

# AUTOSTRADA W MIEŚCIE I JEJ ZNACZENIE KRAJOBRAZOWE NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA I PIEKAR ŚLĄSKICH<sup>1</sup>

DAGMARA CHYLIŃSKA

dr Uniwersytet Wrocławski  
pl. Uniwersytecki 1, 50-137, Wrocław  
e-mail:  
dagmara.chylinska@uni.wroc.pl

GERARD KOSMALA

dr AWF w Katowicach,  
ul. Mikołowska 72A,  
40-065 Katowice,  
e-mail: g.kosmala@awf.katowice.pl

**Streszczenie.** W artykule dokonano charakterystyki i oceny nowych obwodnic autostradowych/autostrad przebiegających przez miasta Wrocław i Piekary Śląskie w aspekcie krajobrazowym i do pewnego stopnia środowiskowym. Obie inwestycje przebiegają w niektórych miejscach w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zabudowanych o funkcji mieszkalnej. W obu przypadkach nastąpiła potężna ingerencja w krajobraz miasta.

Nakreślono kompleksową wizję terenu wzdłuż autostrad, co posłużyło do wskazania problemów i obszarów konfliktowych. Poddano analizie zastosowane lub proponowane rozwiązania w zakresie kształtowania krajobrazu miasta w sąsiedztwie autostrady. Mają one typowy charakter i obejmują podstawowe zabiegi pielęgnacyjne: posianie trawy, nasadzenia krzewów czy drzew w formie szpalerów. Zaplanowano wprowadzenie na wybrane ekrany akustyczne pnączy celem „ożywienia” i zdynamizowania betonowych płaszczyzn ekranów. Tymczasem nie stwierdzono działań wskazujących na tworzenie bardziej wyrafinowanych kompozycji krajobrazowych w sąsiedztwie obu autostrad. Za negatywne uznano powstawanie niezagospodarowanych, niewyróżniających się krajobrazowo tzw. miejskich ugorów – terenów wyłączonych z użytkowania wskutek przebiegu pasów jezdnych oraz pod estakadami. W opinii autorów niektóre działania, na przykład nasadzenia szpalerów wysokopiennej drzew, nie mają lub długo nie będą miały wpływu na estetykę ekranów akustycznych ani też nie będą spełniać funkcji przesłaniających betonowe ściany ciągu ekranów akustycznych znajdujących się w wielu przypadkach zaledwie kilkadziesiąt metrów od budynków istniejących lub nowobudowanych osiedli mieszkaniowych.

Praca nad przygotowanym materiałem opierała się w głównej mierze na analizie dokumentów oraz obserwacji w terenie. Uzyskane rezultaty wskazują na dominację funkcjonalności i tymczasowości w zagospodarowaniu terenu w pobliżu autostrady, przy pozostawieniu na dalszym planie estetyki i innych płaszczyzn fizjonomii krajobrazu.

**Słowa kluczowe:** autostrada, krajobraz miasta, kształtowanie krajobrazu

## Wprowadzenie

James Ballard w powieści *Wyspa* [1] opisuje – wyimaginowany, mamy nadzieję – przypadek człowieka ginącego w sytuacji, gdy tysiące ludzi mijają go w odległości paru-nastu metrów. Ludzie ci to kierowcy i pasażerowie samochodów jadących autostradami. O umierającym człowieku, też kierowcy, zwyczajnie nie wiedzą. Wypadek sprawił, że bohater powieści wypadł z autostrady i znalazł się pod nią – na tytułowej „wyspie”. Ten skrawek niezabetonowanej ziemi wyznaczają trzy przecinające się w tym miejscu autostrady, tak, że na „wyspie” jest się właściwie odcięty od świata, będąc przecież w samym jego środku. W zdehuma-

nizowaną, komunikacyjną pajęczynę złapany został i strwiony jej twórca – człowiek. Swoiste memento *Wyspy* pokazuje, jak rozwój sieci transportowej, mającej usprawniać przemieszczanie się, a tym samym życie, gdy niekontrolowany, nieprzemysłany niesie nawet (śmiertelne) zagrożenie.

Ta wizja z sytuacją w Polsce ma być może niewiele wspólnego. W Polsce proces rozwoju, usprawnienia transportu postępuje. Jedną z prowadzących do tego dróg (nomen omen) jest rozbudowa i modernizacja sieci drogowej. Najważniejsza w tym względzie wydaje się być budowa sieci autostrad.

Ważkość tego problemu wynika z wielu aspektów. Składa się na to kluczowa rola autostrad w tworzeniu nowoczesnego systemu transportowego, ale także ich ranga w oczach społeczeństwa, które dwie dekady wcześniej było właściwie jej pozbawione. Z tym związana jest także pewna presja społeczna wynikająca z długiego oczekiwania na nie. Nie bez znaczenia jest czynnik ekonomiczny (olbrzymie koszty budowy) i jego specyficzne, lokalne, polskie powiązania (niebawala kapitałochłonność budowy polskiego 1 kilometra autostrady, ale też wykorzystanie dotacji unijnych). Czynnik polityczny gra niebagatelną rolę, a uwidacznia się to podczas pompatycznego otwierania „kawalka” autostrady przez polityków różnego szczebla, kontrowersje czy wręcz skandale wybuchające po ujawnieniu przez media niegospodarności, oszustw, niedotrzymywania umów (terminowych i finansowych) czy remontów dopiero co oddanych do użytku tras. Polityczno-ekonomiczny wymiar mają kwestie odpłatności za przejazd autostradą i jej wysokości, wyboru firm zarządzających i sposobu ich działania, co przekłada się na m.in. na omijanie autostrad przez kierowców (np. ciężarówek), a wzrost natężenia ich ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich prowadzi do konfliktów społecznych. Samo istnienie autostrady nie jest panaceum na wszelkie problemy transportu drogowego, a nieraz wręcz stwarza nowe. Generalnie jednak budowa autostrad jako taka ma pozytywny odbiór w społeczeństwie.

