeszcze sprawna infrastruktura i ludzie (...) Odra mogłaby żyć gospodarczo na przeladunku i transporcie złomu, kruszywa, masówki, wielkogabarytów, drewna, szkła (...)”. Jak często podkreśla się „ludziom miejscowym zawdzięcza się, że ta rzeka tu, jakoś wygląda i można przyjmować turystów”. Rozmówcy zgodnie podkreślają utopijność renaturyzacji, nie tylko ze względu na brak zysku z rzeki i niegospodarność, lecz również ze względu na brak kontroli nad nią i brak bezpieczeństwa. Niemożność powrotu do jej naturalności po setkach lat rozwoju cywilizacyjnego nad Odrą. W Bytomiu Odrzańskim jak i w Cigacicach mocno podkreślano, iż „ludzie zainwestowali w rzekę i chcą rozwoju Odry, chcą, aby ta rzeka żyła.” W odpowiedzi na pytanie „Dla kogo Odra?”, dominuje wskazanie na turystykę i transport, wskazanie na przyrodę jest jedynie powiązane z rozwojem turystyki i traktowane dla niej wspomagająco. Rzeka, aby była akceptowana i zadbana musi być dla mieszkańców zyskowna, przyjazna i przewidywalna. Kreowanie z niej, eksterytorialnej dla ludzi, enklawy przyrody, czy „rzecznej autostrady” dla dużego transportu, może wykreować jedynie kosztowny balast, którego większość zechce się pozbyć. Cytując słowa Romana Włocha „ludziom trzeba stwarzać warunki, aby mogli z Odry korzystać (...) po wybudowaniu małych przystani świadomość i zainteresowanie Odrą znacznie wzrosło”. W kwestii barier, wszyscy respondenci zgodnie, na pierwszym miejscu stawiają problem stałych parametrów żeglugowych i kontrolowanej retencji.

W tym miejscu spogląda się z nadzieją, choć częściej już ze zniecierpliwieniem i rozgoryczeniem w kierunku władz centralnych. Podkreślana jest również potrzeba wkomponowania infrastruktury hydrologicznej w krajobraz. Bardzo kuleje również kwestia informacji i rozpropagowania obszaru Odry środkowej, jako miejsca turystycznego. Znamionym jest, iż w obszarze barier rozwojowych, rozmówcy nie dostrzegali istotnej przeszkody w działaniach politycznych. Stwierdzali, iż przestali liczyć na wsparcie poszczególnych rządów, więc nie dostrzegają również specjalnie ich roli.

Po wielu przekształceniach, które Odra w tym miejscu zawdzięcza głównie inicjatywom oddolnym, zdaniem rozmówców bardzo poprawił się wizerunek rzeki. Dla średnio 60% mieszkańców, jak i władz lokalnych (zdaniem ekspertów) rzeka kojarzy się dziś pozytywnie, mniej optymizmu dostrzegają wśród przedsiębiorców – na poziomie 10%. Warto nie tylko docenić tę wieloletnią pracę, lecz przede wszystkim nie zepsuć nieodpowiedzialnymi inicjatywami zewnętrznymi, które zarówno w sferze ekologicznej jak i gospodarczej pomijały by zdanie głównych beneficjentów – społeczności lokalnej, o czym wspominali już Władysław Jacher i Manfred Kutyma w latach 70-tych XX w. W tym miejscu poszczególne rządy kraju nie odrobiły swojej lekcji, ci ludzie wiele zawdzięczają sobie, ale niewiele władzom centralnym. Dotarcie do tego świata, z perspektywy władz centralnych, będzie wymagało kilku kroków wstecz i sporej pokory.

3. Społeczne aspekty rzeki

W tym miejscu warto zastanowić się nad społecznymi aspektami rzeki – wątek ten często pojawiał się już wcześniej. Rozumienie rzeki w dużej mierze wyraża się poprzez jej funkcje ugruntowane w świadomości społecznej oraz wydarzenia traumatyczne z nią związane np. powodzie. Rzeka może stać się przedłużeniem tkanki stałej danej miejscowości. Ze względu na swoje właściwości przepływu jest efemeryczna – nadaje to swobody w skoncentrowanej, stałej strukturze osadniczej. Rzeka będąc integralnym elementem przestrzeni geograficznej, stanowi niezwykle istotny czynnik w kreowaniu przestrzeni społecznej. Jak twierdzi Wojciech Świątkiewicz, jest specyficznym rodzajem przestrzeni związanej z konkretną społecznością, uznającą ją za własną ze wszystkimi tego konsekwencjami, i służącej, jako wskaźnik identyfikacji tejże społeczności z tożsamy dla niej terytorium. Jest to, więc przestrzeń, która poprzez rzekę tworzy pewien wizerunek lokalnej społeczności, a to już może stanowić podstawę swistego „kapitału” tejże społeczności, w kontaktach ze światem zewnętrznym [51]. Natomiast przyczyny społeczne „kulturowej śmierci rzeki”, kotwiczą się m.in w: braku identyfikacji mieszkańców z rzeką, braku tożsamości dolin rzecznych, niskiej świadomości ekologicznej mieszkańców, niskiej świadomości gospodarczej mieszkańców w kontekście rzeki. Ciek wodny traci wówczas w świadomości społecznej walory krajobrazowe (estetyczne) i funkcjonalne [40].

