

Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne

vol. 1

pod redakcją Beaty Namyślak
i Roberta Szmytkie

Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne

vol. 1

pod redakcją Beaty Namyślak
i Roberta Szmytkie

Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 24

Redaktor serii
Zdzisław Jary

Redaktor techniczny
Marek Kasprzak

Recenzent tomu
prof. dr hab. Jerzy Wyrzykowski

Skład komputerowy
Robert Szmytkie

Projekt graficzny okładki
Marek Kasprzak

Ilustracja na okładce:
Widok z wieży kościoła św. Elżbiety we Wrocławiu w kierunku północnym, autor: J. Krupski.

Publikacja sfinansowana ze środków na działalność statutową
Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

Zalecane cytowanie
Namyślak B., Szmytkie R. (red.), 2012, Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne – vol. 1. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 24, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.

©Copyright 2012 by Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

ISBN 978-83-62673-21-6

Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Wrocławski
Plac Uniwersytecki 1, 50–137 Wrocław



Uniwersytet
Wrocławski

Druk i oprawa
I-BIS s.c., ul. Lelewela 4, 53–505 Wrocław

Spis treści

WPROWADZENIE.....	7
WIELCY POLACY XIX WIEKU WE WROCŁAWIU I ŚLADY ICH OBECNOŚCI W PRZESTRZENI WSPÓŁCZESNEGO MIASTA (B. MISZEWSKA)	9
1. Polacy we Wrocławiu pod obcym panowaniem	9
2. Notki biograficzne w życiorysach wybitnych Polaków XIX wieku z uwzględnieniem wrocławskich epizodów	11
3. Utrwalone w przestrzeni miasta „miejsca pamięci”	27
4. Charakterystyka badanych osób ze względu na wybrane cechy	29
5. Posłowie	32
Literatura	32
ZMIANY FUNKCJONALNE TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH I POPRZEMYSŁOWYCH WE WROCŁAWIU PO 1989 ROKU (D. SIKORSKI)	33
1. Wprowadzenie	33
2. Przemiany funkcjonalne terenów przemysłowych	34
3. Krótka charakterystyka miasta Wrocław i jego terenów przemysłowych przed 1989 rokiem	35
4. Przeobrażenia terenów przemysłowych po 1989 roku	38
5. Sukcesja funkcjonalna na terenach przemysłowych miasta	43
6. Podsumowanie	50
Literatura	53
MIASTO KREATYWNE W UJĘCIU TEORETYCZNYM. CHARAKTERYSTYKA I ROZMIESZCZENIE PODMIOTÓW Z SEKTORA KREATYWNEGO WE WROCŁAWIU (B. NAMYSŁAK).....	55
1. Gospodarka kreatywna – zarys problematyki badawczej	56
2. Miasto kreatywne jako przedmiot badań	61
2.1. Wybrane definicje pojęcia	61
2.2. Problemy rozwoju miast kreatywnych w Europie Środkowo-Wschodniej	65
3. Charakterystyka podmiotów reprezentujących działalności kreatywne we Wrocławiu	69
3.1. Wybór podmiotów	69
3.2. Liczba podmiotów	70
3.3. Liczba pracujących	71
3.4. Rok powstania	72
3.5. Rozmieszczenie podmiotów	74
3.6. Wnioski z przeprowadzonej analizy danych	76
4. Podsumowanie	76
Literatura	77
WROCŁAW JAKO WĘZŁ TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO. KIERUNKI I NATĘŻENIE POŁĄCZEŃ ORAZ RYNEK PRZEWOŹNIKÓW AUTOBUSOWYCH (S. KSIAŻEK, P. TOMCZAK)	79
1. Wprowadzenie	79
2. Główne założenia opracowania	80
3. Zarys historii transportu autobusowego w Polsce po 1945 roku	83
4. Obecny stan rozwoju wrocławskiego węzła drogowego	84
5. Poziom lokalny	85
5.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych	85
5.2. Wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych	88
5.3. Rynek przewoźników autobusowych	89
6. Poziom regionalny	90
6.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych	90
6.2. Wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych	96
6.3. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych w 1988 i 2011 r. – analiza porównawcza	97

