

Kalina KĘDZIERSKA*, Bartosz KAŻMIERCZAK**

ROLA RZEKI W OŻYWIANIU MIASTA. PRZYKŁAD POZNANIA NA TLE EUROPEJSKICH OSIĄGNIĘĆ W KSZTAŁTOWANIU WATERFRONTÓW

Przekształcanie miast i rewitalizacja utraconej przestrzeni wpisują się w główne cele zrównoważonego rozwoju miast polskich oraz zagranicznych. Poznań, jako miasto historyczne podzielone rzeką Wartą w samym swym centrum, od lat boryka się z problemem niezagospodarowanych terenów nadrzecznych. Celem artykułu jest przedstawienie wybranych procesów rewitalizacji terenów nadwodnych oraz wskazanie, czym powinna charakteryzować się udana rewitalizacja na przykładzie rzeki Mark w Bredzie oraz starego koryta rzeki Turia w Walencji w porównaniu z terenem rzeki Warty w Poznaniu.

Słowa kluczowe: aktywizacja, waterfront, rzeka, Poznań, rewitalizacja

1. WPROWADZENIE

Na świecie ponad dwie trzecie miast jest położonych w dolinach rzek. Miasta o takiej lokalizacji mają silną tożsamość, która bardzo często wynika ze związku z rzeką, jej obecność przynosi wiele korzyści przyrodniczych, społecznych, historycznych czy kulturalnych. Rzeki uważane są za jeden z czynników miastotwórczych, były podstawowym źródłem wody i pożywienia dla okolicznych mieszkańców. Służyły do celów obronnych powstających grodów, w naturalny sposób broniąc je przed najeźdźcami. Dzięki funkcji transportowej rzeki przyczyniały się do rozwoju miast, które budowały się przy ich brzegach. Taki układ urbanistyczny kształtował się do czasów rewolucji przemysłowej. Rozwój technologii i stopniowe pojawianie

* Absolwentka studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu” prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej.

** Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0001-8436-6963.

się transportu drogowego i kolejowego, a w XX w. transportu lotniczego przyczyniły się do spowolnienia rozwoju transportu rzeczno-ego oraz wycofania się przemysłu z terenów nadrzecznych. Wcześniejsza ekspansja człowieka na tych terenach doprowadziła do przekształcenia rzek oraz ich nabrzeży, jednak dzięki procesom rewitalizacyjnym, którym poddawane są tereny nadrzeczne czy poportowe w ostatnich latach, wzrasta ich atrakcyjność, co wpływa na poprawę jakości miasta. Dzięki tak prowadzonej polityce miejskiej i przyciągnięciu nowych inwestorów tereny waterfrontów stają się miejscem wypoczynku dla mieszkańców miasta oraz przyciągają turystów, którzy chętnie odwiedzają te tereny.

2. PRZEKSZTAŁCENIA TERENÓW RZEKI WARTY

Lokacja miasta Poznania na jego terenach była możliwa dzięki dolinie Warty, chociaż już wtedy wprowadzono pierwsze regulacje rzeki. Powodem były częste powodzie grodu. Obszar doliny, który znajduje się w granicach miasta, został w czasie rozwoju gospodarczego całkowicie przekształcony przez uregulowanie koryta Warty. Pod koniec XIX w. w celu poprawy żeglugi, dostępu do portu przeładunkowego oraz zabezpieczenia przed powodzią koryto rzeki zostało oczyszczone, a jej ostre zakręty wyprostowane. Z początkiem XX w. tereny te odwodniono. W latach 60. XX stulecia podjęto decyzję o zasypaniu zakola Chwaliszewskiego. Był to projekt, który zakładał regulację Warty oraz wykopanie nowego koryta od mostu Chrobrego, przekop Cybiny oraz budowę w tym miejscu mostu. Spowodowało to odcięcie Chwaliszewa i wprowadziło zmianę układu drogowego na Ostrów Tumski. Nowy ciąg komunikacyjny zwany potocznie Trasą Chwaliszewską przejął główny ruch samochodowy i tramwajowy w centrum miasta, co spowodowało, że główna ulica Chwaliszewa straciła swoje znaczenie. Podobnie było z sytuacją Śródki i Ostrowa Tumskiego. Wpłynęło to na znaczące zmniejszenie znaczenia rzeki i jej terenów dla mieszkańców miasta. Natomiast zanik transportu rzeczno-ego, żeglugi oraz odsunięcie zabudowy od tych terenów spowodowało zanik znaczenia gospodarczego rzeki. Dopiero od początku XXI w. tereny te przechodzą stopniową rewitalizację. Wiąże się to z przebiegającym tam Traktem Cesarsko-Królewskim, powstaniem nowych zabudowań na ulicy Tylne Chwaliszewo, budową kompleksu Brama Poznania ICHOT oraz mostu Biskupa Jordana. W planach jest także pełne zagospodarowanie starego koryta rzeki oraz nabrzeża Warty wraz z Półwyspem Chwaliszewskim, gdzie planowane są park nadrzeczny oraz port rekreacyjny.

Ważny udział w procesie urbanistycznym miasta mają kliny zieleni. Poznańskie kliny są jedynym tego rodzaju założeniem w Europie. Jego pomysłodawcą był Władysław Czarniecki, który założył powstanie 10 klinów w Poznaniu, z czego cztery główne, łączące parki miejskie z podmiejskimi lasami.

