

MIEJSKIE TERENY NADRZECZNE RZEKI WARTY W POZNANIU – POTENCJAŁ I OGRANICZENIA

DOMINIKA DYMEK

Katedra Botaniki, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

Abstract: The presence of the river is one of the main factors which create the city. It has a positive effect on climate and human well-being, promotes biodiversity and recreation and improves quality of people life. The Warta River is an important compositional and functional element in Poznan. The valley area of the river within the administrative boundaries of city is subject to a strong human impact. Decline in the economic importance of the river caused a reversal of the city from her. This unfavorable phenomenon continues to present days. Inadequate management of urban riverside areas prevents the use of their potential. More and more devices and hydraulic structures are dangerous for ecosystems in the river. One of the ways of their protection are compact systems of riverside buffer parks. Nowadays we observe the phenomenon of “return to the water”. There is growing consensus about the need to revitalize the riverside areas, which will contribute to the quality of space, improve housing conditions, recover of a neglected area and save the values of cultural and natural heritage. If all goes according to the plan in Poznan also will be “return to the water” and the city will “regain its river”. The proper use of potential that give the rivers in the city should be one of the main activities of contemporary urban planners. The management of the river valleys landscape should be the result of a compromise which takes into account ecological, hydro and anthropogenic factors.

Keywords: riverside areas, river Warta, Poznan, recreation

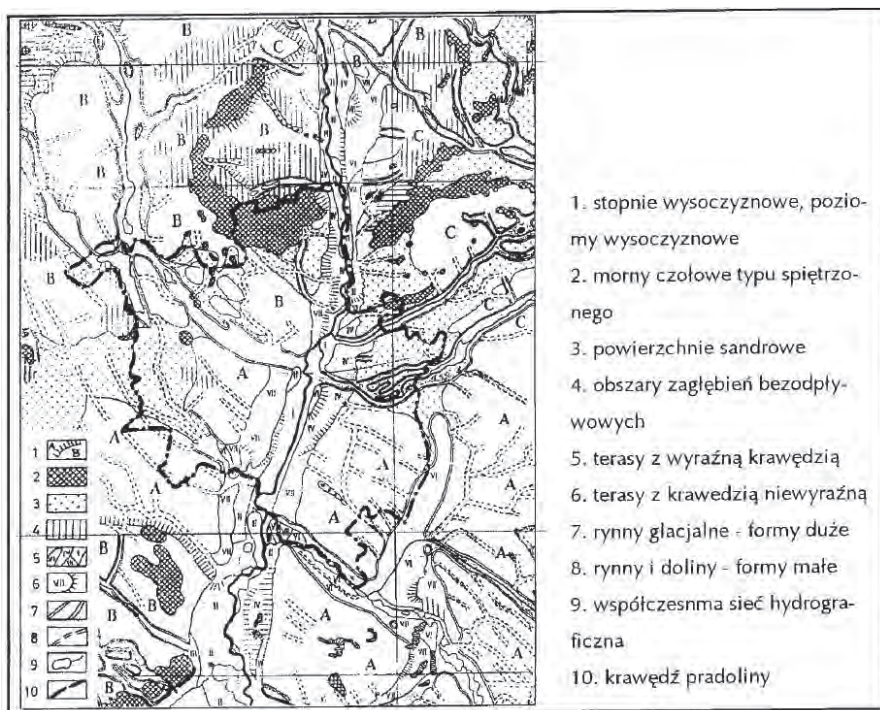
WSTĘP

Obecność rzeki jest jednym z podstawowych czynników miastotwórczych (Pancewicz 2004). Główną przyczyną lokalizacji osad nad rzekami był dostęp do wody pitnej. Rzeki stanowiły także ważne szlaki komunikacyjne i handlowe, które dawniej, w obliczu braku lub znikomej liczby dróg lądowych, były bardzo istotne dla rozwoju osadnictwa. Ważnym aspektem sprzyjającym temu była możliwość budowy fos wokół miast, które znacząco podnosiły obronność osad. Dodatkową zaletą bliskiego sąsiedztwa pierwszych miast z rzekami są wykształcające się w granicach terasy zalewowej mady cechujące się wysoką żyznością, które są atrakcyjnymi obszarami rolniczymi. W obrębie mad wykształcają się również cenne siedliska lasów łęgowych, które w znaczący sposób podnoszą wartość przyrodniczą krajobrazu. Obecnie rzeki stanowią także miejsca sportu i rekreacji oraz są źródłem energii odnawialnej. Położenie miast nad rzekami miało też swoje wady. Wśród nich można wymienić: częste wezbrania,

zmienność koryta i ilości wody pitnej oraz liczne epidemie, które dawniej ograniczały rozwój osadnictwa (Pancewicz 2004).