Powstanie autostrady skutkuje poważnymi zmianami w środowisku i krajobrazie. Zmiany te zaznaczają się w stosunkach wodnych, faunie i florze, powietrzu oraz – najwyraźniej – w ukształtowaniu i pokryciu terenu. W celu zminimalizowania tych zmian, zwłaszcza niekorzystnych, stosuje się różne rozwiązania techniczno-inżynierskie („tunele”/kładki dla zwierząt, siatki, odprowadzanie wody, ekrany itp.), jednakże nie można ukryć/zniwelować znaczenia faktu, iż sztuczny, linearny obiekt

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2012. Wkład autorów w publikację: D. Chylińska 50%, G. Kosmala 50%

przecina (w przenośni i dosłownie) krajobraz i nie ma tu znaczenia, czy to krajobraz przekształcony przez człowieka, czy zbliżony do naturalnego.

Autostrady w Polsce generalnie omijają tereny miejskie/wysoko zurbanizowane. Nie było to możliwe w przypadku metropolii górnośląskiej. Na przykładzie Wrocławia możemy zaobserwować nowy trend – wprowadzenie autostrady do miasta (AOW) w celu skanalizowania ruchu, zwłaszcza tranzytowego, na ten szlak, a tym samym odciążenia centrum, w tym i obwodnicy centralnej.

Jakie znaczenie ma przeprowadzenie autostrady przez obszar miasta? Jakie skutki przestrzenne i krajobrazowe ze sobą niesie? Oto podstawowe pytania, które stawiają sobie autorzy.

Obszar badań to okolice, przez które przeprowadzono nowe fragmenty sieci autostradowej we Wrocławiu i w Piekarach Śląskich. Autorzy w zasadzie codziennie, aczkolwiek nieregularnie, obserwowali rozwój obu szlaków. Obserwacja to podstawowa metoda badawcza. Dla celów badawczych wykonano dokumentację fotograficzną, której część zamieszczono poniżej. Analiza dokumentów, map oraz doniesień medialnych pozwoliła poszerzyć oraz ugruntować zarówno fakty, jak i opinie i oceny na temat znaczenia (wy)budowanych autostrad.

### Zarys historii autostrad we Wrocławiu i Piekarach Śląskich

Koncepcja budowy autostrad pojawiła się na Śląsku w latach 30. XX wieku (w granicach ówczesnej III Rzeszy), niewiele później niż w całej Europie. W ramach planów gospodarczych III Rzeszy wybudowano w latach 1934–1943 między innymi odcinki autostrad Olszyna–Krzyżowa i Krzyżowa–Wrocław–Przylesie. Betonowe płyty ułożone na gruncie gliniastym z uwagi na charakterystyczne uskoki między nimi długo były powodem żartobliwej nazwy dzisiejszej autostrady A4, określanej jako „najdłuższe schody Europy”.

Pomimo wzrostu znaczenia komunikacji drogowej w całej powojennej Polsce do lat 70. XX wieku użytkowano zaledwie 139 kilometrów autostrad [2]. Niezależnie jednak od problemów technicznych/finansowych towarzyszących budowie dróg spełniających warunki bycia „autostradą” warto podkreślić, iż główny przebieg autostrad z reguły wytyczano z dala od centrów miast, chociaż w praktyce ich sieć miała służyć szybkiemu pokonywaniu odcinków między ważnymi ośrodkami miejskimi/aglomeracyjnymi.

Brak spójności przestrzennej i fragmentaryczność istniejącej sieci transportowej, zwłaszcza tej odpowiadającej za transport surowców/dóbr materialnych, sprawiły, iż co raz częściej łącznikiem między jednym fragmentem autostrady lub drogi szybkiego ruchu a kolejnym stały się drogi bezpośrednio przecinające miasta (nieraz ich centra). Szczególnie uciążliwe skutki opisywanych zjawisk odczuwała w ostatnich latach stolica Dolnego Śląska, ale i cały Górnośląski Okręg Przemysłowy (GOP), gdzie już charakter przestrzenny i funkcjonalny konurbacji wymusza taki a nie inny przebieg głównych arterii komunikacyjnych.

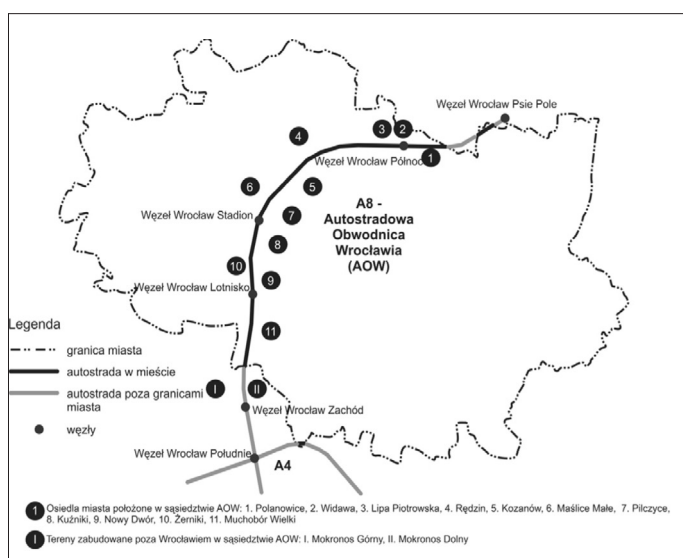
Budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW) została zaplanowana do realizacji na lata 2005–2011 na podstawie wydanej w dniu 15 kwietnia 2003 roku Decyzji Wojewody Dolnośląskiego (Nr I-P-1/03) o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-8 (dawnej A-4) dla odcinka Obwodnicy Wrocławia w województwie dolnośląskim oraz w oparciu o przepisy Ustawy z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Prace sfinansowano z budżetu państwa.

