

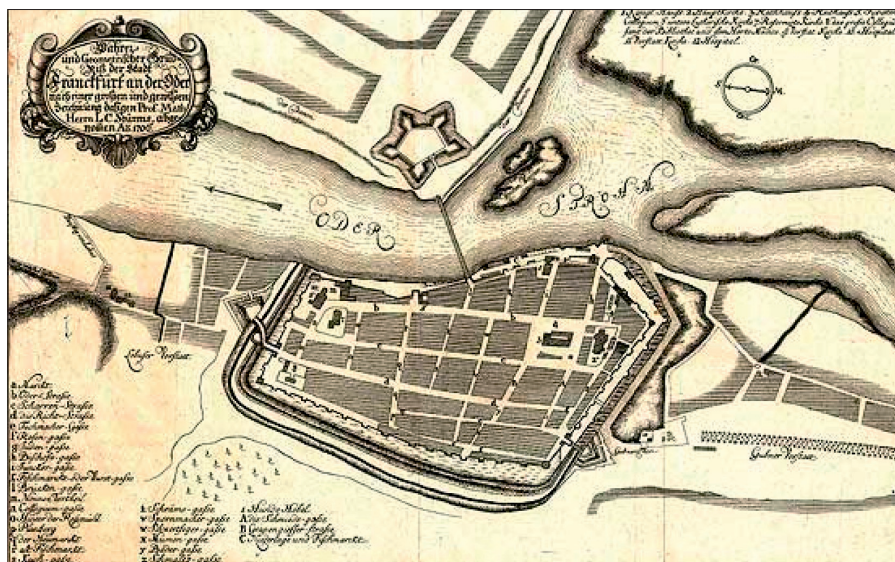
# Geneza krajobrazu miasta zdeteminowanego rzeką

Paweł Byrski

Genesis of  
a Landscape  
Dominated by a River

Leonhard Christoph Sturm 1706 r. Pierwszy plan miejski (źródło: Stadtarchiv der Kleiststadt Frankfurt (Oder))

The first plan of town, 1706



## Lokalizacja i warunki naturalne

Localization and natural conditions

Położenie miast Frankfurt(O) i Słubice określają współrzędne geograficzne: 14,5° długości geograficznej wschodniej i 52,3° szerokości północnej. Gmina Słubice położona jest między Pradolina Warszawsko-Berlińską a Pradolina Toruńsko-Eberswaldzką, na Pojezierzu Lubuskim w niecce Pliszki i dolinie Odry Środkowej. Ukształtowanie terenu jest zróżnicowane. Na południe od Słubic dolina ma szerokość 1,5 km, natomiast na północy od miasta rozszerza się do 6 km. Jest to teren płaski o wysokości ok. 17,5 do 23 m n.p.m.,

poprzecinany kanałami melioracyjnymi. Odra w tym miejscu przewęża się dając jedyny dobry punkt do przekroczenia doliny tej rzeki w jej środkowej części. Pierwsze osady istniały tu już w piątym lub czwartym tysiącleciu przed naszą erą.

## Dzieje historyczne<sup>1</sup>

Historical data

Historyczne centrum miasta rozwijało się na piaszczystej wyspie, do której nie sięgały powodzie. Powstały gród stopniowo rozwijał się przy lewym brzegu rzeki i w roku 1253 jako Franckinfurt otrzymał prawa miejskie. Do początków XIV wieku wybudowano tu ratusz, kościół mariacki oraz liczne budynki świeckie i magazynowe. Całość otaczały

wysokie mury miejskie, które tworzyły trudną do zdobycia twierdzę. Przystąpienie Frankfurtu w drugiej połowie XIV wieku do Hanzy – wielkiego związku handlowego miast basenu Morza Północnego i Bałtyku, uczyniło go najbogatszym miastem Marchii. W roku 1506 założony zostaje tu brandenburski uniwersytet krajowy Viadrina, istniejący do roku 1811. W okresie tym powstaje też na prawym brzegu rzeki przedmieście, zwane Dammvorstadt (stanowiące dzisiejsze Słubice). Miasto w owym czasie silnie konkuruje o handel na Odrze ze Szczecinem. Niestety walkę tę przegrywa, stając się drugorzędny portem śródlądowym. Przez następne lata aż do II wojny światowej miasto umacnia swoją funkcję przemysłową.