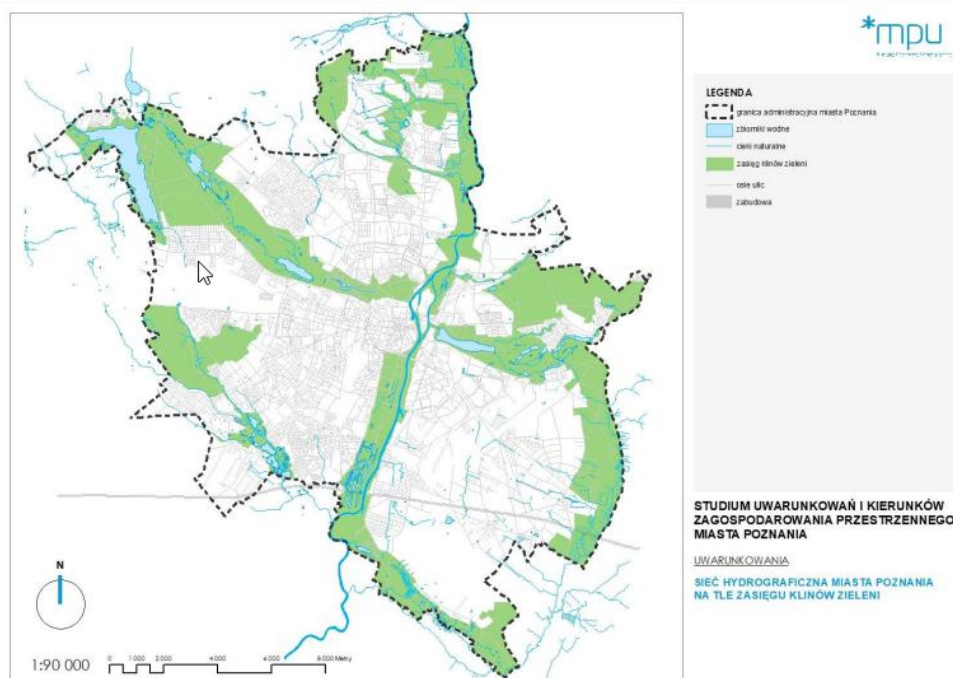


Rys. 1. Most Chwaliszewski i fragment wyspy Chwaliszewskiej przed 1932 r.[Cyryl 2023]



Rys. 2. Ulica Wielka, 2023 r. [fot. Kalina Kędzierska]

System nawiązuje do koncepcji „garden-city” Ebeneзера Howarda [Howard 1898/1902]. Położenie klinów jest tożsame z układem rzek w Poznaniu (Warty, Bogdanki, Cybiny) w celu ich ochrony oraz przewietrzania miasta. Wzdłuż klinów wybudowano alejki spacerowe oraz drogi rowerowe. Założenie polegało na wykluczeniu ruchu samochodowego. W latach 70., podczas rozbudowy miasta, idea ta została zawieszona, wprowadzono na ich terenach zakłady przemysłowe, osiedla mieszkaniowe oraz drogi szybkiego ruchu. Obecnie kliny zieleni są chronione, w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania oraz planach miejscowych, przed lokalizowaniem w ich terenach inwestycji deweloperskich. Kliny zostały włączone w granice obszaru projektu strategii rozwoju rzeki Warty.



Rys. 3. Projekt studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania [Miejska Pracownia Urbanistyczna 2023]

W relację miasta i rzeki zawsze jest wpisane ryzyko wystąpienia powodzi. Ważne jest to, aby w procesie rewitalizacji, przeprowadzać analizę i z pełną świadomością możliwości wystąpienia zjawisk ekstremalnych podejmować decyzje związane z inwestycją środków na terenach nadrzecznych. W Europie obserwuje się rosnący trend zainteresowania dolinami rzek pod kątem turystyki, co ma potwierdzenie w Polsce [Januchta-Szostak 2011]. Tak też jest w Poznaniu, gdzie priorytet stanowi pokazanie miasta jako jednego z ważniejszych elementów w „Wielkiej

Pętli Wielkopolski” oraz dotarcie z pakietem ofert dla turystów z kraju czy Europy. Niestety, ze względu na wieloletnie zaniedbanie rzek, zbyt niski stan wód, zły stan techniczny umocnień brzegów oraz brak portów rzecznych ruch ogranicza się do żeglugi o charakterze turystycznym czy rekreacyjnym. Dlatego w nowo opracowanym projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta wskazuje się możliwość lokalizacji przystani i portów dla żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej. Studium wprowadza 5 stref podziału doliny Warty, oparciu o kliny zieleni:

- Strefa południowego klina zieleni. To teren od południowych granic miasta do mostu Przemysła I. Teren, gdzie priorytetem są funkcje środowiskowe. Dopuszczone zostaje uzupełnienie odcinków Wartostrady po obu stronach rzeki. Wszystkie uzupełnienia podlegają podporządkowaniu walorom środowiskowym.
- Strefa sportu, zlokalizowana pomiędzy mostem Przemysła I, a mostem Królowej Jadwigi. W tej strefie wskazuje się na lokalizację boisk i urządzeń sportowych, plaż miejskich i elementów związanych z zagospodarowaniem terenów przywodnych. Na poprawę funkcjonalności i dostępności tych terenów ma wpłynąć budowa kładki łączącej dwa brzegi. Nastąpi ona w miejscu przy niedawno rewitalizowanych Łazienkach Riecznych.
- Strefa śródmiejska, czyli centrum miasta. Władarze miasta stawiają na rozwój funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, który ma nastąpić poprzez powstawanie nowych obiektów gastronomicznych, kulturalnych, mariny nadrzecznej oraz tarasów nadrzecznych wraz z poprawą infrastruktury ma się przyczynić do zwiększenia atrakcyjności strefy.
- Strefa rekreacji obejmująca teren Ostrowa Tumskiego, Szelağu, obszar na wysokości Zawad sięgający do mostu Lecha, na tym terenie zaplanowano dalszy rozwój funkcji wypoczynkowo-rekreacyjnej.
- Fragment północnego klina zieleni zostanie podporządkowany funkcji przyrodniczej z zachowaniem naturalnej doliny rzeki.

3. RZEKA I JEJ OTOCZENIE

3.1. Definicja waterfrontu

Tereny miast położone nad rzekami czy zbiornikami wodnymi są nazywane „waterfrontem”, jest to określenie z języka angielskiego, które często tłumaczone jako „nabrzeże” [Bab.la 2023]. Są to „obszary ulokowane nad naturalnym zbiornikiem wodnym, jeziorem, rzeką bądź morzem. Z reguły jednak termin ten odnosi się do obszarów stykowych znajdujących się pomiędzy strukturami miejskimi a portowymi” [Wikipedia 2022]. Natomiast jeżeli mówimy o waterfrontie z punktu widzenia planowania przestrzennego, to chodzi o teren miasta, który przylega do

linii brzegowej miejscowego zbiornika wodnego. Dolina rzeki pełni funkcję przewietrzania i korytarza ekologicznego miasta. Przez swoje położenie tereny te powinny być odpowiednio zagospodarowane, taka bliskość wody z jednej strony przyczynia się często do zalewania tych terenów, jednak dzięki temu można je wykorzystać do celów turystycznych i rekreacyjnych, czyli istotnych dla środowiska i mieszkańców [Januchta-Szostak 2009a]. Współcześnie w miastach to z reguły tereny poprzemysłowe związane z transportem wodnym. Poprzez rewitalizację tych terenów wzbogaca się atrakcyjność miasta [Lorens 2013].



Rys. 4. Bilbao waterfront Abandoibarra [Architizer 2023]

3.2. Rola waterfrontów w zrównoważonym rozwoju miast

Zmiana systemu w Polsce z gospodarki centralnie planowanej do udziału lokalnych samorządów w planowaniu przestrzennym doprowadziła do przewartościowań, jeżeli chodzi o kierunki rozwoju polskich miast. Główne cele to poprawa jakości oraz komfortu życia mieszkańców dzięki wzrostowi gospodarczemu i rozwojowi miejscowej turystyki.

Poprzez aktywizację przestrzeni miast dostosowanej do potrzeb ich mieszkańców, możemy wprowadzać nową przestrzeń, która zastąpi tę chaotyczną i nie funkcjonalną co może przyczynić się do nowej tożsamości miejsca. Wcześniejsze zaniedbania w zakresie kreowania atrakcyjnych i funkcjonalnych przestrzeni publicznych w znacznym stopniu przyczyniły się do wyludniania miast. Większa liczba ludzi w poszukiwaniu terenów bardziej otwartych zdecydowała się na prze-

prowadzkę do terenów podmiejskich. To zjawisko można spowolnić, nie jest to jednak możliwe w miastach, które przeżywają kryzys własnej tożsamości. Anonimowość miast odbija się na nich negatywnie, przyczynia się do spadków demograficznych oraz gospodarczych.

Według najnowszych trendów w urbanistyce miasta, nastawione są na między-ludzkie interakcje, dobrze skomunikowane, pozbawione barier i pełne zieleni. Zmiany, z którymi mamy do czynienia, np. ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, mają bardzo ważny wpływ na poziom życia w miastach. Badania i innowacje w zakresie zrównoważonego rozwoju miast cieszą się dużym zainteresowaniem nie tylko wśród urbanistów i architektów, ale i u włodarzy miast czy mieszkańców. Coraz bardziej istotne są ekologia i obecność natury w życiu człowieka, dzięki wpływowi na nasze życie. Zieleń nie tylko pozytywnie wpływa na nasze samopoczucie, ale także na nasze zdrowie psychiczne czy kreatywne myślenie. W 2017 r. zaczął zyskiwać na popularności design oparty na biofilii. Erich Fromm, amerykański psychoanalityk niemieckiego pochodzenia, opisuje ją jako „namiętną miłość życia i wszystkiego, co żyje” [Fromm 1998: 408]. Następnie, to pojęcie wykorzystał amerykański biolog Edward O. Wilson [1984], który zasugerował, że relacja ludzi z przyrodą ma podłoże genetyczne. Według niego człowiek miał kontakt z naturą przez 90% swego istnienia. Projektowanie zgodnie z tym trendem tworzy przestrzeń miejską uwzględniającą rodzimą roślinność oraz lokalny charakter krajobrazu. Przykładem są tutaj budynki ekologiczne porośnięte roślinnością, jak budynki Amazona w Seattle oraz *Bosco Verticale* w Mediolanie. Nowymi, kreatywnymi sposobami na wprowadzanie zieleni do miast są „parki kieszonkowe”, czyli małe zielone skwerki dające wytchnienie spacerowiczom.