6.4. Rynek przewoźników autobusowych.....	100
7. Poziom krajowy	104
7.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych.....	104
7.2. Połączenia autobusowe realizowane w czasie wakacji	108
7.3. Wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych.....	109
7.4. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych w 1988 i 2011 r. – analiza porównawcza	111
7.5. Rynek przewoźników autobusowych.....	114
8. Poziom międzynarodowy	115
8.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych.....	115
8.2. Rynek przewoźników autobusowych.....	117
9. Podsumowanie	118
Literatura	120
WROCŁAW MIASTEM RZEK, MOSTÓW I KŁADEK (O. PŁACHTA)	123
1. Przeprawy przez przeszkody – mosty, kładki – definicja, podział, różnice	123
2. Przeprawy przez przeszkody – mosty, kładki – historia.....	124
2.1. Historia przepraw mostowych na świecie.....	124
2.2. Historia przepraw mostowych w Polsce	126
3. Wrocław miastem rzek, mostów i kładek.....	127
3.1. Rozwój przestrzenny Wrocławia – zarys.....	129
3.2. Krótka historia wrocławskich mostów.....	130
3.3. Odra i fosy miejskie jako elementy Wrocławskiego Węzła Wodnego	131
3.4. Kładki piesze nad wodami Wrocławia	134
4. Podsumowanie	146
Literatura	147
WIEJSKIE OSIEDLA WROCŁAWIA I ICH ATRAKCYJNOŚĆ TURYSTYCZNA (R. SZMYTKIE).....	149
1. Wprowadzenie	149
2. Rozwój terytorialny Wrocławia	150
3. Identyfikacja osiedli wiejskich w przestrzeni miasta.....	152
4. Wiejskie osiedla Wrocławia.....	155
5. Przyczyny trwałości struktur przestrzennych dawnych wsi	166
6. Ocena skutków utraty samodzielności administracyjnej	168
7. Funkcje turystyczne wiejskich osiedli Wrocławia.....	170
8. Walory turystyczne wiejskich osiedli Wrocławia	171
9. Podsumowanie	176
Literatura	177

Wprowadzenie

Prezentowana publikacja rozpoczyna nowy cykl rozpraw naukowych, których autorami są pracownicy Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego. Do tej pory wrocławski ośrodek wydawał regularnie m.in. tomy z serii: Regionalne przekształcenia struktur w ujęciu funkcjonalno-przestrzennym, których zadaniem była prezentacja różnorodnych studiów teoretycznych i empirycznych obejmujących swoim zasięgiem szerokie spektrum procesów społecznych i ekonomicznych. Cykl ten doczekał się już 14 publikacji. Tym razem geografowie z sekcji społeczno-ekonomicznej z wrocławskiego ośrodka postanowili zebrać w jednej serii opracowania dotyczące Wrocławia, w różnych jego odsłonach. W pierwszym tomie zamieszczono sześć artykułów, które powstały w ostatnich latach w Zakładzie Analiz Regionalnych i Lokalnych, kierowanym przez prof. dr hab. Barbarę Lubicz-Miszewską. Zamierzeniem jest, aby w kolejnych tomach swoje prace prezentowali również reprezentanci innych dziedzin geografii – geografii turystyki, zagospodarowania przestrzennego czy geografii fizycznej. Niemniej jednak mianownik pozostanie ten sam – wszystkie prace poświęcone będą Wrocławowi.