Dlatego też, ważnym aspektem dyskusji nad przestrzenią nadrzeczną jest kwestia znaczenia rzeki, jako elementu kulturotwórczego. Obszar ten jest często postrzegany, jako ważny element w dziedzictwie kulturowym społeczności lokalnej wynikający z wielowiekowej tradycji. Wyrażanej często, w przekazy-

wanych z pokolenia na pokolenie treści transmisji kulturowej. Przestrzeń nad-rzeczna jest przez to również wykreowana kulturowo, w wyniku nadania jej wartości (waloryzacji) przez społeczności lokalne, ściśle z nią związaną poprzez zaspakajanie swych potrzeb egzystencjalnych i gospodarczych wynikających z bliskości rzeki. Aspekt kulturowy został dobrze opisany m.in. w opracowaniu *Karta kulturowa rzeki*, pod redakcją Gabrieli Bożek, jako efekt Sympozjum w Rudach z 4-5 listopada 1992 roku [4]. Według Ewy Chojeckiej w świadomości kulturowej i wyobraźni społecznej rzeki jawią się, jako zdefiniowane toposy, mają wymiar kulturotwórczy, często zmitologizowany. Rzekę można rozpatrywać przynajmniej na dwa sposoby: jako geograficznie wytworzoną linię, jako przestrzeń wyznaczoną przez całość dorzecza – gdzie mamy do czynienia z obszarem o wyodrębnionych cechach kulturowych [6], choć nie zawsze ciągłych. Jacek Kolbuchowski definiuje ten fenomen kulturowy, jako wszystkie sposoby przeżywania przyrody, czego pochodną jest tworzenie wyobrażeń o zjawiskach przyrody nacechowanych wartościami, co czyni je zjawiskami kulturowymi [21]. W konsekwencji tak definiowanego zjawiska, rzekę należy traktować w kategoriach obszaru cywilizacyjnego. Elementami determinującymi na danym obszarze kulturę są, w tym układzie fizjografia, zasoby surowcowe, energetyczne, ludzkie i inne, które zdaniem Stanisława Januszewskiego wyznaczają kod genetyczny obszaru cywilizacyjnego [18]. W tym kontekście region kulturowy rzeki jest szczególnym przykładem regionu historycznego. Jego konstrukcja kulturowa jest efektem funkcjonowania styku wody i lądu [23], wzajemnych determinacji, wykreowanych koniecznością rozwiązań adaptacyjnych. W opinii Marka S. Szczepańskiego rzekę charakteryzuje pewien aspekt immanentnie związany z rolą kulturotwórczą – długie trwanie. Jako stały element pejzażu przyrodniczego rzutuje bezpośrednio na rozwiązania urbanistyczne, strukturę zawodową, styl życia (jego rytm i cykle), wierzenia itp. Taka jej rola, definiuje rzekę, jako czynnik sprawczy wielu zjawisk o charakterze społecznym. Rzeka wypełnia zarówno przestrzeń publiczną, półpubliczną, półprywatną jak i prywatną [49]. Biorąc pod uwagę, iż każda istota jest zdeterminowana warunkami środowiskowymi, można przyjąć, iż społeczności powstałe nad rzeką, są jej produktem – nawet, jeśli wydaje im się, że to oni są „rodzającymi karty”. Podobnie sytuację postrzega, wspomniany już, Wojciech Świątkiewicz. Rzeka, w jego rozumieniu, łączy w sobie pierwiastki natury i kultury – człowiek dostosowując się do wymogów rzeki, ustanawia jej symbolikę i sam się z tą symboliką identyfikuje (wręcz determinuje swą identyfikację). W sensie kulturowym rzeka jest przestrzenią związaną z konkretną społecznością, uznającą tę przestrzeń za własną ze wszystkimi konsekwencjami – stosunek tej społeczności do rzeki jest już kwestią wtórną. Przestrzeń rzeki staje się markerem identyfikacji, symbolicznym obrazem cech danej społeczności. Przez to historyczne uwarunkowanie roli rzeki, jako kategorii kulturowej, wskazuje na wartości i symbolikę. Przypisywane wartości ulegają zmianom, jednak nigdy przestrzeń ta nie zostaje obojętna. Szczególną rolę odgrywają treści związane z rolą przestrzeni rzeki, jako ośrodka identyfikacji terytorialnej, obszaru koncentracji emocji, kreujących oś społecznej integracji. Odnajdujemy tu treści odnoszące się do