Przebieg AOW, drogi liczącej łącznie 34,5 kilometra, zaplanowano na północno-zachodnich obrzeżach miasta – w jego granicach administracyjnych znajduje się około 16 kilometrów wzmiankowanej trasy. Poza Wrocławiem droga ma przebiegać w obrębie terenów kilku gmin: Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Wisznia Mała i Długołęki. Za główne cele inwestycji drogowej GDDKiA wyznaczyła sobie skierowanie ruchu tranzytowego poza centrum miasta Wrocławia oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach krajowych, nr 8 – odcinki: Długołęka–Wrocław i Wrocław–Kobierzyce oraz nr 5 – odcinek: Trzebnica–Wrocław oraz usprawnienie przepływu ruchu tranzytowego. W projekcie zaplanowano budowę dwóch jezdni z pasami ruchu szerokości 3,5 metra, w tym od węzła Kobierzyce do węzła Nowa Wieś (A4): po dwa pasy ruchu w każdą stronę i pas awaryjny, natomiast od węzła Nowa Wieś do węzła Widawa: 2 pasy na 3 wraz z pasem awaryjnym. Od węzła Widawa do węzła Pawłowice: ponownie po dwa pasy w każdą stronę i pas awaryjny. Budowa AOW to nie tylko jezdnie, również cztery węzły autostradowe, kilometry dróg dojazdowych, ponad 20 obiektów mostowych, wiaduktów, ekranów akustycznych, elementów infrastruktury technicznej, odwadniającej, elektrycznej czy komunikacyjnej. Wszystkie te elementy „zgłaszają” zapotrzebowanie na przestrzeń, tak w ujęciu wertykalnym, jak i horyzontalnym. Obecnie AOW jest inwestycją zakończoną i pozostaje w użytkowaniu [3]. W przeważającej części AOW biegnie na terenie miasta Wrocławia bezpośrednio w obrębie lub w niewielkim oddaleniu od terenów zabudowanych – przy czym – w dużej mierze są to tereny o funkcji mieszkalnej, m.in.: Maślice Małe, Żerniki, Muchobór Wielki czy nieco bardziej oddalone: Kozanów, Pilczyce i Nowy Dwór (rys. 1).

Autostrada przebiegająca przez teren Piekar Śląskich to fragment budowanej nadal autostrady A1 (rys. 2). Odcinek ten, opisywany najczęściej jako Pyrzowice–Maciejów–Sośnica, realizowany był w latach 2008–2012 za 6,11 miliarda złotych [4]. Przebiega przez tereny wysoce zurbanizowane oraz poddane intensywnej eksploatacji górniczej, co czyniło budowę jedną z najtrudniejszych nie tylko na A1, ale w ogóle w Polsce. Wspomniany fragment A1 podzielony został na 4 odcinki kontraktów. Na terenie Piekar Śląskich swój koniec miały dwa odcinki: Pyrzowice–Piekary Śląskie (z węzłem Piekary, 16,1 km) oraz Piekary Śląskie–Maciejów (20,1 km). Autostrada przecina miasto Piekary Śląskie na odcinku od miejsca przekroczenia rzeki Brynicy do przecięcia z linią kolejową na zachód od węzła Piekary. Na całej długości około 3,5-kilometrowego odcinka autostrada biegnie przez tereny przemysłowe i poprzemysłowe zdegradowane, jedynie w pobliżu dzielnicy Brzozowice sąsiaduje z terenami zielonymi, zadrzewionymi.

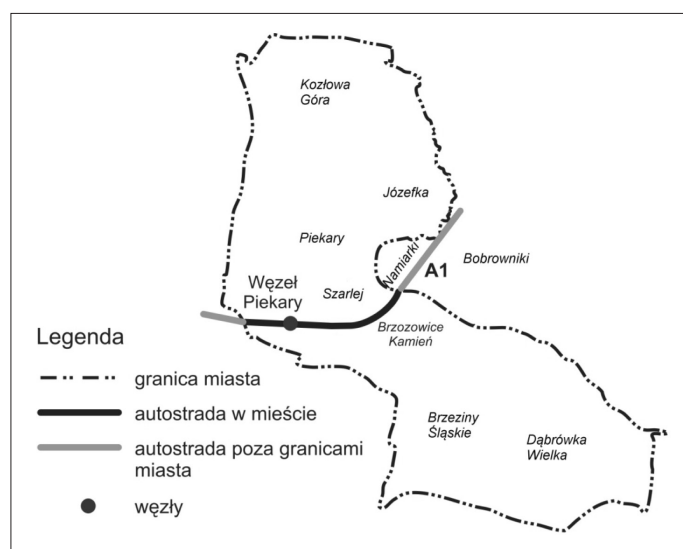
Budowę zakończono w czerwcu 2012 roku. Na omawianym fragmencie autostrada posiada dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu (po 3,75 m) i pasem awaryjnym (3 m) w każdą stronę i jedynie w okolicy węzła Piekary jezdnie mają być trzypasmowe. Budowa autostrady obejmowała, prócz samej drogi, budowę węzła Piekary, dróg dojazdowych, mostów, wiaduktów, przejść dla zwierzyny, przepustów pod autostradą, kanalizacji, oświetlenia, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, systemu łączności, urządzeń ochronnych, przebudowy lokalnych dróg i sieci gazowej, elektrycznej i wodociągowej.