Do dnia dzisiejszego nie jest w zasadzie pewne, kiedy zbudowano pierwszy most łączący lewobrzeżny Frankfurt z jego prawobrzeżnym przedmieściem Dammvorstadt (dzisiejsze Słubice). Wyposażenie miasta w posiadłości ziemskie oraz zamiar rozbudowy miasta na wschodnim brzegu Odry uwarunkowane było zbudowaniem przeprawy przez rzekę. Dlatego już w akcie lokacyjnym z dnia 12 lipca 1253 roku zapewniono mieszczaństwu prawo budowy w przyszłości mostu. Również duże znaczenie drogi handlowej wschód – zachód, usypanie wału i w końcu budowa warowni „Krowi Gród” („Kuhburg”) wskazywałyby, że budowa mostu zostanie szybko rozpoczęta. Frankfurcki most odrzański

istniał do roku 1895 jako konstrukcja czysto drewniana, z wieżą (również drewnianą) usytuowaną na wschodnim odcinku mostu. W celu trwałego poprawienia sytuacji komunikacyjnej w Dammvorstadt, w 1892 roku magistrat Frankfurtu uchwalił budowę nowego, kamiennego mostu na Odrze, który miał być zlokalizowany na północ od starego. Przekazanie do użytku nowego mostu nastąpiło w 1895 roku.

W wyniku pierwszej wojny światowej Niemcy straciły tereny na Wschodzie. Frankfurt(O) miał za zadanie przyjęcie wysiedlonych stamtąd Niemców. Narodowy socjalizm i II wojna światowa doprowadziły metropolię nad Odrą do poważnego kryzysu. W kwietniu 1945 roku spaliło się stare miasto, Frankfurt(O) stał się miastem granicznym, a jego część leżąca po drugiej stronie Odry przypadła Polsce w postaci Słubic, które otrzymały w tym czasie prawa miejskie.

## Polityka powojenna

### Post-war politics

Nowa sytuacja polityczna i terytorialna postawiła przed mieszkańcami trudne zadania odbudowy i adaptacji miast do nowych potrzeb. Odbudowano wysadzony w czasie wojny most, powstało przejście graniczne, które szybko stało się tym najważniejszym na zachodniej granicy Polski. Powojenny Frankfurt rozwijał się dynamicznie, nastąpił duży przyrost ludności, wybudowano wielkie osiedla bloków mieszkalnych i nowoczesne biurowce. Upadek Muru Berlińskiego i niż demograficzny końca XX wieku w Niemczech sprowadziły Frankfurt(O) do roli miasta prowincjonalnego w odniesieniu do bliskiego Berlina, nastąpił odpływ ludności i zachwianie równowagi społecznej. Z kolei przejęte przez Polaków dawne Dammvorstadt było zdeterminowane w swojej postaci przeprawą przez Odrę i układem



Przemarsz wojsk pruskich, 1900 r.

(źródło: *Plan miast Frankfurt(O) i Słubice*, Zielona Góra 2003 r.)

The march of the Prussian troops, 1900

Most po wysadzeniu 1945 r.

The bridge after explosion 1945

szlaków handlowych biegnących na zachodni brzeg. Nie miało wykształconego rynku; bardzo nieliczne i rozrzucone zabytki nie były w stanie określić mniej i bardziej prestiżowych fragmentów miasta. Tym bardziej odcięcie macierzystego organizmu miejskiego spowodowało powstanie bezpostaciowej i chaotycznej siatki urbanistycznej. Rozwój miasta w drugiej połowie XX wieku utrzymał i nawet pogłębił ten stan.

## Obecna rola rzeki i wody w krajobrazie miasta

Present importance of a river and water in a city landscape

Zmiana sytuacji politycznej w początkowej fazie ożywiła w szczególności polską stronę aglomeracji. Ludność wyczuła i wykorzystała szansę w handlu i usługach między-granicznych. Szybki rozwój gospodarki i wymiany transgranicznej podniósł rangę przejścia Frankfurt-Świecko-Słubice do najważniejszego na zachodniej granicy państwa. Wspólne przedsięwzięcia i cele posłużyły fizycznej i mentalnej integracji miast. Rzeka graniczna Odra w czasach „sorealizmu” miała za zadanie skutecznie rozdzielić państwa. Nie mogła więc być przyjazna i dobrze kojarzona. Była raczej miejscem, skąd można

zobaczyć miasta zwrócone do siebie plecami. Obecnie w dobie integracji europejskiej rozumienie pojęcia granicy diametralnie się zmieniło, jest to miejsce gdzie spotykają się i łączą państwa w europejską całość. Czyli nagle granica zaczyna się kojarzyć z jej przekraczaniem, z wymianą, ze spotkaniem. Odra i most w Słubicach stają się symbolem dialogu i integracji, witają się i rozmawiają na nim czołowi politycy sąsiedzkich już narodów. Można więc stwierdzić, że przywrócenie przeprawie rzecznej jej pierwotnej funkcji pomogło odnaleźć miastom dawną tożsamość i determinację, która pchała je ku świetności przez poprzednie wieki.