Pierwszy artykuł autorstwa Barbary Miszewskiej dotyczy miejsc i form upamiętnień w przestrzeni Wrocławia. Autorka skupiła się na śladach obecności wybitnych Polaków żyjących w XIX wieku, których zmienne koleje życia sprowadziły do Wrocławia. Niektórzy z nich przebywali tutaj dłużej, dla innych był to jedynie przystanek w podróży. Licznym pobytom we Wrocławiu sprzyjało położenie miasta – na trasie przejazdu na zachód Europy i do miejscowości kuracyjnych Sudetów, a także bogate życie kulturalne. Do Wrocławia przybyli wówczas polscy twórcy i naukowcy, co niejednokrotnie pozostawiło ślad w ich działalności zawodowej.

Kolejne opracowanie prezentuje przeobrażenia struktury przestrzenno-funkcjonalnej, a w szczególności proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych na obszarze Wrocławia. Autor – Dominik Sikorski – nawiązuje w opracowaniu do szerszego zjawiska zachodzącego aktualnie w przestrzeni wielu miast, a mianowicie, do przechodzenia od formy miasta przemysłowego do miasta postindustrialnego. Opracowanie powstało w oparciu o żmudne badania terenowe. Autor spenetrował wszystkie przemysłowe tereny Wrocławia, a na podstawie dawnych planów miasta odtworzył zmiany funkcjonalne i przestrzenne.

Artykuł Beaty Namyślak poświęcony jest nowemu zjawisku w geografii ekonomicznej, a mianowicie kształtowaniu się miast kreatywnych. Opracowanie składa się z dwóch części, teoretycznej i empirycznej. W części teoretycznej autorka przedstawiła różnorodne definicje miasta kreatywnego i gospodarki kreatywnej spotykane w literaturze przedmiotu. Poza tym, wyróżniono i scharakteryzowano cechy

sektora kreatywnego, a także opisano najbardziej istotne problemy rozwoju miast kreatywnych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Część empiryczna dotyczy badań podmiotów sektora kreatywnego na obszarze Wrocławia i gmin otaczających miasto.

Kolejne opracowanie, którego autorami są Sławomir Książek i Przemysław Tomczak, ma na celu określenie rangi Wrocławia jako węzła transportowego. Autorzy skupili się przede wszystkim na funkcjonowaniu Wrocławia jako węzła transportu autobusowego. Analizie poddane zostały istniejące połączenia komunikacyjne w odniesieniu do czterech poziomów przestrzennych (lokalnego, regionalnego, krajowego i międzynarodowego) oraz rynek przewoźników autobusowych. W artykule przeanalizowano również zmiany, jakie dokonały się w kierunkach i natężeniu połączeń autobusowych w okresie transformacji gospodarki, a także przeprowadzono analizę porównawczą kierunków i natężenia połączeń autobusowych i kolejowych. W opracowaniu zwrócono ponadto uwagę na główne uwarunkowania społeczno-ekonomiczne, mające wpływ na kształtowanie się sieci połączeń komunikacyjnych w przypadku Wrocławia.

W artykule Olafa Płachty zwrócona została uwaga na kładki piesze, powszechnie występujące w przestrzeni Wrocławia. We wstępnej części tekstu autor przedstawił krótką historię przepraw mostowych w Polsce i na świecie. Zasadnicza część opracowania dotyczyła związków Wrocławia z Odrą oraz historii wrocławskich mostów. Następnie dokonano szczegółowej charakterystyki ponad 20 kładek pieszych, które uzupełniają gęstą sieć mostów we Wrocławiu.

W ostatnim artykule, autorstwa Roberta Szmytkie, przedstawione zostały osiedla o wiejskim charakterze funkcjonujące w granicach administracyjnych Wrocławia. Na wstępie dokonano charakterystyki rozwoju przestrzennego miasta w XX w., identyfikując osiedla, które zachowały swój wiejski charakter. Następnie przeprowadzona została analiza przyczyn ich trwałości w strukturze przestrzennej miasta i ocena skutków utraty samodzielności administracyjnej. W artykule dostrzeżono znaczący potencjał turystyczny „wiejskich” osiedli Wrocławia i przeprowadzono analizę ich atrakcyjności turystycznej, która oceniona została przez pryzmat istniejącego zagospodarowania turystycznego, dostępności komunikacyjnej oraz walorów turystycznych występujących na ich terenie.