Główne cele wspomnianej inwestycji to, prócz tych generalnych, jak połączenie północy kraju z południem i Czechami, połączenie lotniska w Pyrzowicach z GOP oraz rozwój sieci transportowej w regionie, co ma ułatwić poruszanie się w obszarze zurbanizowanym, zwłaszcza że na odcinku Bytom–Gliwice–Sośnica, czyli nie obejmującym Piekar Śląskich, planowany jest przejazd bezpłatny.



Rys. 1. Przebieg Autostradowej Obwodnicy Wrocławia.

Źródło: opracowanie własne



Rys. 2. Przebieg autostrady A1 przez Piekary Śląskie.

Źródło: opracowanie własne

## Krajobraz miasta z autostradą w tle

Tereny Wrocławia, w które krajobraz AOW najbardziej ingeruje, należą do peryferyjnych, włączanych w obręb miasta na początku XX wieku (Maślice Wielkie i Małe, Muchobór Mały), rozbudowywanych/wybudowanych w latach 70. ubiegłego stulecia (np. Kozanów) lub obecnie budowanych (osiedle przy ul. Gagarina). W przeważającej mierze proponowany i zrealizowany przebieg AOW cechował się „neutralnym” wpływem na krajobraz zurbanizowany miasta [7], gdyż wytyczono go na terenie pól uprawnych, łąk, nieużytków. We wszystkich wspomnianych wyżej jednostkach na terenach zabudowanych nie mamy do czynienia z krajobrazem historycznym lub zabytkowym, w przypadku tych pierwszych powszechny jest typ krajobrazu podmiejskiego, wykształcony na dawnych terenach folwarcznych, na pozostałych dominują osiedla mieszkaniowe z zabudową jedno i wielorodzinną. Przebieg AOW w tym wypadku nie stanowi zagrożenia dla wartości krajobrazu mierzonej jego historycznością czy zabytkowością, lecz zdecydowanie obniża jego walory w aspekcie fizjonomycznym, m.in.: stopnia nasycenia elementami technicznymi, fragmentarycznością przestrzeni, ograniczeniem głębokości widoku.

Problem autostrady jako bariery krajobrazowej, a jednocześnie elementu wyznaczającego bardzo wyraźne granice przestrzenne, zilustrować można na przykładzie usytuowania we Wrocławiu budynków mieszkalnych w trójkącie wyznaczonym przebiegiem ulic Gagarina, Żwirki i Wigury oraz AOW. Zaledwie kilkudziesięciometrowa odległość od bariery AOW może generować nie tylko problemy środowiskowe (negatywny wpływ na klimat akustyczny, zanieczyszczenia powietrza) czy estetyczne (budynki trzykondygnacyjne z „widokiem na betonowe ekrany akustyczne”), ale i społeczne, będąc źródłem tzw. stresorów przestrzennych [8, s. 158]. W tym konkretnym przypadku możemy mieć do czynienia z poczuciem nadmiernej izolacji otoczenia, ograniczającej obszar ludzkiej aktywności przestrzennej i społecznej lub niedostępności przestrzeni (całkowitej bariery dla ludzkiej mobilności). Ten sam problem widoczny jest w nieco innej skali i konfiguracji w osiedlu Żerniki, które poprzez betonowy wał autostrady wizualnie zostały jednoznacznie oddzielone od reszty miasta (fot. 1, 2).

Autostrada w Piekarach Śląskich stała się w pewnym stopniu dominantą krajobrazową. Wschodnia i środkowa część wzdzie po nasypach, które wraz z ekranami akustycznymi (do około 8 m wysokości) stanowią konstrukcję kilkunastometrowej wysokości, a w pobliżu wiaduktów nad drogami (Bytomską, Wyszyńskiego) nawet przekraczającą 20 metrów – tam występuje szczególnie wysoki nasyp schodowy i wysokość ekranów akustycznych jest największa (fot. 3, 4). Ekran akustyczny wzdłuż autostrady w Piekarach Śląskich mają długość około 2 kilometrów i występują tylko we wschodniej i środkowej części, gdzie autostrada biegnie po nasypie. W 80% ekrany usytuowane są od strony północnej drogi – czyli w tym wypadku osłaniają ją na prawie całej długości tego fragmentu. W przypadku budynku przy ulicy Bytomskiej, stojącego najbliżej autostrady, żadne ekrany akustyczne nie zabezpieczają okolice przez hałasem.



Fot. 1. Widok na betonowy wał AOW graniczący z nisko zabudowaną wrocławską dzielnicą Żerniki, daleka perspektywa (fot. D. Chylińska, 2012).



Fot. 2. „Z autostradą w tle”, dzielnica Żerniki (fot. D. Chylińska, 2012).



Fot. 3. Zagospodarowanie południowej skarpy autostrady w okolicach skrzyżowania z ul. Bytomską (fot. G. Kosmala, 2012).



Fot. 4. Skrzyżowanie autostrady z ul. Wyszyńskiego (fot. G. Kosmala, 2012).