funkcji gospodarczych (wspólnoty gospodarowania), komunikacyjnych, obronnych, rekreacyjnych, obyczajowych i religijnych [51].

Powszechne w drugiej połowie XX w. „odwracanie” się społeczeństw od rzek, spowodowało bardzo duże straty w substancji kulturowej [37]. W publikacjach Aliny Pancewicz czytamy, iż do XIX wieku społeczności nadrzeczne pozostawały w ścisłej relacji z rzeką w aspektach ekonomicznym, funkcjonalnym i przestrzennym. Zmiany pojawiły się wraz z rozwojem przemysłu, gdzie nadmierna eksploatacja przemysłowa, chaotyczność zabudowy doprowadziły do zerwania więzi (szczególnie miast) z rzekami [35]. Okres ostatnich stu lat charakteryzuje duży dynamizm powiązań społeczności i ich rzek, od wykorzystywania ich energii, wykorzystania w charakterze ścieku, obetonowania, zabetonowania, ukrywania, odwrotu od wstydlwego „wyrzutu sumienia” związanego z rozwojem uprzemysłowienia (również w rolnictwie [por. 10]) i udawania, że rzeki nie ma, po współczesne odkrywania rzek na nowo. Postępująca z biegiem czasu degradacja rzek i ich przestrzeni, utrata dotychczasowego znaczenia w życiu społecznym, przyczyniły się nie tylko do wyrugowania rzeki z planów przestrzennych, lecz również ze świadomości mieszkańców [8]. Proces ponownego spojrzenia na rzekę jest niezwykle trudny i długotrwały. Nie chodzi tu tylko o szeroko zakrojone prace związane z rewitalizacją obszarów wzdłuż rzeki, ale o wieloaspektowy proces rewitalizacji społeczności lokalnych, nakierowany na uświadomienie korzyści wynikających z funkcjonowania tychże społeczności w przestrzeni nadrzecznej. Uświadomienie znaczenia takich aspektów jak: transport wodny wraz z jego obsługą, korzyści płynące z turystyki i rekreacji, bezpieczeństwo hydrologiczne, energetyczne itp. Jednak procesy te nie mogą iść w opozycji do możliwości rozwojowych mieszkańców terenów nadrzecznych, gdyż znów rzeka zostanie postrzegana, jako przeszkoda, z którą należy walczyć. Jako nazbyt wymagający „zbytek” w utrzymaniu, jako coś, co przez swe wymogi ogranicza rozwój nieprzygotowanych na to mieszkańców. Zdaniem Joanny Szwed rzeka w strukturze miejscowości tworzy kręgosłup kompozycyjny spajający różnorodne wnętrza krajobrazowe korytarzy reprezentacyjnych obszaru zurbanizowanego [50]. U podłoża tych tendencji widać poszukiwanie nowych czynników rozwoju lokalnego związanych z tradycją, historią i kulturą miejsca. Jak również, motywowane konkurencyjnością, poszukiwania ciekawych, unikatowych miejsc [30]. Dla wielu gmin daje to możliwości „ucieczki do przodu”, czy to od schyłkowych gałęzi przemysłu, utrzymania swej dotychczasowej pozycji, czy do kreacji nowego wizerunku. Nie można ukrywać, iż jesteśmy świadkami przejścia cywilizacyjnego. Takie momenty nigdy nie są łatwe, powodują selekcję, w której są wygrani i przegrani. W skali mniejszej oznacza m.in. upadek dotychczasowych sposobów gospodarowania, wytwórczości, zmiany w preferencjach konsumpcyjnych (również formach spędzania czasu), ocenach sukcesu życiowego, gustach i etyce. Punktowaniu elementów podlegających przewartościowaniu praktycznie nie ma końca i nie jest tu celem ich katalog, jednak należy zwrócić uwagę na sam fakt przewartościowania i umiejętności odnalezienia się w nowej sytuacji. Można powiedzieć wręcz o konieczności kreowania nowej sytuacji.