ROLA RZEKI WARTY W POZNANIU

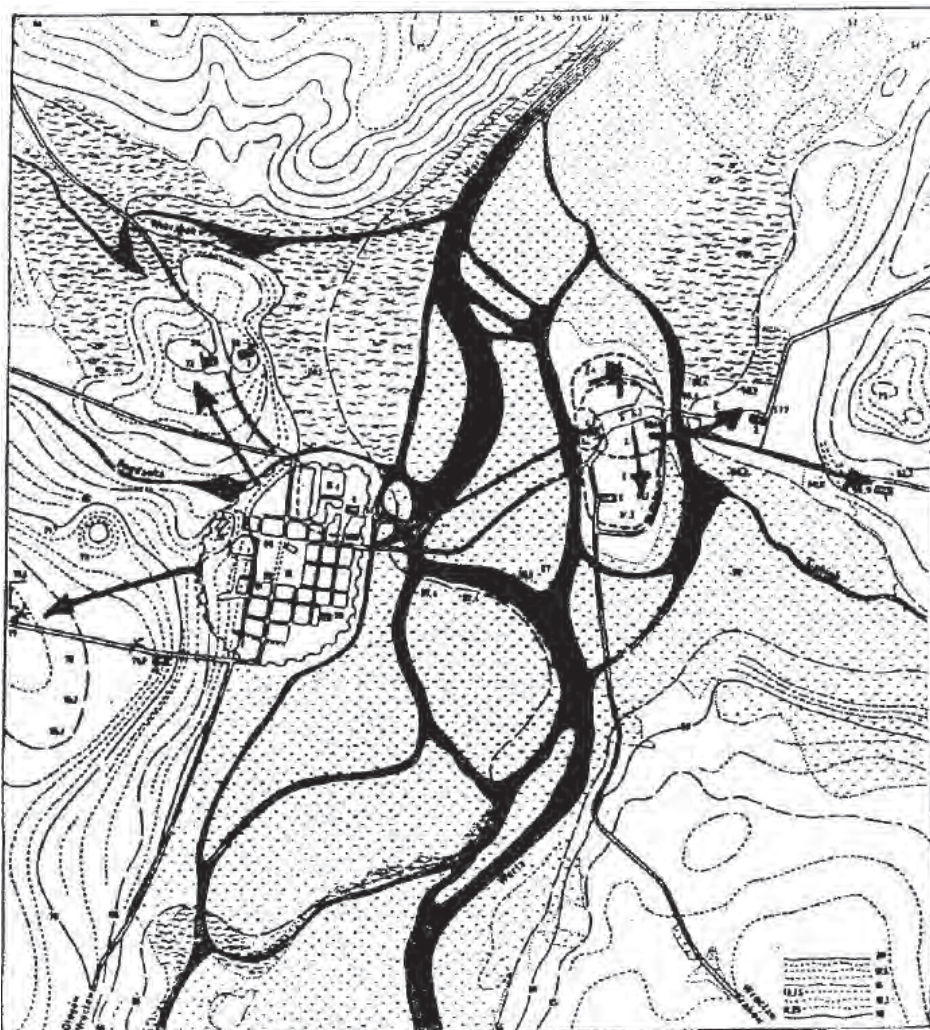
Rzeka Warta była czynnikiem determinującym lokalizację grodu na Ostrowie Tumskim. Do dziś stanowi ona istotny element kompozycyjny i funkcjonalny miasta, tworzący główną oś, swoisty kręgosłup Poznania (Januchta-Szostak 2009). Proces kształtowania doliny Warty rozpoczął się mniej więcej 18,5 tys. lat temu i był rezultatem działalności łądolodu. Powstanie doliny jest wynikiem odpływu wód roztopowych łądolodu podczas jego recesji z linii moren czołowych stadiału poznańskiego. Postępujące wycofywanie się łądolodu i przesuwanie się jego czoła w kierunku północnym spowodowało powstanie poziomów terasowych określających dawny zasięg den dolin rzecznych. Na terenie Poznania wyróżnia się siedem teras rzecznych powstałych na skutek erozyjnej działalności wód płynących, które tworzą w przekroju poprzecznym układ schodów (Bartkowski 1957). Geomorfologię Poznania przedstawiono na rycinie 1.



Ryc. 1. Szkic geomorfologiczny Poznania (Bartkowski, Krygowski 1959)

Fig. 1. The geomorphological draft of Poznań (Bartkowski, Krygowski 1959)

Warta kilkakrotnie zmieniała swój charakter i przebieg. Zmieniał się także kierunek odpływu wód. Z początku był południowy, związany ściśle z odprowadzaniem wód pochodzących z topniejącego lądolodu aż do osiągnięcia fazy bifurkacji, czyli dzielenia się wód, które odprowadzane były w dwóch kierunkach: północnym i zachodnim. Zerwanie bifurkacji nastąpiło prawdopodobnie około 13 tys. lat temu. Okres ten uważa się za koniec fazy pradolinnej i rozpoczęcie fazy rzecznej Warty, która trwa do dziś (Kaniecki 1996). Współczesny układ sieci rzecznej Warty w obszarze administracyjnym Poznania wyraźnie różni się od układu średniowiecznego przedstawionego na rycinie 2.



Ryc. 2. Średniowieczna sieć rzeczna Poznania (Bartkowski 1981)

Fig. 2. The medieval river system of Poznan (Bartkowski 1981)