W sumie potężna konstrukcja przecina miasto mniej więcej w połowie i stanowi, w przypadku przebywania w okolicy, barierę krajobrazową, przesłaniającą całkowicie widok. Wrażenie mogłoby być bardziej przygniatające, jednak niweluje to ukształtowanie terenu. Piekary położone na Wyżynie Śląskiej mają deniwelacje dochodzące do 100 metrów (najwyższy punkt Księża Góra 357 m n.p.m.). Najniższe położone są tereny nad Brynicą i jej dopływem Szarłejką (fragmentarycznie potok ten biegnie równoległe do autostrady w rejonie węzła Piekary). Poprowadzenie tym obniżeniem autostrady z jednej strony zapewne wymagało nasypów, a z drugiej sprawiło, iż przesłania widok jedynie będącym w bezpośredniej bliskości drogi. Już tereny w odległości 500 metrów od autostrady położone są na tyle wyżej lub teren jest tak zróżnicowany, że nie cały horyzont stanowi autostrada, a na skrajnym, zachodnim odcinku wręcz znika z krajobrazu. Od okolic skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 911 (Obwodnicą Zachodnią) autostradę poprowadzono w wykopie, czyniąc ją tym samym właściwie niewidoczną. Sąsiedztwo autostrady A1 z terenami przemysłowymi i/lub mieszkalnymi (nie bezpośrednio) dotyczy wyłącznie fragmentu wschodniego, poprowadzonego w całości nasypem. Mamy tu do czynienia ze schematycznym, pasowym zagospodarowaniem przestrzeni, co daje jednostajny/jednorodny efekt wizualny – zieleń nasypu, przecięta ewentualnie pasem gabionów, nad tym zielone ekrany akustyczne (przezroczyste ekrany występują na wiaduktach oraz fragmentarycznie, jako trzeci, najwyższy pas ekranów). Tereny wzdłuż nasypu, jak i wykopów mają być terenami zielonymi, choć obecnie spore fragmenty pozostają, przynajmniej pozornie, niezagospodarowane<sup>2</sup> (fot. 5). Konstrukcje mostowe i wiaduktowe, betonowo-stalowe pozostają naturalnie szare lub też na taki kolor je malowano. Tak więc jedynym elementem wyróżniającym się kolorystycznie z tej dominującej zieleni i szarości są przesła mostu drogi dojazdowej na węźle Piekary, pomalowane na kolor czerwony (fot. 6).

Przecinająca Piekary Śląskie autostrada (szczególnie łatwe jest to do zauważenia na mapie) stanowi barierę nie tylko widokową, ale również fizyczną. Obiekty mostowe i przepustowe zlokalizowane na wszystkich szlakach drogowych przecinających trasę autostrady (w sumie 3) i kolejowych (2) oraz most z przejściem dla zwierząt nad Brynicą mają niwelować ten problem, co zdają się dobrze czynić. Jednak poza tymi wyznaczonymi „przepustami” potężny wał oraz „wąwóz” autostrady stanowi barierę nie do przekroczenia dla ludzi, jak i dla zwierząt. Ta ostatnia kwestia podejmowana była w opracowaniach projektowych dotyczących wpływu autostrady na środowisko [9], gdzie zwrócono uwagę na uwzględnienie odpowiednich rozwiązań infrastrukturalnych pozwalających na prze-

<sup>2</sup> Podczas budowy czasowo wykorzystywane były dla różnych celów (dojazd, przechowywanie sprzętu, materiałów budowlanych itp.) spore tereny w pobliżu budowanej drogi. Po zakończeniu budowy pozostały, prowizorycznie wyrównane, puste przestrzenie.

mieszczanie się zwierząt (drobne ssaki, ptaki oraz płazy)<sup>3</sup> i ludzi. Ale nie wszystkie problemy udało się przewidzieć na etapie projektowym, bowiem już w trakcie budowy co jakiś czas głośno było w mediach o płazach, które mogą zablokować budowę A1<sup>4</sup>.

AOW we Wrocławiu czy A1 w Piekarach Śląskich, podobnie jak każda tego rodzaju konstrukcja, wiąże się z zapotrzebowaniem na przestrzeń konsumowaną na budowę samej drogi, ale też zjazdów, koniecznej infrastruktury technicznej itp<sup>5</sup>. W rezultacie powstają tzw. miejskie ugory (fot. 6), obszary w najlepszym razie zagospodarowane na tereny zielone, w praktyce jednak całkowicie wykluczone z ludzkiej aktywności (za wyjątkiem sytuacji, gdy powstają dostępne jedynie z poziomu samej drogi obiekty infrastruktury przeznaczonej jedynie dla kierowców). Tereny takie, na przykład pod estakadami, zwłaszcza w sytuacji ograniczonej fizycznej dostępności, często stają się przestrzenią niebezpieczną, opresyjną. Rzadkim przykładem zagospodarowania takiej przestrzeni jest nowo utworzony parking dla samochodów pod estakadami AOW przy ulicy Królewickiej (fot. 7). Poza tym nie zauważono żadnego innego wykorzystania ugorów miejskich przy autostradzie we Wrocławiu i w Piekarach Śląskich. W tym ostatnim przypadku są one niejednokrotnie duże powierzchniowo ze względu na wielkość nasypów. Zdecydowana większość z nich przekształcona jest na tereny zielone, w zasadzie niedostępne (fot. 3, 6, 9).

### Działania kompensacyjne w krajobrazie

Raport o oddziaływaniu na środowisko projektowanej Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8 (AOW) [7] wykonany w 2006 roku sytuował inwestycję pod względem ingerencji w krajobraz w „dolnym i średnim przedziale uciążliwości” (s. 276). Przewidując negatywny wizualny i społeczny odbiór rzeczywistej, jak i subiektywnej bliskości AOW, autor analizy krajobrazowej zaproponował konkretne rozwiązania: najczęściej umiejętne wyeksponowanie „piękna i funkcjonalności rozwiązań inżynierskich”, stosowanie wielopiętrowych nasadzeń zieleni przy nasypach autostrady zwłaszcza od strony terenów zabudowanych o funkcji mieszkalnej (Muchobór Wielki), uformowanie zewnętrznych wałów nasypu przy wsparciu architektów krajobrazu głównie w oparciu o zieleń, ze wskazaniem ograniczenia form płaszczyznowych mogących zostać pokrytymi nielegalnymi graffiti. W kontekście założonych celów komunikacyjnych – ograniczenia tranzytu biegnącego przez

<sup>3</sup> Szczególnie zainteresowanie budziły nietoperze, które hibernują, w liczbie ponad 6000, w Podziemiach Tarnowsko-Bytomskich, czyli systemie podziemnych wyrobisk po górnictwie metali ciężkich. Obszar ten został objęty ochroną w ramach programu Natura 2000, a znajduje się już na terenie Bytomia.