Nasuujące się przykłady udanych rewitalizacji na świecie, jak choćby przekształcenie bylej stoczni w Bilbao w centrum kulturowo-mieszkalne, Duisburg z największym portem śródlądowym Europy i przekształcenie miasta przemysłowego pod hasłem „Mieszkać nad wodą” [3]. Rewitalizacja rzeki w centrum Ljubljany na Słowenii, gdzie „otworzono” miasto na rzekę (Ljubljanice)¹. W rodzimej (polskiej) przestrzeni nadrzecznej, nowe nabrzeża i bulwary powstały m.in. w Szczecinie, Krakowie, Supraślu, przebudowano nadwiślańskie bulwary w Warszawie (wraz z inicjatywą plaży miejskiej), zagospodarowano brzegi miejskie Warty w Poznaniu, również nad Wartą stworzono bulwary i plażę miejską w Koninie i Chwalszewie, w Trójmieście ruszyła przebudowa Wyspy Spichrzów, w Lublinie przyjęto plan zagospodarowania przestrzennego Bystrzycy, w Białymstoku trwają próby wpisania rzeki Białej w krajobraz miejski. Sztandarowymi projektami rewitalizacji rzek miejskich w Polsce jest Wrocław z Wrocławskim Węzłem Wodnym, czy Bydgoszcz z Bydgoskim Węzłem Wodnym i Wyspą Młyńską. Ciekawym, choć nie tak spektakularnym przykładem jest rewitalizacja doliny Ślepiotki w Katowicach – w ramach programu REURIS. Wspomniane obszary mają jednak charakter ściśle miejski. Brakuje podobnych inicjatyw w społecznościach wiejskich i małomiasteczkowych. Duże, miejskie centra rozwojowe stanowią, co prawda, lokomotywy napędowe postępu, inkubatory zmian itp., jednak spora część struktury społecznej zasiedla właśnie obszary prowincjonalne. Zapominając o tych „mniejszych światach” zapominamy o sporej części beneficjentów zmian kreowanych w dużych centrach rozwojowych, generując tym samym i utrwalając podziały.

4. Możliwości rozwojowe

Na znaczenie dolin rzecznych w sąsiedztwie społecznym, wpływają następujące aspekty: stan środowiskowy cieków wodnych, bioróżnorodność, mikroklimat obszaru nadrzecznej, jakość krajobrazu nadrzecznej wraz ze spójnością przestrzenną, dostępność wraz z jakością infrastruktury oraz idące za tym możliwości rekreacyjnego i gospodarczego wykorzystania rzeki, bezpieczeństwa miejsc nadrzecznych. Aktualnie podstawą wszelkich działań w przestrzeniach nadrzecznych jest ochrona przeciwpowodziowa, regulacja rzek (nie należy mylić tego terminu z kanalizacją rzek!) oraz powiązanie nowych koncepcji z historycznymi uwarunkowaniami [35]. Czyni to w świadomości społecznej rzekę bezpieczną i dopiero na tym fundamencie można budować jej dalszą akceptację. Następnie konieczne jest powiązanie nowych koncepcji z historycznie zastanym krajobrazem. Należy również pamiętać, iż rzeka w przestrzeni społecznej (mimo jej wyjątkowości kulturowej) jest elementem powiązań regulacyjnych w obrębie całej zlewni [35]. Kreując jakiegokolwiek zmiany, zawsze trzeba mieć na uwadze powiązanie skutków dla całości rzeki, jak i zlewni – nie tylko punktowe potrzeby danej społeczności.

¹ Szerzej wspomniany przypadek został opisany w *Rewitalizacja rzeki w centrum miasta*<http://sztuka-krajobrazu.pl/1845/artikel/rewitalizacja-rzeki-w-centrum-miasta> (22 styczeń 2019). Mimo, iż artykuł w dużej mierze poświęcony jest tematyce obszarów nadrzecznych w krajobrazie pozamiejskim, Ljubljana stanowi ciekawy przykład powrotu do rzeki, jej społecznej akceptacji i nabrania świadomości znaczenia rzeki.

Pewnym drogowskazem w kwestii rewitalizacji przestrzeni rzecznej jest *Dziesięć postulatów zrównoważonego rozwoju miast nad wodą*, sformułowane, jako wynik międzynarodowych warsztatów „Zrównoważony rozwój miast”, odbywających się w Berlinie, w 1999 roku. Dokument został zatwierdzony pod egidą ONZ na Światowej Konferencji Urban 21, w 2001 roku [31]. Warto zastanowić się nad dostosowaniem tej koncepcji również do obszarów nadrzecznych wiejskich. Właśnie obszary wiejskie i rolnicze zajmują większość przestrzeni krajobrazu nadrzecznej.