Przegląd podejmowanych zagadnień umożliwia zarówno zapoznanie się z tematami badawczymi rozwijanymi aktualnie w Zakładzie Analiz Regionalnych i Lokalnych Uniwersytetu Wrocławskiego, jak również stanowi interesujący zestaw opracowań, traktujących niejednokrotnie o problemach słabiej rozpoznanych, a dotyczących miasta, w którym autorzy mieszkają i pracują. Całość, zdaniem redaktorów tomu, stanowi materiał do lepszego poznania Wrocławia od strony przemian funkcjonalno-przestrzennych i gospodarczych.

Beata Namysłak, Robert Szmytkie

Barbara Miszewska
Uniwersytet Wrocławski

Wielcy Polacy XIX wieku we Wrocławiu i ślady ich obecności w przestrzeni współczesnego miasta

Streszczenie: W okresie zaborów wzrosła ranga Wrocławia jako miasta ważnego w życiorysach wielu wybitnych Polaków. Przyczyniło się do tego utworzenie uniwersytetu w 1811 r., na którym mogli studiować studenci z zaboru pruskiego i Śląska, położenie Wrocławia na trasie przejazdu na zachód Europy i do miejscowości kuracyjnych Sudetów, a także bogate życie kulturalne miasta. Dłuższe i krótsze pobyty Polaków z innych zaborów, Wielkopolski i Śląska pozostawiły ślad w ich twórczości, działalności zawodowej, czy choćby pamiątkarskiej. Celem artykułu było natomiast odnalezienie i zarejestrowanie różnorodnych utrwalonych i upamiętnionych śladów obecności wybitnych Polaków XIX w. w przestrzeni Wrocławia.

1. Polacy we Wrocławiu pod obcym panowaniem

Po utracie przez Polskę w XIV w. Śląska, Wrocław znalazł się do 1526 r. we władaniu czeskim, do 1741 r. Habsburgów, a w końcu Prus i epizodycznie także Węgier (1469-1490). Ta różna przynależność państwowa odcisnęła piętno na widocznym do dzisiaj charakterze zabudowy miasta i jego układzie przestrzennym. Zmienne dzieje miasta wpłynęły także na wieloetniczną strukturę miasta, w której Polacy mieli znaczny ale zmniejszający się udział. O ich jednak obecności świadczy chociażby nazwa wsi na Ołbinie – Polnische Neudorf (obecnie Nowowiejska), czy Polnische Gasse na Nowym Mieście, a także inne zniemczone nazwy wsi o wyraźnym słowiańskim rodowodzie. Polacy nie stanowili warstwy ekonomicznie dominującej, a w strukturze miasta, zamieszkiwali dzielnice peryferyjne, jak np. rejon Nowego Targu, Nowego Miasta czy położonego po prawej stronie Odry – Przedmieścia Odrzańskiego. Prawa strona Odry generalnie była zamieszkiwana w większym stopniu przez ludność posługującą się językiem polskim (Kulak 1997). O obecności – polskich głównie – kupców, którzy od średniowiecza przybywali do Wrocławia świadczą nazwy dawnych zajazdów, gdzie zwykli byli się zatrzymywać, np. „Pod dwoma Polakami” na ul. Kuźnicznej.