## Możliwości integracji krajobrazowej miast poprzez rzekę

Possibilities of city landscape integration through a river

Wzmocnienie procesów społecznych, zmierzających do powstania pozytywnych więzi między miastami Frankfurt(O) i Słubice może być skutecznie realizowane przy okazji wydarzeń kulturalnych, plenerowych imprez okolicznościowych, wspólnego uprawiania sportu i rekreacji. Bulwary, teren nadrzeczny i część obszaru zalewowego Odry mogłyby się stać areną, dla tego rodzaju działań i określenia wspólnej przestrzeni. Poprzez aktywizację

małego i centralnego dla obu aglomeracji fragmentu, nastąpiłoby spięcie tkanki miejskiej w tym miejscu. Dalsze spajanie siatki urbanistycznej i wspólnych zależności będzie już następować samoistnie. Bardzo ważnym krokiem będzie udrożnienie kanałów komunikacyjnych, wiąże się z tym powstanie całej infrastruktury dla ruchu spacerowego łącznie z mostami pieszymi<sup>2</sup>.

## Zagospodarowanie wybrzeża

Banks management

Wraz z rzeką w samo centrum miast wcina się teren buforowy Odry, czyli klin naturalnego i nieposkromionego środowiska, znajdujący się po polskiej stronie. Obszar, który wydaje się być niechciany i niebezpieczny, często był w ostatnich latach zalewany. Wywołuje to u mieszkańców niepokój, a gdy woda opada pozostaje nieprzyjemny krajobraz po-powodziowy. Jest to duży zasób terenów przyrodniczych, które można „wydrzeć” rzecze i zagospodarować pod pewnymi warunkami:

- zmniejszoną pojemność buforową rzeki należałoby zrekompenzować na innym, mniej cennym dla gminy obszarze,
- utrzymać postanowienie planu miejscowego zakazu budowy kubatur,
- przy realnym zagrożeniu powodziowym miasta teren powróci jako bufor zalewowy,

Główne powiązania miasta z terenami zielonymi, przebieg linii tramwajowej  
Oprac. autora

Main connections of the town and green areas



- zagospodarowanie będzie miało wyłącznie parkowo-krajobrazowy charakter,
- wysokość wału będzie minimalna dla kilkunastoletniego cyklu zalewania,
- przeprowadzi się dokładną analizę wpływu zmian na pobliski rezerwat lęgowy ptaków i wyniki włączy się do wytycznych projektowych.

Obszar zalewowy należałoby tak obwałować, aby mogły się tam znaleźć prorekreacyjne inwestycje – park, port jachtowy, pole golfowe, tereny jezdzieckie. Układ śluz i ukształtowanie terenu wewnątrz powinno zapewnić swobodne wypeł-

nienie nadmiarem wody i późniejsze opróżnienie. Uzyska się w ten sposób wspaniałe przedpole widokowe dla miast, tym bardziej cenne, bo podchodzące pod same pierzeje zabytkowego miasta. Atrakcyjny „land-art” będzie dobrze widoczny z obrzeża miast i z wyższych budynków, co z kolei zachęci do przyjscia i skorzystania. Rysujące się na horyzoncie panoramy dodatkowo odbite w wodzie staną się atrakcją dla spacerujących mieszkańców.

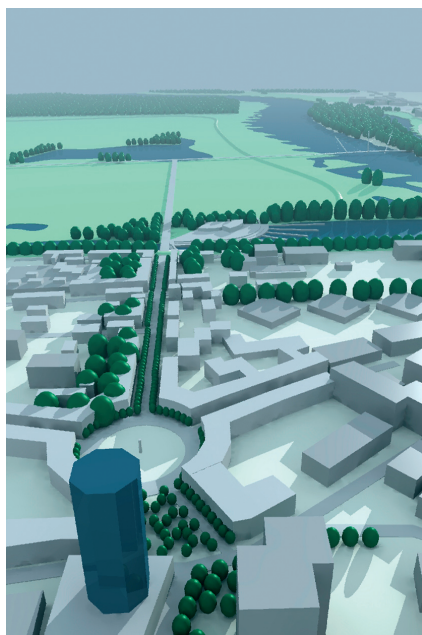
Wybrzeże rzeki obecnie jest zagospodarowywane, szczególnie po niemieckiej stronie. Utworzono ścieżki rowerowe i spacerowe, wybudowano kładkę na wyspę Ziegen-