W kontekście planowania rewitalizacji przestrzeni nadrzecznej, rozwoju społeczności nadrzecznej, istotnym procesem jest budowanie społecznej świadomości w powiązaniu z rzeką. W tym procesie należy mieć na uwadze wykreowanie wspólnoty bazujące na kolejności zaspokajania potrzeb społecznych w kontekście rzeki: bezpieczeństwo, praca, rekreacja, atrakcyjny wygląd styku rzeki i łądu. W procesie akceptacji rzeki w swoim otoczeniu i jej adaptacji, jako elementu integralnego, pomocny jest właściwy balans między: stanem środowiskowym cieków wodnych, bioróżnorodnością, mikroklimatem obszaru nadrzecznej (co wpływa pozytywnie również na wymianę powietrza i jego poprawę), jakością krajobrazu nadrzecznej wraz ze spójnością przestrzenną, dostępnością wraz z jakością infrastruktury oraz idącymi za tym możliwościami rekreacyjnymi, gospodarczym wykorzystaniem rzeki, bezpieczeństwem miejsc nadrzecznych. Uzyskana harmonia elementów ma szansę doprowadzić do wykreowania przyjaznego i zaakceptowanego środowiska pracy, wypoczynku i zysku. Efektem budowania takiej świadomości powinien być ugruntowany, rzeczywisty i racjonalny obraz rzeki w świadomości kulturowej mieszkańców. Dający prawdziwy obraz realnych korzyści i zagrożeń rzeki w przestrzeni danej społeczności. Stanowi to podstawę do akceptacji, respektu wobec rzeki i dbałości o nią, jako zasobu. Jednak wiąże się to z zaniedbanym ostatnimi czasy, procesem dialogu społecznego.

Przed zastosowaniem jakiegokolwiek ciągu działań rewitalizacyjnych w przestrzeni nadrzecznej, wymagana jest głęboka diagnoza społeczna pod kątem: wiedzy na temat rzeki, funkcji, roli rzeki, stosunku do rzeki, jej wartościowania, postrzegania w kontekście korzyści, postrzegania w kontekście barier, skumulowanego kapitału społecznego i kulturowego. Należy również wziąć pod uwagę czynniki rozwojowe społeczności lokalnej, jej stan w kontekście: potrzeb mieszkańców, walorów i zasobów lokalnego środowiska, zainwestowania infrastrukturalnego, poziomu oświaty i kultury społecznej, stopnia kontaktów między rynkiem lokalnym a zewnętrznym. Przy niskich wskaźnikach w tych obszarach szybciej można wystraszyć społeczność lokalną i spowodować jej głębsze zamknięcie w ugruntowanych schematach, niż otworzyć na innowację myślową. Niebagatelny wpływ na stosunek do rewitalizacji społecznej rzeki (a tym samym budowy świadomości rzeki w społeczności), mają również: charakter i wielkość społeczności, położenie i rola terenów nadrzecznych, stopień degradacji terenów nadrzecznych, stopień identyfikacji mieszkańców z rzeką, aktywna polityka miasta, strategie rozwoju, planowanie przestrzenne. Percepcja i akceptacja lokalnego rozwoju w kontekście budowy społecznej

świadomości rzeki, powinna prowadzić (po analizie wcześniej wymienionych aspektów) przez wyrażanie interesów grupowych, tworzenie się zrzeszeń (stymulowanych, oddolnych inicjatyw), a przede wszystkim branie odpowiedzialności przez mieszkańców za stan ich zasobu – rzeki. Działania odgórne *ex cathedra*, mogą przynieść jedynie opór, jako zewnętrzne, narzucone. Aby tego uniknąć, pamiętać również należy bezwzględnie o korzystaniu z lokalnych kanałów komunikacji społecznej, lokalnych zasobów i pozostawieniu zysków w społecznościach lokalnych. Jeśli rzeka nie zostanie uświadomiona przez korzyści wspólnoty gospodarowania, nadal pozostanie abstrakcją – realną jedynie w kontekście zagrożenia.