Wrocław w XIX w. był miastem niemieckim. Szkolnictwo było zgermanizowane, nauczyciele musieli znać język niemiecki, w szkołach obowiązywał zakaz nauki języka polskiego, rozporządzenia ograniczały Polakom dostęp do pracy. Mimo wszystko jednak to pruskie wówczas miasto pozwoliło schronić się wielu Polakom prześladowanym w pozostałych zaborach, znaleźć w nim pracę, żyć we względnej wolności, rozwijać działalność konspiracyjną. Wrocław był magnesem przyciągającym ludzi z zewnątrz. Ogromnym atutem miasta był silny ośrodek uniwersytecki. Tak więc status społeczny Polaków we Wrocławiu paradoksalnie poprawiły rozbiory Polski. Śląsk znalazł się w granicach tego samego organizmu państwowego, co ziemie zaboru pruskiego i na trasie przejazdu Polaków z zaboru rosyjskiego i austriackiego na zachód Europy. Funkcja tranzytowa Wrocławia rosła szczególnie po kolejnych dziewiętnastowiecznych powstaniach polskich.

Wrocław po uruchomieniu tu w 1811 r. Uniwersytetu stał się też miejscem edukacji Polaków z Wielkopolski, Pomorza i Górnego Śląska. W pewnych okresach stanowili oni 1/3 wszystkich studiujących. W 1818 r. założyli tajną organizację „Polonia”, w 1836 r. powstało Towarzystwo Literacko-Słowiańskie, wielce zasłużone dla kształtowania postaw patriotycznych i rozwoju intelektualnego, a w 1841 r. rozpoczęła działalność naukową i dydaktyczną Katedra Języków i Literatur Słowiańskich. Patriotyczna atmosfera w tych placówkach zaowocowała udziałem studentów w kolejnych powstaniach wzniesionych w zaborze rosyjskim i w Wielkopolsce, a także w organizacji przemytu ludzi i broni. Pod koniec XIX w., w latach 1891-1899, działała jeszcze „Concordia” zrzeszająca studentów z Wielkopolski, a w latach 1892-1899 Stowarzyszenie Górnośląskich Akademików. Koniec XIX w. przyniósł pogorszenie sytuacji Polaków na Uniwersytecie Wrocławskim, ponieważ władze pruskie zlikwidowały polskie organizacje studenckie. Poza środowiskiem studenckim istniały też inne organizacje polskie zrzeszające przemysłowców, kupców, kasy zapomogowe, chóry i zespoły śpiewacze (Kulak 1998).

Wrocław był ważnym ośrodkiem gospodarczym. Dwa razy do roku kupcy polscy odwiedzali Wrocław, gdyż odbywały się tu targi wełną. Przybywająca na te targi ludność z Pomorza i Wielkopolski zamieszkiwała w hotelach, przebywała w restauracjach i kawiarniach. Napływ Polaków był tak duży, że znajomość polskiego w hotelach, zajazdach, restauracjach była prawie obligatoryjna. Był to wyjątkowy okres, bo niemieckie dzienniki umieszczały ogłoszenia w języku polskim, zachęcając do odwiedzenia wrocławskich kawiarni i innych miejsc rozrywki (Kulak 1998).

Miasto odwiedzała polska inteligencja. Ludzie ci chodzili na koncerty, do teatru, gdzie można było spotkać polskich solistów, także zespoły teatralne z Poznania lub Krakowa. W wydawnictwie Kornów drukowano książki polskie i w języku

polskim, wysyłane m.in. do zaboru rosyjskiego. W 1848 r. Wrocław był też miejscem kongresu Polaków z wszystkich ziem polskich i z emigracji.

Po II wojnie światowej, po przejęciu Wrocławia przez władze polskie eksponowano szczególnie piastowską przeszłość miasta, utożsamiając ją z przeszłością polską. W miarę głębszego poznawania historii miasta, odsłaniano coraz więcej śladów obecności i działalności Polaków także w popiastowskim okresie historii miasta.

Szczególnie liczne są przekazy o Polakach przebywających we Wrocławiu w XIX w., kiedy Polski nie było na mapie Europy. Wśród licznych Polaków, którzy w krótszych bądź dłuższych okresach przebywali we Wrocławiu znalazła się spora grupa postaci o ugruntowanej pozycji w historii polskiego życia intelektualnego.