Zainteresowanie zdrowym trybem życia zmusza włodarzy miast do dostosowania przestrzeni publicznej. Wymaga to większej dostępności dla ludzi, czyli *smart mobility*¹. Trend skupia się na mieszkańcach miast, zapewnia im możliwość dostępu do każdej przestrzeni publicznej bez względu na psychiczny czy fizyczny stan zdrowia użytkowników. Samochody nie odgrywają już tak ważnej roli w projektowaniu, nacisk kładzie się na komunikację miejską, rowery oraz na pieszych jako głównych użytkowników miast. Powstają miejsca przyjazne pieszym, gdzie ruch samochodów jest ograniczony, przez co drogi są węższe z korzyścią dla szerszych chodników.

Powstają także takie modele jak tworzenie przestrzeni, gdzie zaciera się granica między przestrzenią prywatną, a publiczną. Przestrzeń publiczna ma być przedłużeniem naszego mieszkania. Często jest to też spowodowane budowaniem małych mieszkań. Mieszkania czy domy z większym metrażem powstają poza granicami

¹ *Smart mobility* to jeden z czynników koncepcji miasta zrównoważonego, czyli smart city. Koncepcja ta została przyjęta przez badaczy z Uniwersytetu w Wiedniu do przedstawienia raportu w 2007 r. *Smart cities – ranking of European medium-sized cities*. *Smart mobility* odnosi się do mobilności, czyli zarządzanie komunikacją i transportem w sposób kreatywny i z zastosowaniem współczesnych technologii.

dużych miast. Wynika to z potrzeby posiadania domów oraz cen nieruchomości. Skutkiem tego jest wyludnienie centrów miast, czyli suburbanizacja, rozlewanie się struktury na przedmieścia (*urban sprawl*)². Na obszarach podmiejskich powstają tzw. miasta- sypialnie. Głównie są to tereny niegdysiejszych wsi położonych w rejonie większych miast, których mieszkańcy dojeżdżają do pracy w centrum. W ostatnich latach w miastach pojawiły się inicjatywy polityczne mające na celu ponowny rozwój miast. Ma to na celu zachęcenie do osiedlania się w miastach. Często są to tereny po gruntownej przebudowie oraz rewitalizacji.

Tereny nadwodne mają bardzo atrakcyjną i bogatą ofertę, dlatego ich odpowiednie zagospodarowanie pozwala na wyeksponowanie walorów rzeki. Mieszkańcy, będąc nad rzeką, obcują z przyrodą, latem można znaleźć tam ochłodę, natomiast przez cały rok tym terenom towarzyszą pozytywne doznania estetyczne oraz atrakcje zależne od oferty programowej zależnej od konkretnego terenu. Waterfronty powinny być postrzegane w całościowym procesie rewitalizacji miasta ze względu na ich unikalność w przestrzeni publicznej [Lorens 2009].

W rewitalizacji waterfrontów zakłada się ich wielofunkcyjność, gdzie szczególnie wyróżniające się funkcja turystyczna i rekreacyjna. Funkcja turystyczna tworzy miejsce wypoczynku dla zwiedzających pomiędzy kolejnymi obiektami do zwiedzania. Jest miejscem dla spacerowiczów i mieszkańców, w którym mogą się spotkać. Turystyka wprowadza nie tylko aspekt wypoczynkowy, ale też biznesowy. Powstawanie obiektów gastronomicznych, hotelowych czy muzealnych w budynkach już istniejących lub uzupełnianie bazy przez budowę nowych, sprowadza turystów na tereny waterfrontów oraz jednocześnie powoduje rozwój wskazanych usług na tych terenach. Do rozwoju funkcji rekreacyjnej natomiast przyczyniają się miejscowe plaże czy różnego rodzaju urządzenia. Mogą być to boiska, siłownie, ogólnodostępne parki oraz zielone skwery czy ścieżki rowerowe.

Kolejne funkcje, którą pełnią, to funkcja rozrywkowa i kulturalna. Za przykład mogą służyć tutaj centra naukowo-edukacyjne (Centrum Nauki Kopernik w Warszawie), muzea (Muzeum Emigracji w Gdyni) czy galerii sztuki. W Bydgoszczy, w rewitalizowanej części miasta zlokalizowano Opera Nova nad rzeką Brdą. Dobrze rozbudowane zaplecze hotelowe sprzyja rozwojowi funkcji gastronomicznej. Nie tylko gastronomia hotelowa, ale i gastronomia ogólnodostępna, czyli kawiarnie, restauracje dostępne nie tylko dla turystów, ale dla wszystkich mieszkańców miasta.

Dużo uwagi wskazanym czynnikom przy rewitalizacji waterfrontów poświęca organizacja *Project for Public Spaces*. Ma ona na swoich stronach internetowych kilkanaście zasad, aby nabrzeże stało się tętniącym życiem miejscem publicznym.