Obszar doliny Warty położony w granicach administracyjnych miasta Poznania jest całkowicie przekształcony przez człowieka. Zjawisko antropopresji na tym terenie, będące poważną ingerencją w krajobraz, obserwuje się mniej więcej od tysiąca lat (Biskupski 2009). Jednak z punktu widzenia geologii dolina Warty jest formą młodą. Dowodzi to skali intensywności zmian wywołanych działalnością człowieka. Dawniej Warta umożliwiała kontakty handlowe z sąsiednimi osadami, zapewniała obronność grodu, wyznaczała granicę miasta oraz wzbogacała krajobraz (Kaniecki 1996). W czasie rozwoju gospodarczego, który datuje się na XV–XVII w., Warta nabrała także znaczenia gospodarczego. Zaczęto ją wykorzystywać w przemyśle młynarskim i garbarskim. Wraz z gwałtownym rozkwitem transportu rzeczno-żegluga, który miał miejsce w XIX w., pojawiła się konieczność uregulowania koryta Warty. Działania te, kontynuowane w XX w., zostały dodatkowo poszerzone o prace związane z odwodnieniem terenu doliny. Na początku XX w. niemiecki urbanista Joseph Stübben podjął się opracowania planów zagospodarowania terenów nadwarciańskich. Postulował on między innymi budowę ciągów komunikacyjnych na specjalnych nasypach (Grzeszczuk-Brendel 2009). Do lat 60. Warta płynęła znacznie bliżej Starego Miasta. Panujące wówczas tendencje do nadmiernej regulacji rzek oraz utrudniona żegluga zadecydowały o zasypaniu starego koryta. Obecnie rozważa się jego odkopanie i przywrócenie Warcie jej dawnego biegu. Przeprowadzono również wyprostowanie i wybetonowanie koryta rzeki (Biskupski 2009). Działania te zapoczątkowały stopniowy spadek znaczenia gospodarczego rzeki przejawiający się w zaprzestaniu transportu rzeczno-żegluga i rybołówstwa. Dalším etapem było odsuwanie się zabudowy od koryta rzeki. Przypuszcza się, że powodem tego był wzrastający stopień zanieczyszczenia wód Warty ściekami komunalnymi i przemysłowymi (Kaniecki 1996). Stan odwrócenia się miasta od rzeki trwa do dziś. Jest to bardzo niekorzystne z punktu widzenia współczesnych myśli urbanistycznych. Nadbrzeża rzek w miastach służą przede wszystkim do rekreacji społeczeństwa. Niestety, w przypadku Poznania jest to w dużej mierze utrudnione z powodu złego stanu lub braku ścieżek, ławek, oświetlenia oraz innych elementów, które zachęcałyby do spędzania wolnego czasu w sąsiedztwie rzeki (ryc. 3). W okolicach tych obserwowane są liczne zjawiska patologiczne (alkoholizm, handel i zażywanie narkotyków, wandalizm oraz śmiecenie), które skutecznie odstraszałyby poznaniaków. Niedoceniany dotychczas potencjał drzemący w nadwarciańskich terenach stwarza ogromną szansę na poprawienie wizerunku Poznania oraz poprawy standardów życia jego mieszkańców. Nadzieją są licznie powstające projekty pilotażowe zagospodarowania doliny Warty w granicach administracyjnych Poznania, będące dowód na to, że możliwe, a nawet konieczne jest odnowienie związku miasta z rzeką. Obserwując rozwój takich miast, jak Amsterdam, Wenecja czy nawet Bydgoszcz, działanie to miałyby pozytywny wpływ na rozwój stolicy Wielkopolski.



Ryc. 3. Widok na rzekę Wartę z mostu Królowej Jadwigi w stronę mostu św. Rocha
(fot. D. Dymek)

Fig. 3. The view on the Warta river from the Queen Jadwiga Bridge in the direction of the St. Roch Bridge (fot. D. Dymek)

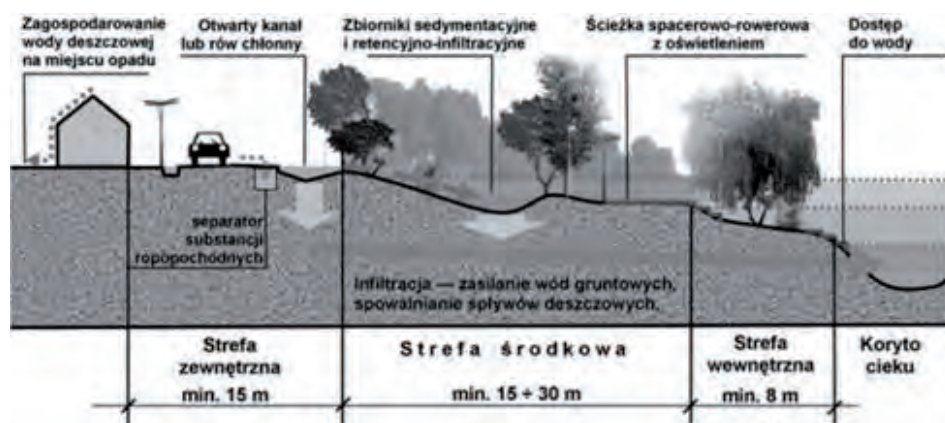
FUNKCJE RZEKI W MIEŚCIE

Obecność rzeki w mieście jest zjawiskiem korzystnym ze względu na jej różnorodne funkcje. Po pierwsze, jest ona jednym z czynników klimatotwórczych środowiska miejskiego. Jej udział w tworzeniu sfery mikroklimatycznej uzależniony jest od wielkości, położenia względem aglomeracji miejskiej, ukształtowania terenu i termiki wody (Lewińska 2000). Regulując różnicę temperatur poprzez zmniejszenie temperatur maksymalnych i podwyższanie temperatur minimalnych rzeka przyczynia się do powstawania cyrkulacji powietrza. Ze względu na bardzo dużą pojemność cieplną przyjmuje ona ciepło z otoczenia, a następnie oddaje je. Dzięki tym właściwościom woda stwarza warunki sprzyjające wypoczynkowi i relaksowi, co ma szczególne znaczenie dla obszarów wielkomiejskich. Woda dzięki swoim właściwościom wizualnym oddziałuje relaksująco na człowieka i korzystnie wpływa na ogólne samopoczucie oraz stan psychiczny (Januchta-Szostak 2009). Rzeki z przyległymi terenami będąc

korytarzami ekologicznymi podtrzymującymi różnorodność biologiczną, pełnią także bardzo ważną funkcję ekologiczną (Januchta-Szostak 2009). Dobrze zagospodarowane tereny nadrzeczne w postaci parków, bulwarów, punktów widokowych oraz przystani małej żeglugi są miejscem biernego i czynnego wypoczynku, co czyni miasto bardziej atrakcyjnym zarówno dla jego mieszkańców, jak i dla turystów (Jankowski 2003). Obecność rzeki w mieście sprzyja również rozwojowi turystyki i rekreacji, które zwiększają standard życia mieszkańców. Nadbrzeże rzeczne jest doskonałym miejscem do uprawiania sportów lądowych i wodnych (ścieżki rowerowe, boiska, przystanie kajakowe, place zabaw, stanowiska wędkarskie) (Januchta-Szostak 2009).