W przestrzeni miasta upamiętniano ich, od zarania powojennych dziejów Wrocławia, nadając ulicom ich imię. Z czasem imieniem wybitnych Polaków przebywających we Wrocławiu nazywano różne instytucje np. szkoły, czy sale wykładowe w uczelniach wrocławskich. Inną dość popularną formą pamięci są tablice upamiętniające miejsca zamieszkiwania albo działalności Polaków podczas pobytu we Wrocławiu. Nieliczni spośród „wrocławskich” postaci doczekali się pomników czy chociażby obiektów plastyki artystycznej.

Najczęstszą formą upamiętnienia są nazwy ulic. Takiej formy uhonorowania doczekało się wiele osób. Rodzi się jednak pytanie, na ile to upamiętnienie wiąże się z pobytem danej osoby we Wrocławiu, a na ile z ogólnie uznanymi jej zasługami dla kultury czy nauki polskiej. Dotyczy to np. takiej postaci jak Józef Ignacy Kraszewski czy Juliusz Słowacki i wielu innych.

Obecnością Polaków we Wrocławiu zajmowali się w okresie powojennym przedstawiciele różnych dyscyplin naukowych, ale przede wszystkim historycy i muzykologzy. Dla celów prezentowanego artykułu wykorzystano głównie opracowania Z. Antkowiaka (1970, 1982), J. Czerwińskiego (2010), T. Kulak (1998), M. Zduniak (1984, 2011), a także – szczególnie przy uzupełnianiu notek biograficznych – źródła internetowe i Encyklopedię Wrocławia (2000).

2. Notki biograficzne w życiorysach wybitnych Polaków XIX wieku z uwzględnieniem wrocławskich epizodów

W gronie osób, które uwzględniono w opracowaniu nie znalazły się te, które wprawdzie były we Wrocławiu ale po których pobycie nie pozostał żaden ślad świadczący o ich udziale choćby chwilowym w życiu miasta i z których pobytu nie pozostała żadna zapisana relacja. Nie znalazły się więc informacje dotyczące osób dla których Wrocław był tylko może etapem w podróży. Należą do nich np. Edward

Dembowski, Maria Konopnicka, Cyprian Kamil Norwid, Józef Bohdan Zaleski, a także urodzony we Wrocławiu kompozytor Maurycy Moszkowski.

Osoby, które przebywały we Wrocławiu w dłuższym lub krótszym okresie i których obecność w przestrzeni miasta jest w jakiejś formie zaznaczona, zostały wybrane głównie na podstawie opracowania Z. Antkowiaka (1982). Notki biograficzne zostały w miarę konieczności uzupełnione innymi, podanymi w tekście źródłami. Zbiór uwzględnia 31 osób.

Adam Asnyk (1838-1897), poeta i dramaturg. Urodził się w Kaliszu, studiował medycynę w Warszawie, zagrożony aresztowaniem za wystąpienia studenckie przeciw ustawie zakazującej młodzieżowych związków na uczelni, wyjechał do Wrocławia, gdzie przez dwa semestry (1859/1860) kontynuował studia. Mieszkał na ulicy Uniwersyteckiej 24. Należał do Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego. Tu też miał miejsce pierwszy wieczór autorski poety. Po wyjeździe na wakacje do Warszawy wdał się ponownie w działalność konspiracyjną i został aresztowany, po uwolnieniu wyjechał w 1860 do Paryża i po drodze zatrzymał się przez jeden dzień we Wrocławiu. Obecnie jest patronem jednej z ulic na Karłowicach, gdzie większość ulic upamiętnia polskich poetów.