Najważniejszym punktem jest założenie, że plany mają być zgodne z celami publicznymi, a nie z krótkoterminowymi korzyściami finansowymi. Zaangażowanie

² *Urban sprawl* – intensywna urbanizacja przedmieść i terenów wiejskich. W odróżnieniu do suburbanizacji to proces niekontrolowany, wprowadzający zmiany w środowisku naturalnym na danym obszarze, często towarzyszą temu złe praktyki inwestorskie [Dictionary Cambridge 2023].

społeczne będzie wynikać z założenia, że nabrzeże z natury jest dobrem publicznym. Ważne jest to, aby stworzyć wspólną wizję społeczeństwa. Chodzi o przedstawienie celów, do których należy dążyć. Taka wizja jest elastyczna i może być wdrażana stopniowo, zaczynając od małych eksperymentów, często staje się odważniejsza, gdy entuzjazm społeczny do wprowadzania zmian rośnie, a transformacja nabrzeża zyskuje na wiarygodności. Kolejnym istotnym w ich (PPS) programie punktem jest tzw. *THE POWER OF TEN*. Polega on na wyznaczeniu 10 miejsc docelowych, jednak nie tzw. otwartej przestrzeni, powinny być to miejsca, gdzie pobliscy mieszkańcy, firmy, organizacje społeczne i inni interesariusze zaczną definiować zastosowania i działania, które chcą zobaczyć w każdym miejscu. Idealnie byłoby, gdyby każde miejsce docelowe zapewniało dziesięć rzeczy do zrobienia, co tworzy zróżnicowaną, wielowarstwową aktywność, zapewniając, że żadne jedno użycie nie będzie dominować. Następnie te dziesięć miejsc należy włączyć jako całość do wizji nabrzeża. Ważnym czynnikiem jest połączenie ich i zapewnienie dostępu komunikacyjnego do przestrzeni waterfrontu. Tworzenie połączeń oznacza również zachęcanie ludzi do poruszania się po nabrzeżu pieszo lub rowerem, zamiast polegania wyłącznie na samochodzie. Przykładem tutaj może być Esplanade w Helsinkach w Finlandii

Ważne w postulatach PPS jest zapewnienie dostępu dla ludzi. Dostęp oznacza również, że ludzie mogą faktycznie wchodzić w interakcje z wodą na wiele sposobów, np. pływanie lub wędkowanie, spożywania posiłków lub pikniki w porcie, wchodzenie na pokład łodzi lub karmienie kaczek. Jeśli nie ma możliwości bezpośredniego dotknięcia wody, ludzie powinni mieć dostęp do innego rodzaju wody w pobliżu, np. natryski, baseny czy fontanny. Zachęcanie do całodobowej aktywności poprzez ograniczanie zabudowy mieszkaniowej oraz zintegrowanie zajęć sezonowych w każdym z miejsc docelowych. Nabrzeża, które mogą rozwijać się w warunkach całorocznych, będą czerpać korzyści z większej aktywności gospodarczej i większej liczby obiektów użyteczności publicznej.

3.3. Przykłady rewitalizacji waterfrontów

Rewitalizacja terenów rzecznych oraz wprowadzenie nowych funkcji z terenów przemysłowych lub jak w przypadku Poznania niezagospodarowanych powoduje ich odrodzenie i korzystny wpływ na rozwój miasta. Ciekawe rewitalizacje waterfrontów to odkopanie starego koryta rzeki Mark w Bredzie oraz wykorzystanie starego koryta rzeki Turia pod budowę Miasta Sztuki i Nauki w Walencji.

Miasto Breda o populacji 180 tys. mieszkańców położone jest w południowej części Holandii u zbiegu rzek Mark i Aa. Obie rzeki były wykorzystywane do celów transportowych ludzi i towarów oraz do celów komunalnych i militarnych. Obie odpowiadają za historyczny układ przestrzenny miasta. W drugiej połowie XX w. w mieście tak jak wielu innych miastach przez rozwój transportu drogowego-

go oraz przemysłu samochodowego, wprowadzono zmiany w układzie drogowym oraz zwiększono ilość miejsc parkingowych w historycznej części Bredy. Aby do tego doszło, przekształcono wiele ulic oraz placów oraz cieków wodnych. Ze względu na złą jakość wody w rzece Mark zdecydowano o jej częściowym zasypaniu. W tym miejscu powstał parking podziemny. Niestety skutki takich zmian były raczej negatywne. W obrębie terenów przekształconych zauważono spadek jakości przestrzennej, ekonomicznej i społecznej. Doszło do wyludnienia tej części miasta i znaczącego zmniejszenia aktywności handlowej oraz wartości nieruchomości. Pojawił się także problem z gospodarką wodną w mieście, głównie z odprowadzeniem wody deszczowej. W latach 90. XX w. zdecydowano się na rozpoczęcie procesu wprowadzenia rzeki Mark do miasta. Powstał plan rewitalizacji rzeki, w którym uczestniczyły władze miasta, urbaniści, strony zainteresowane oraz mieszkańcy miasta. Do prac przystąpiono w 2004 r., a od 2006 r. miasto znów może pochwalić się obecnością rzeki. Wpłynęło to pozytywnie na jakość terenów miejskich, poprawę gospodarki, sytuacji społecznej oraz jakość życia mieszkańców. Poprawiona została także retencja w mieście, poprzez zatrzymanie oraz odprowadzenie wody deszczowej.