Konieczne jest uświadomienie społeczności znaczenia rzeki w trzech płaszczyznach: rzeki dla mieszkańców, rzeki dla przedsiębiorstw, rzeki dla regionu. Z czego najistotniejszym jest kontekst indywidualny – rzeki dla mieszkańców. Ten kontekst obejmuje: obniżenie ryzyka powodzi i suszy, nowe obiekty hydrotechniczne, lepszą kontrolę wody w rzece, atrakcje turystyczne, wypoczynek, zmniejszenie liczby samochodów ciężarowych na drogach, zmniejszenie korków i liczby wypadków, bezpieczeństwo i ciszę. Rewitalizacja rzeki dla przedsiębiorstw kumuluje w sobie: tańszy, bezpieczniejszy transport drogą wodną, nowe przedsiębiorstwa, nowe obszary ekspansji gospodarczej, nowe miejsca pracy, odnowienie tradycji i tożsamości, spadek emigracji młodych ludzi. Wspomniane elementy powinny zagościć w zbiorowej świadomości społeczności nadrzecznych, stanowić zintegrowane i zobiektywizowane punkty odniesienia, kreując sferę faktów społecznych, a przez to świadomości społecznej. Rewitalizacja rzeki dla regionu, jest już bardziej abstrakcyjna w percepcji społecznej i zawiera aspekty: rozwoju zrównoważonego, ogólnego rozwoju przemysłu, rolnictwa, turystyki, nauki, synergii, atrakcyjność turystyczną, gospodarczą, poprawę skomunikowania, wzrost bezpieczeństwa energetycznego [por. 55].

Zakończenie

Analizując zmiany przestrzeni nadrzecznych należy pamiętać, iż przekształcenia cieków wodnych w kontekście społecznym nie mogą odnieść sukcesu bez uwzględnienia potrzeb ostatecznych beneficjentów – mieszkańców. Na pierwszym miejscu należy uwzględnić potrzeby ludzkie związane z bezpieczeństwem, podniesieniem poziomu życia, stworzeniem atrakcyjnych warunków mieszkaniowych i rekreacyjnych oraz kształtowaniem przestrzeni publicznej wykorzystującej sąsiedztwo wody [29]. Rolą ludzi świadomych powinno być nie stwarzanie barier między mieszkańcami a rzeką, natomiast stała analiza relacji rzeka – społeczność. Uświadamianie wzajemnych potrzeb, stała (w każdym pokoleniu) edukacja na rzecz zrównoważonych relacji. Przed rzeką nie należy się bronić, trzeba ją znać i rozumieć. Wyjść ze stereotypu powodzi i zagrożenia. Wymaga to wzrostu wiedzy i świadomości, przy obniżeniu ludzkiego egocentryzmu.

Literatura

- [1] *450 lat Nowej Sól. Kalendarium dziejów miasta* (red.), T. Andrzejewski, J. Parahus. Muzeum Miejskie, Nowa Sól 2013.
- [2] Barwicka J.: *Woda jako element urbanistyczny*. Green 2. Ogólnopolski Kwartalnik Architektoniczny, Kraków 2101, s. 59.
- [3] Bożek G.: *Karta kulturowa rzeki*, [w:] *Karta Kulturowa Rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1992.
- [4] Bukraba-Rylska I.: *Socjologia wsi polskiej*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2013, s. 303-334.
- [5] Chojecka E.: *Kilka refleksji nad kulturowymi i cywilizacyjnymi aspektami rzeki*, [w:] *Karta kulturowa rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1992, s. 123-124.
- [6] *Ekspertyza w Zakresie Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na Lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*. 20016, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, s. 2-10, s. 34-40, s. 43, s. 53-54, s. 58-61.
- [7] Fialkowski W.: *Miasto tyłem do rzeki – materiały z sesji naukowej*. Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa 1995.
- [8] Filipiak W.: *Z najstarszych dziejów Odry, jako szlaku komunikacyjnego i handlowego*, [w:] *Rzeki kultura, cywilizacja, historia* (red.), J. Kultuniak. Katowice 1992, s. 62-82.
- [9] Gorlach K.: *Socjologia obszarów wiejskich. Problemy i perspektywy*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2004, s. 121-128.
- [10] Gringmuth-Dallmer E., *Odra w czasach prehistorycznych i wczesnego średniowiecza – ośią osadnictwa i wpływów kulturowych*, [w:] *Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki* (red.), K. Schlögel, B. Halicka. Instytut Ekologii Stosowanej Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn 2008, s. 103-109.
- [11] Harasimowicz J.: *Odra, jako oś transferu kulturowego w średniowieczu i czasach nowożytnych*, [w:] *Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki* (red.), K. Schlögel, B. Halicka. Instytut Ekologii Stosowanej Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn 2008, s. 127-132.
- [12] *Inwentaryzacja Części Składowych Śródlądowych Dróg Wodnych o Szczególnym Znaczeniu Transportowym*. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2017.
- [13] Jacher W.: *Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nadodrza*. Zbiory Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu 1976, Zn. Zl. 646-3/2/E, nr inw. 2240/76, maszynopis.
- [14] Jacher W.: *Kierunki rozwoju Nadodrza a oczekiwania ludności*. „Studia Śląskie”, t. XLIII/1984, 1984, s. 127-138.
- [15] Jacher W.: *Przestrzeń i świadomość społeczna rzeki na przykładzie Odry*, [w:] *Odra. Rzeki i ludzie – wzajemne uwarunkowania na przestrzeni dziejów* (red.), E. Nycz, F. Pistelok. Opole 2008, s. 13-16.