PARKI BIOGEOCHEMICZNE

Ważnym z punktu widzenia ochrony dolin rzecznych jest program mający na celu tworzenie zwartej ciągu nadrzecznych parków buforowych powiązanych z systemem zieleni miejskiej. Tworzą one bariery biogeochemiczne, których rolą jest ochrona ekosystemów dolin rzecznych, retencja i oczyszczanie spływów burzowych przy równoczesnym ich wykorzystaniu na cele rekreacyjne. W Poznaniu parkami biogeochemicznymi są: park Szelałowski, park pomiędzy mostem Królowej Jadwigi a mostem św. Rocha oraz park nad Wartą. Według Januchty-Szostak najważniejszą cechą parków jest trójpasnowy układ przestrzenny z trzema zasadniczymi strefami (ryc. 4):



Ryc. 4. Układ przestrzenny nadrzecznych parków buforowych

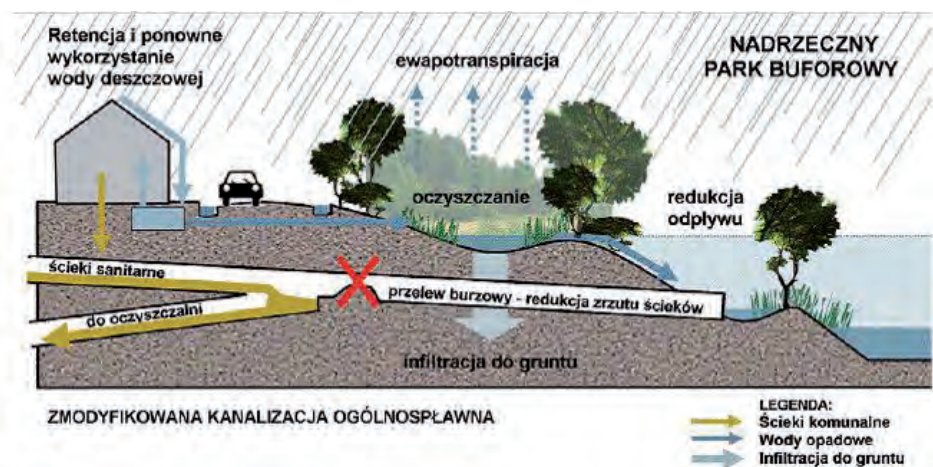
<http://www.sendzimir.org.pl/images/zrz_3_pl/05_uslugi_ekosystemow_wodnych_w_miastach.pdf>

Fig. 4. The spatial arrangement of riverside buffer parks

<http://www.sendzimir.org.pl/images/zrz_3_pl/05_uslugi_ekosystemow_wodnych_w_miastach.pdf>

- strefę zewnętrzną, na styku z tkanką miasta, w przypadku rzeki Warty pas zieleni przyosiedlowej (ryc. 7),
- strefę środkową (buforową), pas właściwy parku o szerokości około 30 m,
- strefę wewnętrzną (brzegową), minimum 8 m szerokości od brzegu cieku (ryc. 6).

Poza istotnymi funkcjami retencyjnymi, mikroklimatycznymi i biocenotycznymi parki buforowe pełnią ważną rolę w kształtowaniu przestrzeni publicznych. Dzięki retencji i oczyszczaniu wód opadowych umożliwiają eliminację bądź znaczne ograniczenie spływów powierzchniowych wód opadowych do kanalizacji ogólnospławnej i sprzyjając redukcji zrzutów ścieków do odbiorników, poprawiają jakość wód powierzchniowych (Januchta-Szostak 2011) (ryc. 5).



Ryc. 5. Znaczenie buforowych parków nadrzecznych

<http://www.sendzimir.org.pl/images/zrz_3_pl/05_uslugi_ekosystemow_wodnych_w_miastach.pdf>

Fig. 5. The importance of the riverside buffer parks

<http://www.sendzimir.org.pl/images/zrz_3_pl/05_uslugi_ekosystemow_wodnych_w_miastach.pdf>

REWITALIZACJA TERENÓW NADWARCIAŃSKICH – MOŻLIWOŚCI I TRENDY

Współcześnie obserwuje się zjawisko „zwrotu ku wodzie”. Władarze polskich miast zaczęli dostrzegać potencjał rzeki w krajobrazie miejskim. Coraz częściej mówi się o potrzebie rewitalizacji nadbrzeży rzecznych, która przyczyni się do: wzrostu jakości przestrzeni, poprawy warunków mieszkaniowych, ożywienia zaniedbanego obszaru oraz ocalenia walorów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Organizowane na całym świecie konferencje poświęcone



Ryc. 6. Strefa nadbrzeżna parku buforowego między mostem Królowej Jadwigi a mostem św. Rocha w Poznaniu (fot. D. Dymek)

Fig. 6. The riparian zone of buffer park between the Queen Jadwiga Bridge and the St. Rocha Bridge in Poznan (fot. D. Dymek)



Ryc. 7. Strefa zewnętrzna parku buforowego między mostem Królowej Jadwigi a mostem św. Rocha w Poznaniu (fot. D. Dymek)

Fig. 7. The outside zone of the buffer park between the Queen Jadwiga Bridge and the St. Roch Bridge in Poznan (fot. D. Dymek)

tym zagadnieniom mają na celu nie tylko wyznaczenie właściwych kierunków rozwoju terenów nadrzecznych, ale także zapewnienie skutecznej ochrony przeciwpowodziowej, która jednocześnie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Powstające coraz liczniej projekty wykorzystania brzegów rzek rodzą nadzieję na poprawę wizerunku tych trudnych w zagospodarowaniu terenów. Próby przywrócenia rzek miastom przeprowadzono między innymi w Gorzowie Wielkopolskim, Koninie czy Nakle nad Notecią. Według Januchty-Szostak (2009), w zagospodarowaniu miejskich stref nadwodnych dominują obecnie trzy główne trendy:

- 1) Urbanizacja nadbrzeży i rewitalizacja urbanistyczna nadwodnych obszarów śródmiejskich.
- 2) Zrównoważone zagospodarowanie terenów umożliwiające zwiększenie pojemności retencyjnej i stosowanie form zabudowy dostosowanych do zmiennego poziomu wody.
- 3) Rewitalizacja przyrodnicza dolin rzecznych.

Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, to również w Poznaniu nastąpi „zwrot ku wodzie” i miasto „odzyska swoją rzekę”. W tym celu powołane zostało stowarzyszenie Partnerstwo NA RZECZ WARTY, które wśród korzyści płynących z takiej polityki miasta wymienia:

- 1) dla środowiska:
 - wzrost bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
 - wzrost walorów ekologicznych obszarów nadrzecznych,
 - połączenie terenów zieleni leżących poza miastem z terenami zieleni położonymi w jego obrębie,
 - połączenie miejskich terenów zieleni z Wartą;
- 2) dla gospodarki:
 - wzrost atrakcyjności dla potencjalnych inwestorów,
 - wzrost wartości nieruchomości położonych w strefie Warty,
 - wzrost funkcjonalności strefy nadrzecznej,
 - wzrost liczby prywatnych inwestycji nad Wartą.
- 3) dla społeczeństwa:
 - ożywienie rekreacyjne i turystyczne Warty,
 - wzrost jakości życia mieszkańców Poznania,
 - usprawnienie komunikacji poprzez połączenie strategicznych punktów miasta z rzeką.

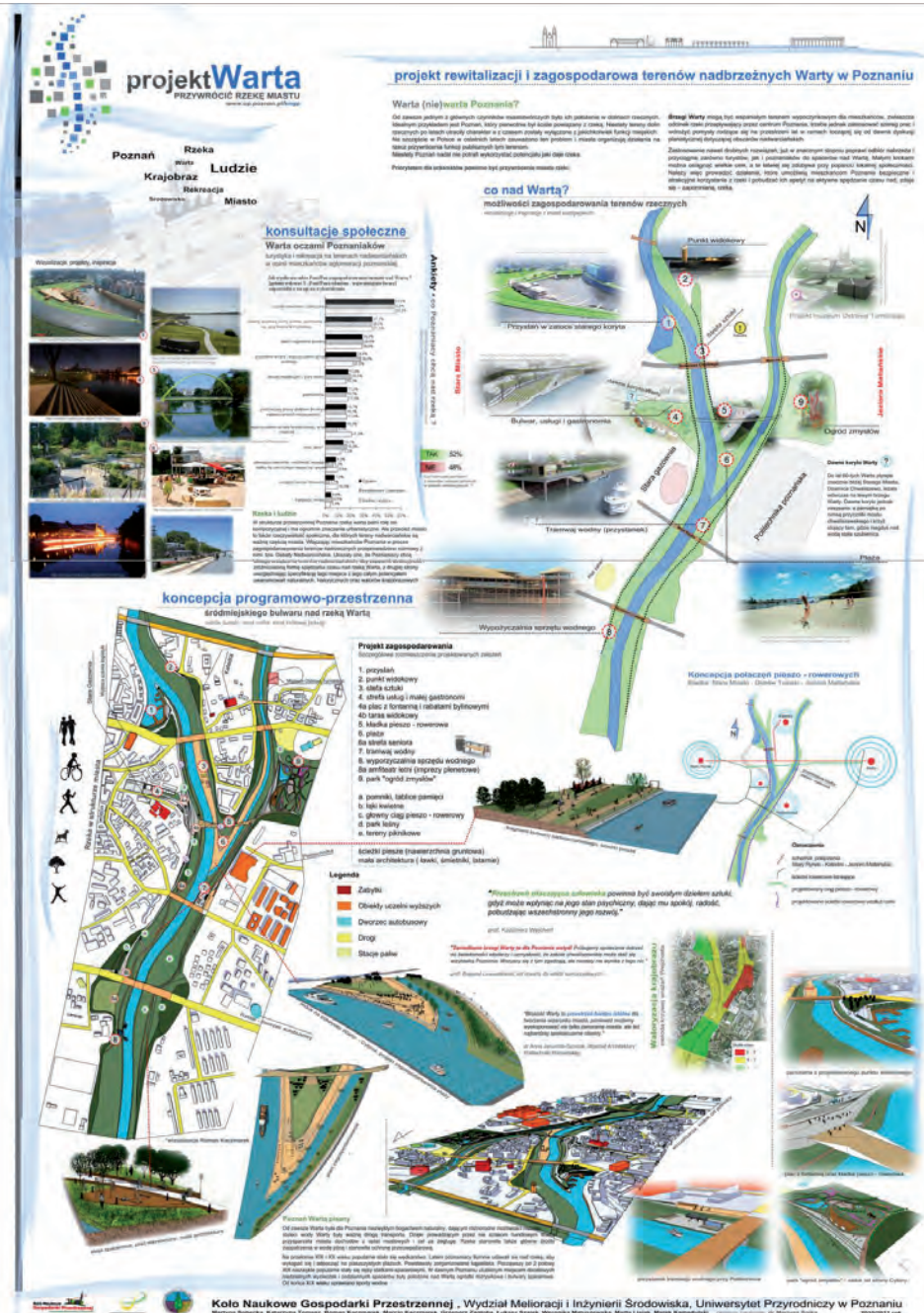
Jednym z pomysłów poprawy wizerunku terenów nadwarciańskich w Poznaniu jest projekt Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej działającego przy Wydziale Melioracji i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, który uzyskał aprobatę Partnerstwa NA RZECZ WARTY. Obejmuje on tereny nadbrzeżne od mostu kolejowego do mostu Królowej Jadwigi.