Rys. 5. Kanał i łodzie w centrum miasta Breda [Istock foto 2018]

Innym rozwiązaniem jest zagospodarowanie starego koryta rzeki Turia w Walencji. Turia to rzeka wpadająca do Zatoki Walenckiej Morza Śródziemnego, która do połowy XX w. przepływała przez Walencję. Po powodzi, która w 1957 r. nawie-

dziła miasto, zdecydowano się na wybudowanie kanału, którym przekierowano rzekę z dala od centrum miasta, a stare koryto osuszono i przemieniono w park, czyli tzw. ogrody Turii. W miejscu tym powstał teren zieleni wypoczynkowej, która przecina miasto, a jej rozgałęzienia sięgają również do sąsiadujących z nią stref. Na długości prawie dwóch kilometrów w starym korycie rzeki Turia znajduje się Ciudad de las Artes y las Ciencias, czyli Miasto Sztuki i Nauki w Walencji. Zaprojektowane przez architekta Santiago Calatravę. Widać w projekcie inspirację naturą, autor nawiązuje do położenia Walencji, związanej nierozzerwalnie z wodą. Do budowy obiektów zostały wykorzystane elementy charakterystyczne dla Calatravy, czyli połączenie betonu, stali oraz ceramicznych kafelków. Kompleks ten uznany został za jeden z 12 skarbów Hiszpanii. Jego budowa rozpoczęła się w 1996 r., a ostatni budynek oddano do użytku w 2009 r. Składa się ono z sześciu surrealistycznych budowli i każda z nich ma inny charakter i funkcję. *L'Hemisfèric* to budynek o kulistym kształcie, gdzie znajduje się kino oraz planetarium. Można tam zobaczyć pokazy o naszej galaktyce i kosmosie. Odbywają się także tutaj wydarzenia kulturalne, koncerty, pokazy czy wystawy. Połączenie niezwyklej architektury, przypominającej ludzkie oko z nowoczesną technologią, cieszy się dużą popularnością wśród turystów, którzy wracają stamtąd z niezapomnianymi wrażeniami. *L'Umbracle* to punkt widokowy otoczony ogrodami. Został zaprojektowany jako oaza harmonii i spokoju, gdzie ciche ścieżki oraz piękne krajobrazy sprzyjają odpoczynkowi od codziennego zgiełku. Miejsca do siedzenia oraz wysokie ściany, którymi jest otoczony ogród zostały zaprojektowane tak aby cieszyć się widokami również w upalne dni, jest bowiem idealnym miejscem do odpoczynku w cieniu. *Museo de las Ciencias Principe Felipe* (Muzeum Nauki im. Księcia Filipa), które znajduje się w budynku o formie wygiętej łodzi jest połączeniem rozrywki z nauką. Jest miejscem zachęcającym do interakcji z eksponatami oraz głębsze poznanie biologii czy fizyki z astronomią. Ogromna kopuła planetarium służy do pokazów o Wszechświecie. *L'Oceanogràfic* to muzeum morskie, jedno z największych w Europie, pozwala zobaczyć ponad 500 gatunków morskich roślin i zwierząt oraz to, jak wygląda ich naturalne środowisko. *Palau de les Arts Reina* (Pałac Nauki im. Królowej Zofii), to z kolei budynek kształtem przypominający głowę rekina jest siedzibą najważniejszej instytucji kulturalnej w kraju. Położony nad brzegiem Morza Śródziemnego jest wyposażony w cztery sale teatralne, odbywają się tutaj przedstawienia baletowe, koncerty muzyczne i operowe oraz wystawy nauki i sztuki. Ten futurystyczny budynek zachwyca swoją prostotą i elegancją. *L'Agora*, czyli obszar, gdzie jest centrum kongresowe i wystawiennicze. Odbywają się tutaj liczne targi, konferencje, koncerty oraz wystawy. To niepowtarzalna konstrukcja z dachem i kopułą w kształcie łuku. Cały kompleks pełni funkcję parku miejskiego i pozwala na aktywność fizyczną i wypoczynek. Jest miejscem usług publicznych, wokół budynków rozlokowane są kawiarnie, wypożyczalnie rowerów czy desek typu SUP (stand up paddle).



Rys. 6. Ciudad de las Artes y las Ciencias, czyli Miasto Sztuki i Nauki w Walencji
[Wikipedia 2020]