Jerzy Samuel Bandkie (1768-1835), historyk, językoznawca. Urodził się w Lublinie. W wieku 11 lat zamieszkał u stryja we Wrocławiu i do 1787 roku uczęszczał do Gimnazjum Św. Elżbiety. Po studiach w Jenie i Halle wrócił w 1790 r. do Wrocławia i pracował przez kwartał jako guwerner. Funkcję tę pełnił dalej poza Wrocławiem m.in. w Warszawie. Od 1798 do 1811 r. przebywał ponownie we Wrocławiu i pracował w swoim macierzystym gimnazjum jako nauczyciel j. polskiego, był też tłumaczem przysięgłym j. polskiego. Od 1804 r. był dyrektorem Gimnazjum Św. Ducha na Nowym Mieście i bibliotekarzem przy kościele Bernardynów. Bibliotekarstwo stało się jego pasją. Był też korektorem polskich publikacji wydawnictwa W. B. Korna. Pozazawodowo zajmował się dziejami Śląska i problemami rodzimej ludności tego regionu. W 1811 r. przeniósł się na stałe do Krakowa, gdzie został profesorem bibliografii w Szkole Głównej Krakowskiej. We Wrocławiu Samuel Bandkie patronuje ulicy na Zaciszu.

Edmund Bojanowski (1814-1871), błogosławiony kościoła katolickiego. Urodził się w Grabonogu k. Gostynia. Był założycielem na terenie Wielkopolski wielu instytucji charytatywnych i czytelni dla ludu oraz Zgromadzenia Sióstr Służebniczek NMP. W 1832 r. podjął naukę we Wrocławiu, a w 1835 r. rozpoczął studia filozoficzne na Uniwersytecie. Tablica upamiętniająca okres studiów E. Bojanowskiego we Wrocławiu znajduje przy ul. Katedralnej 9 (fot. 1), a w ogrodzie na zapleczu kamienicy znajduje się jego pomnik (fot. 2) .



Fot. 1. Tablica upamiętniająca miejsce zamieszkania w czasie studiów we Wrocławiu
bł. Edmunda Bojanowskiego, ul. Katedralna 9. Autor: B. Miszewska.



Fot. 2. Pomnik bł. Edmunda Bojanowskiego w ogrodzie kamienicy przy ul. Katedralnej 9.
Autor: B. Miszewska.

Norbert Bonczyk (1837-1893), ksiądz, poeta, działacz narodowy na rzecz polskości Górnego Śląska. Urodził się w Miechowicach k/ Bytomia w rodzinie górniczej. W latach 1858-1862 studiował we Wrocławiu na Wydziale Teologii Katolickiej.

kiej Uniwersytetu Wrocławskiego i filologię słowiańską u Wojciecha Cybulskiego i ks. Wincentego Kraińskiego. W trakcie studiów był członkiem Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego oraz Towarzystwa Górnośląskiego. Imię Norberta Bonczyka (błędnie Bończyka) nosi ulica na Karłowicach.

Fryderyk Chopin (1810-1849), kompozytor i pianista. Urodził się w Żelazowej Woli, po zamieszkaniu w Warszawie lekcje muzyki i kompozycji pobierał u Wojciecha Żywnego i Józefa Elsnera. W 1826 r. na zlecenie lekarzy udał się na kurację do Dusznik i po drodze zatrzymał się na krótko w jedną i drugą stronę we Wrocławiu. Ponownie znalazł się tu w następnym roku na dłużej w drodze powrotnej z Drezna. W kolejnym roku opuszczając na stałe kraj zatrzymał się na cztery dni we Wrocławiu. Zamieszkał wówczas w gospodzie „Pod Złotą Gęsią” w nieistniejącym już budynku przy ul. Ofiar Oświęcimskich. W trakcie pobytu zdążył dać koncert w budynku resursy Kupieckiej przy pl. Teatralnym. (Zduniak 1984, 2011).