Starano się uwzględnić w nim zarówno aspekty przyrodnicze rzeki, jak i rezultaty przeprowadzonych „Debat Nadwarciańskich”. Z raportu tego wynika jasno, że pomimo złego stanu zagospodarowania brzegów Warty są one często i chętnie odwiedzane przez poznaniaków. Na podstawie tych danych można także wyciągnąć wnioski dotyczące oczekiwań i potrzeb mieszkańców Poznania, związanych z tymi terenami. I tak, w pierwszej piątce znalazły się: ścieżki rowerowe i szlaki piesze, obiekty sportowe (korty, boiska, zjeżdźalnie), plaże i kąpieliska oraz przystanie wodne i wypożyczalnie sprzętu wodnego. Na samym końcu uplasowały się kempingi i hotele. Przedostatnie miejsce obszarów chronionych może budzić rozczarowanie, jednak biorąc pod uwagę lokalizację w ścisłym centrum omawianych terenów, to zdaje się ono zasadne. Mając na uwadze wspomniany raport, w projekcie przewidziano następujące elementy: przystań, punkt widokowy, strefę gastronomiczną, strefę dla osób starszych, amfiteatr letni oraz bulwary z systemem ścieżek pieszych i rowerowych. Wizja KNGP zakłada także budowę kładki pieszej łączącej Stare Miasto z Jeziorem Maltańskim. Na rycinie 8 przedstawiono szczegółową koncepcję programowo-przestrzenną z wizualizacjami.

Istotne są również trzy projekty pilotażowe dotyczące nadbrzeża Warty, powstałe w ramach strategii rozwoju Warty w Poznaniu na lata 2012–2030, to jest: Projekt Pilotażowy Portowo, Projekt Pilotażowy Wyspa Północna oraz Projekt Pilotażowy Chwaliszewo (wszystkie w ramach Partnerstwa NA RZECZ WARTY). Projekt Portowo dotyczy terenu starego, opuszczonego portu rzeczno-garniarskiego w dzielnicy Starołęka. Przewodnią myślą koncepcji jest stworzenie atrakcyjnej przestrzeni mieszkalnej i wypoczynkowo-rekreacyjnej stanowiącej harmonijną całość wraz z przyległą rzeką. Oddzielne podprojekty obejmują także: budowę i modernizację ciągów pieszo-rowerowych, rewitalizację starego portu, powstanie plaż, budowę bulwarów, mariny, obiektów sportów wodnych oraz bazy gastronomicznej. Ogólny zarys Portowa przedstawiono na rycinie 9.

Projekt Pilotażowy Wyspa Północna dotyczy natomiast opuszczonych terenów przemysłowych oraz ich bliskiego sąsiedztwa. Ideą projektu jest stworzenie kilku „zielonych rzek”, które w warunkach niskiego poziomu wód będą pasem zieleni oddzielającej poszczególne wyspy, a w przypadku podwyższenia się poziomu wód będą pełniły funkcje zbiorników retencyjnych chroniących przed powodzią. Ideę Wyspy Północnej przedstawiono na rycinie 10.

Podstawą ostatniego Projektu Pilotażowego Chwaliszewo jest przywrócenie starej odnogi rzeki, która spowoduje wzrost bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, a także przybliży rzekę miastu. Chwaliszewo to historyczna część Poznania. Do lat 70. XX w. była wyspą. Oddanie Warcie starego koryta przywróci niegdyś tętniącą życiem dzielnicę. Projekt zakłada stworzenie strefy mieszkaniowej, budowę mariny i bulwarów oraz ponowne połączenie historycznego Traktu Królewsko-Cesarskiego. Koncepcję rewitalizacji Chwaliszewa zaprezentowano na rycinie 11.



Ryc. 8. Projekt zagospodarowania terenów nadbrzeżnych Warty KNGP (Magazyn KNGP 2011/2012, nr 1)

Fig. 8. Project of the management of riverside areas of Warty in Poznań KNGP (Magazyn KNGP 2011/2012, nr 1)

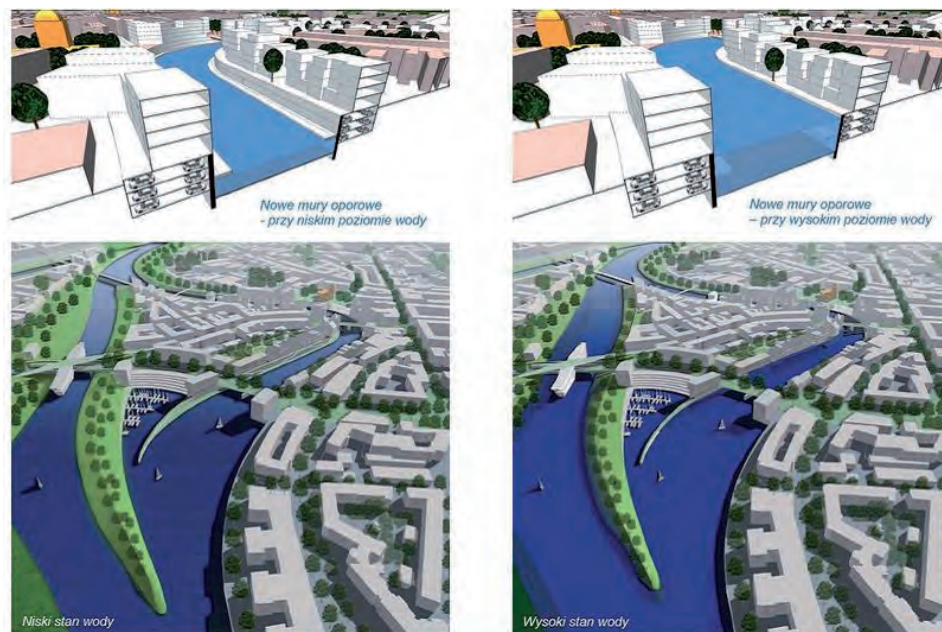


Ryc. 9. Projekt Pilotażowy Portowo <http://portowo.pl/#/pl/portowo/inwestycja_portowo.html>
 Fig. 9. The Pilot Project Portowo <http://portowo.pl/#/pl/portowo/inwestycja_portowo.html>