W ramach Planu Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005-2010 poznańska Śródką została poddana rewitalizacji. Powstała wtedy również koncepcja założenia placówki kulturalnej ICHOT (Interaktywne Centrum Historii Ostrowa Tumskiego), która miała przyczynić się do zwiększenia znaczenia turystyki rekreacyjnej i kulturalnej poprzez zwiększenie atrakcyjności tego obszaru. Prace budowlane kompleksu budynków Bramy Poznania ICHOT zakończono w 2014 r. Założenie kompleksu polega na rozlokowaniu po obu stronach rzeki Cybiny budynków, połączonych łącznikiem w formie kładki, zawieszanej na rzece. Budynek główny, to budowla współczesna, zlokalizowana na Śródce, na prawym brzegu rzeki Cybiny, ekspozycja ma charakter multimedialny, jej zadaniem jest przybliżenie zwiedzającym dziedzictwa kulturowego Ostrowa Tumskiego. Drugi obiekt to odnowiony zabytkowy budynek dawnej Twierdzy Poznań, wykorzystywany jest jako przestrzeń wystaw czasowych. Podjęto wtedy także decyzję o odbudowie mostu, łączącego Śródkę z Ostrowem Tumskim co miało przyczynić się do również przyczynić do zastopowania degradacji dzielnicy oraz jej ożywienia. Wcześniejszy most rozebrano w latach 70., podczas budowy trasy Chwaliszewskiej, jego funkcję komunikacyjną przejął nowo wybudowany Most Mieszka I, co spowodowało zerwanie 1000-letniego traktu komunikacyjnego i przyczyniło się do marginalizacji Środki. W 2007 r. zakończono prace związane z budową Mostu Biskupa Jordana w Poznaniu, zwanego Mostem Cybińskim lub Śródeckim. Z nowym mostem związane są nowe zwyczaje takie jak wieszanie „kłódek miłości” na jego poręczach. Okolica mostu jest także popularnym miejscem dla sesji zdjęciowych. Rewitalizacja objęła także Chwaliszewo. Od 2008 r. pomiędzy nowym astarym korytem Warty powstały budynki mieszkalno- usługowe, które mają nawiązywać do istniejącej zabudowy. Budynki mieszczą się przy ulicy Szy-

perskiej i jest to jedyny zurbanizowany fragment waterfrontu Warty w Poznaniu, a nie nadbrzeżne skarpy. Z drugiej strony mostu Bolesława Chrobrego, pomiędzy ulicami Chwaliszewo a Tylne Chwaliszewo, powstały również budynki mieszkalno-usługowe. Inwestycja jest dopełnieniem zabudowy frontu wodnego od wschodniej strony mostu. Rewitalizacja, która ma ożywić tę część Poznania, to także historia Mostu Chwaliszewskiego. Od średniowiecza istniał on jako łącznik pomiędzy Starym Rynkiem a Ostrowem Tumskim. W swojej długiej historii był wielokrotnie niszczone przez powodzie nawiedzające miasto, został doszczętnie zniszczony podczas walk wojennych w Poznaniu. Po II wojnie światowej go odbudowano, jednak stopniowo tracił na znaczeniu. Rozebrano go w 1968 r., kiedy zasypano stare koryto Warty. Do dzisiaj jedynymi pozostałościami są fragmenty muru oporowego starego koryta Warty. Przeszło mostu odtworzono kilka lat temu jako symboliczną iluminację pomiędzy ulicami Chwaliszewo a ul. Wielką, na placu Międzymoście. Inwestycja miała być elementem świątecznej dekoracji, jednak zdecydowano się na pozostawienie jej na stałe.



Rys. 7. Brama Poznania [K. Kędzierska]

4. PODSUMOWANIE

Przestrzenie nadwodne są ciekawym przykładem terenów miejskich, ich rewitalizacja jest jednym z większych wyzwań dla urbanistów i współczesnych miast. Jednak z odpowiedniego zagospodarowania waterfrontów wynikają korzyści zarówno społeczne, jak i ekonomiczne. Dzięki zainteresowaniu inwestorów, miesz-

kańców miast oraz turystów doliny rzeczne wzbogacają miasto, odpowiednio wprowadzona komunikacja miejska z centrum miasta, rozwiązania przestrzenne oraz odpowiednie funkcje sprawiają, że tereny nadrzeczne stają się istotne w przestrzeni miejskiej. Lekceważenie rzeki poprzez zaniechanie rewitalizacji jest niewykorzystaniem jej potencjału dla przyszłego rozwoju miasta. Omówione przykłady rzeki Mark oraz Turia pokazują, jakie zmiany są możliwe, jeżeli chodzi o zagospodarowanie terenów rzecznych. Każde z rozwiązań jest zgodne z kierunkiem, w którym władze miejskie chciały rozwijać te tereny. W przypadku Walencji było to przywrócenie terenów nieużywanym i zamiany w przestrzeń publiczną z obiektami nauki i kultury. Holenderskie rozwiązanie było odpowiedzią na potrzeby mieszkańców. Problematyka wodna w Holandii była szeroko omawianym tematem. Holendrzy wprowadzili i opanowali metodologię łączącą kwestię problemu częstych powodzi na terenach miejskich oraz poprawę jakości naturalnego środowiska na terenach nadrzecznych (*Room for the Rivers*) [Januchta-Szostak 2009b]. Przestrzenie w Bredzie oraz w Walencji skupiają się na stworzeniu przestrzeni, która jest jednocześnie wykorzystywana przez mieszkańców oraz przez turystów. Tereny wodne służą przede wszystkim mieszkańcom jako miejsce do rekreacji. W Poznaniu ze względu na uwarunkowania klimatyczne tereny te cieszą się popularnością tylko w określonych miesiącach. Aktualnie nie ma infrastruktury do całorocznego użytkowania. W ostatnich latach nabrzeża zostały zrewitalizowane, wprowadzono usprawnienia komunikacyjne w formie budowy oświetlenia, dokończenia budowy Wartostrady oraz uporządkowano te tereny. W Strategii Rozwoju Rzeki Warty w Poznaniu przewidziana jest budowa mariny, nowych przepraw mostowych. Pojawienie się kolejnych obiektów rekreacyjnych i kulturalnych zachęca mieszkańców do spędzania wolnego czasu przy jej brzegach, odnajdywania potencjału sportowego i turystycznego.