-werder, skąd rozpościera się widok na cały wcześniej opisywany obszar. Nie spowodowało to jednak znacznego przyływu odwiedzających na bulwary. Przy wybrzeżu brakuje infrastruktury takiej jak: kluby sportów wodnych, przystanie, kawiarnie i restauracje, galerie itd. W tym momencie nie są jeszcze wykorzystane te możliwości. Czyli mimo podjętych już prób, miasta nadal są od siebie odwrócone.

Powiązania urbanistyczne i funkcjonalne miast z rzeką

Town planning and functional connections of cities and a river

Przy założeniu, że zostanie zrealizowana koncepcja zagospodarowania wybrzeża i obecnego buforu Odry, należy powiązać ten teren z miastami i jak najbardziej ułatwić mieszkańcom do niego dostęp. Główny napływ ludzi ze Słubic będzie odbywał się z kierunku północnego. W połowie szerokości śródmiejskiej zabudowy, przy wybrzeżu zlokalizowany jest obecnie port rzeczny. Rozszerzenie jego funkcji o port jachtowy, przystań dla promów i taksówek wodnych, byłoby odpowiednio mocnym impulsem dla uporządkowania chaotycznej siatki urbanistycznej, poprzez przebudowę ulicy M. Konopnickiej. Zostaje ona wyprostowana i „wbita” w obecny organizm miejski jak najdalej jest to możliwe. Powstała w ten sposób oś komunikacyjna i widokowa



Projektowana oś kompozycyjna  
ul. M. Konopnickiej zakończona dominantą  
Oprac. autora

A design of the composition axis Konopnicka street with a dominant

rozpoczyna się placem w centrum miasta i wybiega obok portu rzeczno-ego w otwartą przestrzeń. Arteria ta jest ciągiem pieszo-rowerowym poprzecinany poprzecznie główną komunikacją samochodową miasta, a jej jednoznaczna funkcja przyczyni się do napływu użytkowników na tereny zielone.

We wschodniej, podmiejskiej części Słubic znajduje się zabytkowy kompleks sportowy z lat 30. XX w., który wymaga powiązania dla aktywizacji i rozwoju. Rozpocznie się tam główna oś komunikacyjna wschód-zachód terenu zielonego, a zakończy po niemieckiej stronie na wyspie Ziegenwerder. Inwestycję tę powinna poprzedzić gruntowna rewaloryzacja wnętrza Słubic tj. wymiana nawierzchni ulic i chodników, budowa ścieżek rowerowych, urządzenie zieleni śródmiejskiej.

Elementem, który byłby w stanie radykalnie pomóc w integracji miast jest pojawiająca się już w koncepcjach transgraniczna linia tramwajowa. Miała by zaczynać się przy Karl-Marx Str. prowadzić poprzez

most graniczny np. dalej przez ul. 1 Maja w kierunku wschodnim do zabytkowego kompleksu sportowego i z powrotem ul. Kościuszki do mostu granicznego.

### Mosty piesze

#### Pedestrian bridges

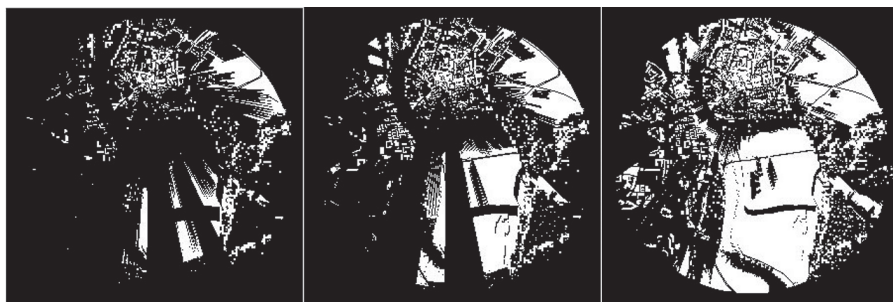
Dla realizacji tak śmiałych planów niezbędne jest powstanie dwóch mostów pieszych przez Odrę. Pierwszy byłby „przyklejony” do obecnego mostu granicznego i przejąłby jego funkcje ruchu pieszego i rowerowego niemożliwego w przypadku wprowadzenia linii tramwajowej, obecnie utrudnionego z powodu dużego ruchu samochodowego. Jego forma ma jednocześnie nawiązać do istniejącego obiektu i dać wyraz współczesności. Z uwagi na cenną panoramę Frankfurtu(O), wprowadzone elementy mieszczą się pod horyzontem, a nowy bardzo smukły łuk pokrywa się z istniejącymi. Drugi projektowany most znajduje się na przedłużeniu osi Logen Str. prowadzącej z centrum zabytkowego Frankfurtu i kontynuuje główną po-