Ciekawym przedsięwzięciem jest powstała z inicjatywy Wydziału Ochrony Środowiska w 2010 r. nowa koncepcja „Wartostrady”, czyli układu dróg pieszych i rowerowych w dolinie Warty w obrębie miasta Poznania. Projekt ma szansę zaktywizować i pozytywnie wpłynąć na zaniedbane dziś tereny nadwarciańskie oraz sprawić, że mieszkańcy zaczną postrzegać je jako atrakcyjne



Ryc. 10. Projekt Pilotażowy Wyspa Północna <http://www.dorzeczni.pl/pl/projekty_pilotazowe/projekt_wyspa_polnocna.html>
 Fig. 10. The Pilot Project North Island
 <http://www.dorzeczni.pl/pl/projekty_pilotazowe/projekt_wyspa_polnocna.html>



Ryc. 11. Projekt Pilotażowy Chwaliszewo <http://www.dorzeczni.pl/pl/projekty_pilotazowe/projekt_chwaliszewo.html>

Fig. 11. The Pilot Project Chwaliszewo

<http://www.dorzeczni.pl/pl/projekty_pilotazowe/projekt_chwaliszewo.html>

miejsce wypoczynku. Co więcej, planowane w projekcie „Wartostrada” drogi rowerowe, tworzące jednolity ciąg komunikacyjny północ–południe, będą uzupełnieniem istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej, a tym samym pozytywnie wpłyną na rozwój turystyki i transportu rowerowego w Poznaniu (Nowak 2011). Projekt rozszerzenia „Wartostrady” obejmuje odcinek nadbrzeża Warty od mostu Przemysła do mostu Lecha. Nowe drogi miałyby powstać na terenie zalewowym lub zostać poprowadzone na koronach wałów przeciwpowodziowych. W wersji optymalnej projektowane ścieżki miałyby mieć szerokość 4 m, co umożliwi wydzielenie części rowerowej i pieszej. Niestety, ze względu na fakt, że większa część planowanych dróg znajdować się będzie na obszarze zalewowym, nie planuje się zastosowania elementów małej architektury (ławki, kosze, stojaki rowerowe czy elementy oświetlenia). Drogi na koronach wałów mają także pełnić funkcję dróg awaryjnych. Koncepcja ta została skonsultowana najpierw z Sekcją Rowerzystów Miejskich, a następnie z radami osiedli. Rada os. Stare Miasto zdecydowanie poparła koncepcję. Początkowo Wydział Ochrony Środowiska nie dysponował środkami finansowymi pozwalającymi na realizację tego przedsięwzięcia (Nowak 2011), Jednak w budżecie Poznania na rok 2012 przewidziano kwotę 550 tys. zł na częściową realizację „Wartostrady”.

DYSKUSJA

Przedstawione projekty rewitalizacji terenów nadrzecznych Warty świadczą o dużej ich atrakcyjności i potencjale inwestycyjnym. Zaprezentowane koncepcje i wizualizacje robią wrażenie oraz działają na wyobraźnię. Gdyby udało się je zrealizować, to Poznań zyskałby zupełnie nową jakość, godną takich miast, jak Paryż, Amsterdam czy Londyn. Jednak należałoby się zastanowić, na ile zaprezentowane wyżej projekty są możliwe do wdrożenia. Pod tym kątem najlepiej wypadają: nowa koncepcja „Wartostrady” i projekt KNGP UP w Poznaniu. Jednak ze względu na szerszy zakres opracowania, poprzedzony wnikliwą analizą otoczenia oraz konsultacjami społecznymi, propozycja KNGP w Poznaniu zdecydowanie wygrywa. Ta koncepcja programowo-przestrzenna nie wymaga tak dużych nakładów finansowych, jak opisane projekty pilotażowe powstałe w ramach Partnerstwa NA RZECZ WARTY, a czas jej realizacji byłby znacznie krótszy. Głównymi zaletami tej propozycji jest bogata oferta rekreacyjno-wypoczynkowa w postaci: tramwaju wodnego, punktów widokowych, przystani, wypożyczalni sprzętu wodnego, zaplecza gastronomicznego, palców, małej architektury i zieleni oraz dobre połączenia komunikacyjne. Przewiduje ona kładkę pieszo-rowerową łączącą strategiczne punkty miasta, czyli Stare Miasto–Ostrów Tumski–Jezioro Maltańskie. Spośród projektów pilotażowych największe prawdopodobieństwo realizacji ma os. Portowo. Jest to prywatna inwestycja szwedzkiej spółki deweloperskiej SwedeCenter, zatem miasto Poznań nie poniesie żadnych kosztów z tytułu nowego zagospodarowania tego obszaru. Obecnie inwestycja jest na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Z punktu widzenia miasta Poznania priorytetową wydaje się koncepcja odkopania starego koryta Warty na Chwaliszewie. Ogromny potencjał zapomnianej dzielnicy dostrzegają także poznańscy deweloperzy, o czym świadczą powstające coraz liczniej w tej okolicy inwestycje mieszkaniowe (m.in. „Nowe Chwaliszewo”, „Nowa Sienna” czy „Wenecjańska”). Jednak projekty pilotażowe Chwaliszewo i Wyspa Północna wymagają potężnych nakładów finansowych, które budzą wątpliwości co do możliwości ich realizacji. Wynikają one głównie z konieczności budowy nowych mostów oraz robót ziemnych na dużą skalę. Rodzi się pytanie, kto za to zapłaci? Nowe zagospodarowanie Wyspy Północnej wiązałoby się także z likwidacją istniejącego na niej ROD „Energetyk I”, która zgodnie z nową ustawą o rodzinnych ogrodach działkowych z dnia 13 grudnia 2013 r. jest możliwa dopiero po zapewnieniu nowego terenu dla likwidowanego ogrodu działkowego i jego odtworzeniu. Pomimo licznych obaw i wątpliwości co do możliwości finansowania zaprezentowanych projektów mam nadzieję, że uda się je stopniowo i choć częściowo wdrożyć.