Połączenie odpowiedniego zagospodarowania przestrzeni wraz z potencjałem, jaki mają tereny rzeczne w miastach, sprzyja poprawie jakości życia społecznego w mieście.

LITERATURA

- Fromm E., 1998, *Anatomia ludzkiej destrukcyjności*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań.
- Giffinger R., Kalasek R., Fertner Ch., Milanović N.P., 2007, *Smart cities – Ranking of European medium-sized cities*, Vienna, Centre of Regional Science, Vienna University of Technology, Vienna.
- Howard E., 2015, *Garden Cities of Tomorrow*, Createspace Independent Publishing Platform.
- Januchta-Szostak A. 2009a, *Rola architektury w kształtowaniu tożsamości miejskich frontów wodnych*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej, Architektura i Urbanistyka”, z. 19.

- Januchta-Szostak A. 2009b: *The public space of the river on example of the Warta valley in Poznań*, w: *Water in the townscape*, red. A. Januchta-Szostak, Wydawnictwo Politechniki, Poznańskiej, Poznań.
- Januchta-Szostak A. 2010, *Miasto w symbiozie z wodą*, „Czasopismo Techniczne, Politechniki Krakowskiej”.
- Januchta-Szostak A., 2011, *Fronty wodne w krajobrazie zurbanizowanym*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Januchta-Szostak A., 2012, *Usługi ekosystemów wodnych w miastach*, w: *Zrównoważony rozwój – zastosowania nr 3*, red. T. Bergier, J. Kronenberg, Fundacja Sendzimir, Kraków.
- Januchta-Szostak A., 2017 *Zagospodarowanie terenów zagrożonych powodzią w nadwarciańskich miastach wielkopolskich*, „Przegląd Budowlany”.
- Klaue G., 2008, *Rzeki w Poznaniu – rekreacyjny i turystyczny atut czy kłopot*, Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, Poznań.
- Szwed J., 2016 *Współczesna rola bulwarów w mieście*, Politechnika Krakowska, Kraków.
- Lorens P., 2009, *Współczesne tendencje rozwoju struktur miejskich. Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji*, w: *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
- Lorens P., 2013, *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, w: *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, red. P. Lorens, I. Mironowicz, seria „Miasto • Metropolia • Region”; Akapit-DTP, Gdańsk, s. 6-32.
- Muszyńska-Jeleszyńska D., 2013, *Tereny nadrzeczne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast*, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz.
- Program Ochrony Środowiska do roku 2010 dla województwa poznańskiego – studia i materiały „Gospodarka wodna i ochrona wód”, 1993, Urząd Wojewódzki w Poznaniu.
- Wilson E.O., 1984, *Biophilia*, Harvard University Press, Cambridge.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

- Architizer, 2023, <https://architizer.com/projects/bilbao-waterfront-master-plan-and-urban-design/> (dostęp: 19.04.2023).
- Bab.la, 2023, <https://pl.bab.la/slownik/angielski-polski/waterfront> (dostęp: 7.06.2023).
- Cambridge Academic Content Dictionary, 2023, <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/urban-sprawl> (dostęp: 10.05.2023).
- CYRYL Wirtualne Muzeum Historii Poznania, 2022, <https://cyryl.poznan.pl/kolekcja/most-chwaliszewski-mkz/> (dostęp: 7.06.2023).
- Istockphoto, 2018, <https://www.istockphoto.com/pl/zdjecie/kana%20-i-%20odzie-w-centrum-miasta-breda-holandia-gm963711118-263183720/> (dostęp: 19.06.2023).
- Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu, 2023, Projekt nowego STUDIUM, <https://www.mpu.pl/mim/wortals/mpu/news,9620/projekt-nowego-studium,178813.html> (dostęp: 7.05.2023).
- Poznań.naszemiasto, 2014, <https://poznan.naszemiasto.pl/poznan-odzyskuje-doline-warty/ar/c3-2724328> (dostęp: 10.05.2023).
- Strategia rozwoju rzeki Warty 2012-2030 <https://www.poznan.pl/mim/wortals/mpu/-,p,57004,59203,59205.html> (dostęp: 10.05.2023).

Project for Public Spaces How to Transforma Waterfront, 2009, <https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround> (dostęp: 7.05.2023).

Wikipedia, 2020, https://es.wikipedia.org/wiki/Ciudad_de_las_Artes_y_las_Ciencias (dostęp 19.06.2023).

Wikipedia, 2022, <https://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront> (dostęp: 7.05.2023).

ROLE OF RIVER IN REVITALIZATION OF THE CITY. EXAMPLE OF POZNAN COMPARED TO EUROPEAN ACCOMPLISHMENTS IN DEVELOPING WATERFRONTS

Summary

Transformation of cities and revitalization of lost space is in line with main goals of sustainable development of cities in Poland and abroad. Poznan, as a historic city divided by river Warta in its very center, has been struggling with the problem of undeveloped waterfront areas for many years. The aim of this article is to show selected waterfront revitalization processes and what should characterize successful revitalization based on examples of rivers Mark in Breda and Turia in Valencia in comparison to river Warta in Poznan.

Keywords: activation, waterfront, river, Poznań, revitalization