ziomą oś kompozycyjną terenów zielonych. Jego forma ma nawiązywać do masztów statków licznie kiedyś odwiedzających miasto, a jego widoczne pylony ze śródmieścia mają przypominać i zachęcać do wyjścia na bulwary Odry.

### Otwarcie widokowe na rzekę

#### Scenic opening to a river

Po przystąpieniu Polski do grupy państw traktatu z Schengen, rola przejścia granicznego zmieni się. Jego potrzeby kubaturowe i powierzchniowe znacznie spadną i będzie możliwe wykorzystanie przestrzeni obecnie zajętej. Zostało zaproponowane usunięcie zabudowy z osi Slubicer Str. skierowanej poprzez rzekę na tereny zielone poniżej Słubic. W ten sposób zostaje otwarta główna oś komunikacyjna wschód-zachód, co daje daleki wgląd z miasta, a także dobre ujęcie dla przewietrzania sieci ulic miasta. Ze względu na symbolikę miejsca przy moście granicznym zaproponowano lokalizację średniej wielkości obiektu



Analiza optymalnej wysokości proj. dominanty  
metodą Analizy Modelu Światła  
Oprac. autora

The analysis of optimal height of a dominant

Most pieszy przy moście granicznym  
Oprac. autora

The design of a pedestrian bridge at the border bridge



konferencyjnego dla spotkań politycznych i naukowych.

## Podsumowanie

### Summary

Panorama miast oglądana z wygospodarowanego przedpola jest piękna; analizując ją można jednak znaleźć kilka wytycznych ku jej udoskonaleniu. Zabytkowa panorama Frankfurtu znajduje się na tle wysokich socrealistycznych bloków, wskazane jest w miarę możliwości wprowadzenie zieleni maskującej. Obserwując i porównując panoramy Słubic i Frankfurtu łatwo dostrzec znaczną dysproporcję. Po niemieckiej stronie znajduje się wiele dominant, z kolei polska strona jest ogólnie słabo widoczna. Wprowadzenie dominanty w Słubicach poprawi tę sytuację i zwiększy rangę polskiej części miasta. Została przeprowa-

dzona analiza widokowa dla znalezienia progu optymalnej wysokości dominanty. Wynikiem jest zaproponowany biurowiec o wysokości 65 m na końcu osi zmodernizowanej ul. Konopnickiej. Frankfurt(O) ze względu na swoją strategiczną lokalizację odczuł skutki każdej z wojen w Europie Środkowej.

Specyficzne warunki naturalne umożliwiające przepływ przez Odrę zapoczątkowały powstanie w tym miejscu miasta. Przez wieki rzeka pomagała w obronie i przynosiła społeczeństwu dochody z handlu. W XX w. z przyczyn politycznych miasto odsunęło się od Odry i zaczęło tracić znaczenie, mimo że zależność miasto-rzeka nie jest już taka istotna jak w dawniejszych czasach, gdy obowiązywały inne zasady gospodarcze. Obecnie podejście rekreacyjne do wykorzystania zasobów Odry przywróci miastom pierwotną

tożsamość i jednocześnie pozwoli na ich dalszy, zrównoważony rozwój.

**Paweł Byrski**

Institut Architektury Krajobrazu  
Politechnika Krakowska  
Institute of Landscape Architecture  
Cracow University of Technology

### Przypisy

<sup>1</sup> Preiss S., Hengelhaupt U., Groblica S., Wille A., Ramus D., 2003, *Słubice- historia – topografia – rozwój*, Frankfurt(O).

<sup>2</sup> Byrski P., 2005, *Idea łączenia miast Frankfurt(O)-Słubice*, praca dyplomowa napisana pod kierunkiem prof. arch. W. Kosińskiego na Wydziale Architektury Politechniki Krakowskiej.