PODSUMOWANIE

Obecność rzeki jest jednym z podstawowych czynników miastotwórczych. Ma ona pozytywny wpływ na mikroklimat i samopoczucie człowieka, sprzyja bioróżnorodności i rekreacji oraz polepsza jakość życia mieszkańców. Warta stanowi istotny element kompozycyjny i funkcjonalny Poznania. Obszar doliny rzecznej w granicach administracyjnych miasta podlega silnej antropopresji. Spadek znaczenia gospodarczego rzeki spowodował odwrócenie się miasta od niej. To niekorzystne zjawisko trwa do dnia dzisiejszego. Niedostateczne zagospodarowanie miejskich terenów nadrzecznych uniemożliwia korzystanie z ich potencjału. Wzmoczona budowa urządzeń i budowli hydrotechnicznych zagraża ekosystemom rzeczny. Jednym ze sposobów ich ochrony są zwarte systemy nadrzecznych parków buforowych. Współcześnie obserwuje się zjawisko „zwrotu ku wodzie”. Coraz częściej mówi się o potrzebie rewitalizacji nadbrzeży rzecznych, która przyczyni się do wzrostu jakości przestrzeni, poprawy warunków mieszkaniowych, ożywienia zaniedbanego obszaru oraz ocalenia walorów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, to również w Poznaniu nastąpi „zwrot ku wodzie” i miasto „odzyska swoją rzekę”. Właściwe wykorzystanie potencjału, jaki daje rzeka miastu, powinno być jednym z głównych działań współczesnych urbanistów. Zagospodarowanie i kształtowanie krajobrazu dolin rzecznych powinno być efektem kompromisu uwzględniającego czynniki ekologiczne, hydrotechniczne oraz antropogeniczne.

LITERATURA

- Bartkowski T. 1957: *Rozwój polodowcowej sieci hydrograficznej w Wielkopolsce środkowej*. Zesz. Nauk. UAM w Poznaniu, Seria Geografia, 8, 1.
- Bartkowski T. (red.) 1981: *Transurbacje miast Wielkopolski i niektóre zagadnienia przestrzenno-planistyczne ich rozwoju oraz zastosowanie do nich niektórych metod fizjografii urbanistycznej*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Bartkowski T., Krygowski B. 1959: *Próba kartograficznego ujęcia geomorfologii najbliższej okolicy Poznania*, Zesz. Nauk. UAM w Poznaniu, Seria Geografia, 2, 21.
- Biskupski P. 2009: *Obszary wodne w strukturze centrum Poznania*, [w:] A. Januchta-Szostak (red.), *Woda w krajobrazie miasta*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Grzeszczuk-Brendel H. 2009: *Tereny nadwarciańskie Poznania w planach Josepha Stübbena z lat 1903–1915*, [w:] A. Januchta-Szostak (red.), *Woda w krajobrazie miasta*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Januchta-Szostak A. 2009: *The public space of the river on example of the Warta valley in Poznań*, [w:] A. Januchta-Szostak (red.), *Water in the townscape*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Kaniecki A. 1996: *Problemy wodne obszarów miejskich na przykładzie Poznania*, [w:] B. Wierzbicka (red.), *Miasto tyłem do rzeki*, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa.

Lewińska J. 2000: *Klimat miasta: zasoby, zagrożenia, kształtowanie*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków.

Pancewicz A. 2004: *Rzeka w krajobrazie miasta*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Januchta-Szostak A.: *Podsumowanie Międzynarodowej Konferencji Naukowej Woda w krajobrazie miasta – Water in the townscape w Poznaniu (13/02/2009) oraz imprez towarzyszących*, <http://www2.put.poznan.pl/contents/A_J_Szostak_Water_in_the_townscape-Podsumowanie.pdf>, [dostęp: 19.05.2013].

Januchta-Szostak A.: *Usługi ekosystemów wodnych w miastach*, <http://www.sendzimir.org.pl/images/zrz_3_pl/05_uslugi_ekosystemow_wodnych_w_miastach.pdf>, [dostęp: 19.05.2013].

Magazyn KNGP, nr 1 2011/2012, <<http://www.up.poznan.pl/kngp/>>, [dostęp: 19.05.2013].

Nowak D.: *Wartostrada – projekt dróg pieszo-rowerowych nad Wartą*, <http://www.idp.org.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=157>, [dostęp: 19.05.2013].

Poznań. Nasze Miasto. Partnerstwo na Rzecz Warty: *Poznań chce odzyskać rzekę*, <<http://poznan.naszemiasto.pl/artukul/galeria/1249605,partnerstwo-na-rzecz-warty-poznan-chce-odzyskac-rzeke,2044555,id,t,zid.html#galeria>>, [dostęp: 19.05.2013].