<sup>4</sup> Por.: Tomczyk A., Żaby na A1, TVS z 5.10.2009 [10]. Trudno dokładnie ustalić, czy zdarzenia te dotyczyły dokładnie tematu Piekar Śląskich, tym niemniej faktem jest, że w dolinie Szarłejki występowały tereny podmokłe ze zbiornikami wodnymi, które mogły być obszarami lęgowymi żab.

<sup>5</sup> W 2006 roku Raport o oddziaływaniu... [7] szacował straty gruntów wielkości około 500 ha gruntów rolnych, w tym 30 ha ogródków działkowych, ponadto zwracał uwagę na fakt fragmentaryzacji cennych przyrodniczo siedlisk, m.in. w lasach Pilczycskim i Zakrzowskim.



Fot. 5. Zagospodarowanie terenów w pobliżu autostrady (fot. G. Kosmala, 2012).



Fot. 6. Wzwał Piekary – potężne połączenie „ziemi niczyjej” pokryte trawą (fot. G. Kosmala, 2012).



Fot. 7. Parking (w budowie) pod estakadami AOW przy ul. Królewickiej (fot. D. Chylińska, 2012).

centrum miasta czy usprawnienia komunikacji w mieście w przeddzień organizacji EURO 2012, priorytetem było zapewne szybkie, terminowe oddanie inwestycji do użytku, kwestie krajobrazowe i estetyczne zostały wyraźnie zmarginalizowane lub odsunięte „na później”. Nasypy obwałowań AOW zostały standardowo pokryte trawą, a jednym z nielicznych przykładów podniesienia wizualnej atrakcyjności betonowych obwałowań było zastosowanie kolorowych konstrukcji w pasie na linii Żerniki–estakada ulicy Granicznej nad AOW. W tym miejscu jednak wyraźnie zignorowano sugestię zawartą w Raporcie... [7] dotyczącą unikania ciągów płaszczyzn w obwałowaniach autostrady – w rezultacie powstała tutaj monotonna betonowa ściana (fot. 3, 4). Zgodnie z obawami sformułowanymi w Raporcie... [7] miejsca dostępne ku temu zostały już pokryte niezbyt wyrafinowanym graffiti.

Zaledwie kilka miesięcy po oddaniu do użytku obwodnicy autostradowej we Wrocławiu trudno jednoznacznie i ostatecznie ocenić wpływ inwestycji na walory wizualne krajobrazu, gdyż prowadzone są na bieżąco działania kom-

pensacyjne w tym zakresie. W 2007 roku powstał na zlecenie inwestora (GDDKiA) projekt architektoniczno-budowlany „Projekt zieleni” [11] dotyczący projektowania nasadzeń zieleni wzdłuż AOW. Zieleń wzdłuż ciągów komunikacyjnych spełnia szereg funkcji, stanowiąc ochronę przed hałasem i światłem, osłonę przed nadmierną insolacją, wiatrem i zawiewaniem śniegiem. Cele środowiskowe i „techniczne” są więc dominujące, aczkolwiek nie bez znaczenia jest również aspekt estetyczny: kompozycje zieleni „ożywiają” zdominowany infrastrukturą techniczną krajobraz obserwowany zarówno z perspektywy osób/społeczności nie będących użytkownikami trasy jezdni, ale także, jak zauważają autorzy projektu: „stanowi przychylną atmosferę dla osób jadących obwodnicą”.

Z uwagi na to, iż AOW w większości prowadzi estakadami lub na nasypie, projektowana zieleni w tym konkretnym przypadku w niewielkim tylko stopniu wpłynie na redukcję hałasu – spełniać będzie w zasadzie jedynie funkcje przesłaniające i estetyczne. Zaplanowane we Wrocławiu rozwiązania należą do standardowych i są nimi nasadzenia: jednorzędowe drzew o wieźbie do 10 metrów bądź drzew w połączeniu z krzewami w formie grup lub żywopłotów; kępowe lub grupowe dla gatunków drzewiastych; wielorzędowe dla drzew tego samego gatunku lub wielu gatunków bądź też wielu gatunków o zróżnicowanej dynamice wzrostu czy kolorystyce; żywopłotowe; okrywowe, roślinności niskiej lub płózającej się traktowanej jako uzupełnienie lub urozmaicenie trawników. Z uwagi na skalę obszaru podlegającym nasadzeniom zieleni zrezygnowano z żywopłotów, które wymagałyby przycinania oraz nasadzeń gatunkami iglaków, które wykazują się szczególną wrażliwością na spaliny. Nasadzenia drzew, głównie gatunków rodzimych, nie obejmują skarp, które pokryte zostaną standardowo trawnikami (fot. 8). Biorąc pod uwagę czas wzrostu posadzonych drzew, długo jeszcze nie będą one spełniać istotnej przesłaniającej roli w krajobrazie.