- [16] Jacher W., Kutyma M.: *Odra w świadomości mieszkańców Nadodrza*. „Studia Śląskie Seria Nowa”, t. XXXII/1977, s. 159-161.
- [17] Januszewski S., *Zabytki techniki odrzańskiego szlaku wodnego*, [w:] *Rzeki kultura, cywilizacja, historia* (red.), J. Kultuniak. Katowice 1992, s. 211-218.
- [18] Januszewski St. 1993. *Dziedzictwo cywilizacyjne rzeki źródłem impulsów dla współczesności*, [w:] *Karta kulturowa rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1993, s. 143.
- [19] Kałuski S.: *Rzeka a granice polityczne*, [w:] *Rzeki kultura, cywilizacja, historia* (red.), J. Kultuniak. Katowice 1994, s. 67-85.
- [20] Kolbuchowski J.: *Rola literatury i nauki o literaturze w tworzeniu „Karty Kulturowej Rzeki”*, [w:] *Karta kulturowa rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1992, s. 109.
- [21] Kosztrzewski B.: *Znaczenie Odry w pradziejach*. „Przegląd Archeologiczny” 8/1949, s. 248-299.
- [22] Kostraczyk A.: *Region kulturowy rzeki – pola i problemy badawcze*, [w:] *Karta kulturowa rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1993, s. 10.
- [23] Koziarski S.: *Transport na Śląsku*. Instytut Śląski w Opolu, Opole 2009.
- [24] Kroszel J.: *Gospodarcze wykorzystanie Odry w badaniach Instytutu Śląskiego w Opolu*. „Studia Śląskie Seria Nowa”, XLIII/1984.
- [25] Kuczyński S.M.: *Wschodnia granica państwa polskiego w X wieku*. [w:] *Początki Państwa Polskiego*. Księga Tysiąclecia (red.), K. Tymieniecki. Poznań 1962, s. 240.
- [26] Kundzewicz Z.W.: *Ludzie i rzeka w koncepcji trwałego rozwoju*. [w:] *Rzeki. Kultura-cywilizacja-historia* (red.), J. Kultuniak, Katowice 2002, s. 75-87.
- [27] Leciejewicz L. 2002. *Człowiek i środowisko nad Odrą w czasach prae- i wczesnośredniowiecznych*, [w:] *Rzeki kultura, cywilizacja, historia* (red.), J. Kultuniak. Katowice 2002, s. 243-248.
- [28] Lorens P.: *Rewitalizacja frontów wodnych, jako element procesu ochrony miasta*, [w:] *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym i lokalnym* (red.), K. Markowska. Biuletyn KPZK PAN, 2004, z. 211, PG, s. 179-205.
- [29] Muszyńska-Jeleszyńska D.: *Riverside areas in terms of development and urban regeneration*, Journal of Health Sciences, 2013/3(14), s. 99-107.
- [30] Muszyńska-Jeleszyńska D.: *Tereny nadrzeczne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast*. Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2013, s. 104-106.
- [31] Nessel K., Zatora W.: *Protokół z Sesji Naukowej Odra w gospodarce i świadomości społecznej*. Zbiory Instytutu Śląskiego w Opolu 1977, A 1472 (poprzednia sygnatura 655/E-2400/77), maszynopis.
- [32] *Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki* (red.), K. Schlögel, B. Halicka. Instytut Ekologii Stosowanej Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn 2008, s. 19.