Podobnie w Piekarach Śląskich zieleni jest głównym elementem ożywiającym ciąg autostradowy od strony zewnętrznej. Spore fragmenty nasypu pozostają odsłonięte (olbrzymie, metrowe gabiony zbudowane głównie z gruzu dolomitowego, fot. 9) i tylko górny i dolny fragment pokryte ziemią oraz obsiano trawą. Fragmenty, gdzie nasyp autostradowy jest znacznie niższy (między ul. Bytomską a Obwodnicą Zachodnią), są w całości pokryte trawą. U podnóża nasypu jedynie w kilku miejscach występują dwu- lub trzyrzędowe nasadzenia drzew i rzadziej, krzewów. Szacunkowo na podstawie obserwacji stwierdzić można, że w 80% nasadzenia nie powiodły się i rośliny nie przyjęły się, sadzonki uschły. Dodatkowo niektóre fragmenty ekranów akustycznych mają być zasłonięte za pomocą pnączy, które planuje się nasadzić [9], jednak obecnie nie zauważono, by to rozwiązanie było wprowadzane w życie.

Wśród działań mających na celu zniwelowanie efektu bariery „betonowej ściany” w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych Wrocławia najbardziej istotne wydają się nasadzenia pnączy (na podporach z siatki) na ekranach akustycznych wybranych odcinków autostrady i zjazdów za-

równo od zewnątrz, jak i od strony jezdni. W tym pierwszym wypadku około 30% powierzchni elementów betonowych ma zostać pokryta zielenią, przy czym pnącza powinny być sadzone segmentami, aby zdynamizować krajobraz i uniknąć zastąpienia betonowej – zieloną ścianą. Pnącza pojawią się od strony zachodniej na ekranach akustycznych przylegających do terenów zabudowanych lub autostradowych węzłów na odcinkach: od strony miejscowości Cesarzowice i węzeł Cesarzowice, po stronie wschodniej natomiast na wysokości miejscowości Mokronos Dolny i na wysokości osiedla Wrocławia – Muchobór Wielki [11]. Jak dotąd jednak opisane działanie w zakresie kształtowania zieleni na ekranach akustycznych pozostaje niezrealizowanym.

Poza zielenią nasadzaną na ekranach akustycznych od strony jezdni w okolicach zjazdów autostradowych planowane zadrzewienia na terenach przyległych do AOW raczej pozostaną bez wpływu na komfort jazdy użytkowników autostrady, gdyż w zdecydowanej większości pozostaną dla nich niewidoczne. Z punktu widzenia mieszkańców, skazanych na życie w „cieniu” autostrady, można zastanawiać się również nad słusnością nasadzeń drzew w formie piennej (np. lipy na zapleczu Żernik), na których efekt przesłaniający długo będzie trzeba czekać. Jak zauważa Wolski [12], być może warto sadzić w miejsce preferowanych gatunków piennych więcej mniejszych drzew, co jest nie tylko tańsze, ale również zwykle lepiej się one przyjmują oraz rosną, tworząc bardziej dynamiczne, naturalne kompozycje zieleni. Wolski sugeruje również w miejsce trawników na skarpach nasadzenia w niskiej wieźbie krzewów silnie ukorzeniających się, a wysokopiennych ozdobnych gatunków drzew na punktach wyeksponowanych, takich jak: MOP (Miejsca Odpoczynku Podróżnych), zjazdy czy PPO (Punkty Poboru Opłat).



Fot. 8. Dwurzędowe nasadzenia drzew z gatunku lipa drobnolistna wzdłuż żernickiego odcinka AOW (fot. D. Chylińska, 2012).



Fot. 9. Trzy rzędy nasadzeń drzew w okolicy przejścia autostrady nad torem kolejowym (w głębi), Piekary Śląskie (fot. G. Kosmala, 2012).

## Podsumowanie

Problem skutków krajobrazowych, społecznych czy środowiskowych związanych z przebiegiem autostrady w mieście jest stosunkowo nowy, między innymi ze względów wskazanych wcześniej, i można będzie go w pełni zinterpretować dopiero z perspektywy kilku lat. Tym niemniej warto obserwować zjawisko także w początkowych fazach funkcjonowania autostrady w mieście, ze względów poznawczych, jak i użytecznych (implementacja wniosków dla potrzeb kolejnych, spodziewanych inwestycji tego typu).

Zarówno przykład AOW we Wrocławiu, jak i autostrady biegnącej przez obszar Piekar Śląskich pokazuje, iż tego rodzaju inwestycje przy całych korzyściach, jakie ze sobą niosą, wiążą się również z szeregiem kosztów przestrzennych czy środowiskowych, które ponoszą zarówno środowisko czy ludzie skazani poprzez miejsce życia/pracy na to „trudne sąsiedztwo”. Ponieważ „fenomen” autostrady w Polsce nadal jest w stosunku do reszty, zwłaszcza Zachodniej Europy, nieco egzotyczny, a na pewno w odniesieniu do autostrady w mieście, rozwiązania budowlane/techniczne/infrastrukturalne (itp.) stosowane w zakresie planowania krajobrazu sąsiedztwa ciągów komunikacyjnych należą do typowych, w niewielkim tylko stopniu uwzględniających specyfikę środowiska miejskiego (urbanistyka – społeczność – jednostka). Zauważa się brak modelowych, ale skonstruowanych na bazie polskich *case studies*, rozwiązań dotyczących komponowania krajobrazu autostrady w mieście.