- [33] Orlewicz S.: *Podstawowe problemy Osi Odry. Komisja Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu*. Archiwum Instytutu Śląskiego w Opolu A 1470 (dawna sygnatura 654/E-2368-76), 1976, maszynopis.
- [34] Panczewicz A.: *Rzeka w przestrzeni miejskiej. Próba określenia wzajemnych relacji*, [w:] *Rzeki. Kultura-cywilizacja-historia* (red.), J. Koltuniak. Wyd. Śląsk. Katowice, t. 11, 2002, s. 255-276.
- [35] Piasecka J.E.: *Splaw i żegluga do połowy XIX wieku na rzekach Polski przedrozbiorowej*, [w:] *Rzeki kultura, cywilizacja, historia* (red.), J. Koltuniak. Katowice 1997, s. 229.
- [36] Piskozub A.: *Miasta opuszczone przez rzeki, rzeki opuszczone przez miasta*, [w:] *Rzeki. Kultura-Cywilizacja-Historia* (red.), J. Koltuniak. Muzeum Śląskie. Katowice 1997, t. 6, s. 15-41.
- [37] Program dla Odry – 2006. Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego, Dz.U. 2001.98.1067.
- [38] Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nowa Sól na lata 2016-2020 z perspektywą do 2023. 2016. Starostwo Powiatowe w Nowej Soli, Nowa Sól.
- [39] Przewoźnik M.: *Teoretyczne aspekty przyrodniczej rewitalizacji miast: ku metodologii zintegrowanej rewitalizacji urbanistyczno-przyrodniczej*. Teka Komitetu Arch. Urb. Stud. Krajobr. – OL PAN, Warszawa 2005, s. 25-34.
- [40] Pyś J.: *Odrzańska Droga Wodna Europejskie Dziedzictwo – Pruskie próby regulacji Odry 1740-1873*. „Prosto z Pokładu”, 2005, nr 20 <http://fomt.pl/images/biuletyn/nr020-04.2005.pdf> [dostęp 25.09.2019].
- [41] Pyś J.: *Odrzańska Droga Wodna Europejskie Dziedzictwo – Kontynuacja rozbudowy Odry w okresie XX-lecia międzywojennego*. „Prosto z Pokładu”, nr 32 <http://fomt.pl/images/biuletyn/nr032-04.2006.pdf> [dostęp 25.09.2019]; Koziarski S. 2009. Transport na Śląsku. Instytut Śląski w Opolu, Opole 2006, s. 131-144.
- [42] Schlögel K.: *Odra – przemyślenia na temat miejsca pełnej europejskiej rzeki w historii kultury*. [w:] *Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki* (red.), K. Schlögel, B. Halicka. Instytut Ekologii Stosowanej Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn 2008, s. 28-32, s. 86-87.
- [43] Schoffer T.: *Notatka o etymologii nazwy Odra, Oder, Viadrus*, [w:] *Odra-Oder. Panorama europejskiej rzeki* (red.), K. Schlögel, B. Halicka. Instytut Ekologii Stosowanej Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn 2008, s. 93.
- [44] *Strategia Modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego* (red.), Zalecki J., Winter J. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Wrocław 2000, s. 8-9.
- [45] Strategia Rozwoju Gminy Nowa Sól - Miasto na lata 2012 -2022. Starostwo Powiatowe w Nowej Soli, Nowa Sól 2012.
- [46] Strategia Rozwoju Powiatu Nowosolskiego na lata 2015-2025. Starostwo Powiatowe w Nowej Soli, Nowa Sól 2015.
- [47] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nowa Sól – Miasto – Zmiana. Starostwo Powiatowe w Nowej Soli, Nowa Sól 2017.

- [48] Szczepański M.S.: *Socjologia przestrzeni i przestrzeń kulturowa rzeki*, [w:] *Karta kulturowa rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1992, s. 28-29.
- [49] Szwed J.: *Współczesna rola bulwarów w mieście*, [w:] *Przestrzeń i Forma*. Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, 2011/16, s. 443-456.
- [50] Świątkiewicz W.: *Rzeka, jako kategoria kulturowa*, [w:] *Karta Kulturowa Rzeki* (red.), G. Bożek. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 1993, s. 39-44.
- [51] Wojciechowski Z.: *Polityczne znaczenie Odry w czasach historycznych*. [w:] *Monografia Odry* (red.), A. Grodek, M. Kielczewska-Zaleska, A. Zierhoffer. Poznań 1948, s. 1-18.
- [52] Wolski A.: *Rewitalizacja rzeki, samorządy, społeczności*. [w:] *Czy płynie w nas Odra?* (red.), Małgorzat Tkacz-Janik, Anna Cieplak. Regionalny Instytut Kultury w Katowicach, Katowice 2019.
- [53] Zalecki J., Winter J.: *Strategia Modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Wrocław 2000, 8-9.
- [54] Założenia do Planów Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych w Polsce na Lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2016.
- [55] Zawadka M.: *Przejmowanie przez Polskę administracji na Odrze w latach 1945-1946*. „Studia Śląskie”, t. LIX (2000), s. 280-281.