W opisanych przypadkach – Wrocławia i Piekar Śląskich – na jednoznaczną ocenę konsekwencji zastosowanych rozwiązań, bądź ich braku, w sferze percepcji krajobrazu w relacji autostrada–miasto oraz kształtowania przestrzeni ludzkich/społecznych relacji wobec autostrady i reszty miasta trzeba będzie zapewne jeszcze poczekać, ze względu na krótki czas, jaki upłynął od zakończenia budowy (odpowiednio: rok oraz kilka tygodni). W obu miastach natomiast, w krótkim czasie po oddaniu do użytku inwestycji, widać przewagę rozwiązań funkcjonalnych nad troską o estetykę krajobrazu, co naturalnie nie dziwi w przypadku inwestora czy użytkowników obwodnic (w założeniu „ludzi z zewnątrz”, którzy omijają centrum miasta/miasto). Aktualnie dla wrocławskich mieszkańców sąsiedztwa opisywanych ciągów komunikacyjnych estetyka krajobrazu, niemal dosłownie, zagłuszana jest hałasem dochodzącym z autostrady. W Piekarach nie obserwuje się aż takiego napięcia, głównie jednak ze względu na lokalizację inwestycji na terenach poprzemysłowych, na bardzo wysokich nasypach albo w wykopie.

Troska o harmonijność czy estetyczną atrakcyjność krajobrazu wokół autostrady w zasadzie jest na końcu listy zadań, które drogi te mają spełniać, aczkolwiek, biorąc pod uwagę nieuchronność rozwoju komunikacyjnego Polsce, z pewnością problem ten będzie się nasilać.

Problematyka autostrady w mieście i kształtowania przestrzeni wokół niej skłania do zastanowienia się również nad celowością i właściwym doborem działań kompensujących straty w krajobrazie miejskim oraz funkcjami, jakie powinna spełniać zieleń komponowana w tej specyficznej sytuacji. Te działania, które sprawdzają się w krajobrazie

otwartym, niekoniecznie zdają egzamin w przestrzeni miejskiej, stąd tak często mamy do czynienia z krajobrazem naznaczonym martwymi sadzonkami drzew czy zielenią, która niczego nie przesłania ani nie estetyzuje.

Jako że nie było to problemem badawczym podjętym w tym opracowaniu, chcemy jedynie zaznaczyć na końcu, iż prócz krajobrazowych warto bliżej przyjrzeć się skutkom społecznym, gospodarczym czy turystycznym omawianych inwestycji. Powszechnie, przez ogół społeczeństwa miasta, autostrada jest pozytywnie odbierana. Ale jednak może punkt widzenia zmieniać się w zależności od stopnia kontaktu i odległości od niej (bo protesty, nawet na skalę ogólnopolską, są odnotowywane). Prócz mieszkańców żyjących w bezpośrednim sąsiedztwie czy również inne grupy społeczne mają wątpliwości co do zalet autostrady (np. rowerzyści)?

Podobnie istnieje powszechne przekonanie, zwłaszcza wśród studentów turystyki, iż autostrada zwiększa dostępność komunikacyjną. Brak jednak kompleksowych badań w tej dziedzinie. Sam przykład Piekar Śląskich generuje ważne, kolejne pytania: jeśli bowiem główną grupą turystów są pielgrzymi, w tym piesi, to autostrada przecinająca trasę ich corocznej wędrówki jest raczej przeszkodą, a nie ułatwieniem. Tak więc pytania o skutki w tych dziedzinach nie wydają się być wyważaniem otwartych drzwi.

## Literatura

1. Ballard J.G., *Wyspa*, Warszawa 1982.
2. Kaliński J., *Autostrady w Polsce, czyli drogi przez mękę*, Łódź 2011.
3. GDDKiA, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/3223/budowa-autostradowej-obwodnicy-wroclawia-a-8>, <http://www.obwodnica-wroclawia.pl/zakres.html>, 29.05.2012.
4. *Budowa autostrady A-1, odcinek Pyrzowice–Maciejów–Sośnica*, Biuletyn Programu Infrastruktura i Środowisko, grudzień 2010, dostępne na: [http://www.pois.gov.pl/dzialaniapromocyjne/Documents/Biul.%20POIS%205\\_na%20www.ppd](http://www.pois.gov.pl/dzialaniapromocyjne/Documents/Biul.%20POIS%205_na%20www.ppd) (28.06.2012).
5. Nowakowski T., Podedworna-Łuczak M., *Raport o oddziaływaniu na środowisko dróg i autostrad. Poradnik prawno-metodyczny*, Wydawnictwo Seidel-Przywecki, Warszawa 2009.
6. Kononowicz W., *Rozwój urbanistyczny i polityka mieszkaniowa Wrocławia w okresie Republiki Weimarskiej*, w: *Leksykon architektury Wrocławia*, Gmina Wrocław, Wrocław 2011.
7. *Raport o oddziaływaniu na środowisko projektowanej Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8 (AOW)*, Akszak Consulting, Wrocław 2006.
8. Czyński M., *Architektura, stres i potrzeba bezpieczeństwa*, „Przestrzeń i Forma”, 2008, nr 10.
9. *Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia drogowego na środowisko pn. „Budowa autostrady A1, Pyrzowice (bez węzła) – Maciejów (bez węzła); km 475+327.65 – 510+530=510+502.95”*. Streszczenie w języku niespecjalistycznym – etap uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, Konsorcjum: Transprojekt Kraków – Complex Projekt Kraków 2009, dostępne na: [http://eib.europa.eu/attachments/pipeline/20090304\\_nts7\\_pl.pdf](http://eib.europa.eu/attachments/pipeline/20090304_nts7_pl.pdf) (05.07.2012).
10. Tomczyk A., Żaby na A1, TVŚ z 5.10.2009.
11. „Projekt Zieleni” w: *Projekt architektoniczno-budowlany dla inwestycji polegającej na budowie odcinka Autostrady A8 – Obwodnica Wrocławia*, 2007 (maszynopis).
12. Wolski K., *Zieleń dróg i autostrad w aspekcie ochrony i kształtowania krajobrazu*, „Nauka. Przyroda. Technologia”, 2009, T. 3., Z. 1.