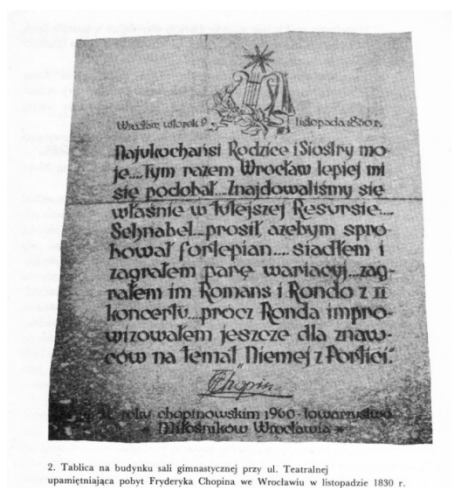
We Wrocławiu poświęcona jest Chopinowi ulica na Zalesiu, gdzie większość ulic ma za patronów polskich kompozytorów. W Parku Południowym znajduje się też pomnik (fot. 3) autorstwa Jana Krucza (Czerwiński 2010), a na ul. Oławskiej drobna rzeźba plastyczna będąca wyrazem hołdu współczesnych wrocławian dla kompozytora (fot. 4) oraz tablica na ul. Teatralnej z fragmentem listu do rodziny opisującego wrażenia z pobytu we Wrocławiu (fot. 5).



Fot. 3. Pomnik Fryderyka Chopina w Parku Południowym we Wrocławiu autorstwa Jana Krucza.
Autor: B. Miszewska.



Fot. 4. Rzeźba poświęcona F. Chopinowi na ul. Oławskiej. Autor: B. Miszewska.



Fot. 5. Tablica upamiętniająca koncert F. Chopina we Wrocławiu z fragmentem listu do rodziny – ul. Teatralna. Źródło: Antkowiak 1982.

Ignacy Chrzanowski (1866-1940), historyk literatury polskiej. Urodził się na Podlasiu. W 1889 r. ukończył filologię klasyczną na Uniwersytecie Warszawskim. Uzyskał stypendium zagraniczne i na miejsce studiów w zakresie – tym razem - filologii polskiej wybrał Wrocław. Studiował tu od 1891 r. pod kierunkiem prof. Władysława Nehringa przez trzy semestry. Dalsze studia kontynuował w Berlinie. A od 1910 r. kierował katedrą historii literatury na Uniwersytecie Jagiellońskim. We Wrocławiu znalazł się jeszcze raz w listopadzie 1939 r. aresztowany w ramach Sonderaktion Krakau. Po pobycie w więzieniu na ul. Kleczkowskiej został przewieziony do obozu koncentracyjnego Sachsenhausen-Oranienburg pod Berlinem, gdzie

zameczony zmarł w 20 stycznia 1940 roku. Ulica Ignacego Chrzanowskiego znajduje się na Karłowicach.

Wojciech Cybulski (1808-1867), profesor języków i literatur słowiańskich. Urodził się w Koninie. W trakcie studiów w Berlinie z zakresu filologii klasycznej i historii spotkał Mickiewicza po jego uwolnieniu z Rosji. W przyszłości stał się znawcą jego twórczości. Na wieść o powstaniu listopadowym przekradł się do Kongresówki. Ujęty w trakcie jednej z bitew dostał się do niewoli i został zesłany w okolice Mińska. Tam dzięki życzliwości spotkanych Rosjan mógł studiować literaturę rosyjską, co zaowocowało w jego karierze naukowej. Po powrocie do Wielkopolski został ponownie uwięziony i po uwolnieniu doktoryzował się w 1836 roku na Uniwersytecie Berlińskim, gdzie też 1841 r. habilitował się. W międzyczasie odbył podróż naukową po wielu uniwersytetach słowiańskich. Przebywał w Pradze, Wiedniu, Bratysławie, Zagrzebiu, Belgradzie, Budapeszcie, Krakowie. W 1860 r. otrzymał jako profesor zwyczajny katedrę języków i literatur słowiańskich na Uniwersytecie Wrocławskim o czym informuje tablica na I piętrze gmachu głównego Uniwersytetu (wspólna dla W. Nehringa). Był pierwszym profesorem wykładającym na tym uniwersytecie po polsku. We Wrocławiu objął też funkcję kuratora Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego. W. Cybulski patronuje ulicy na Przedmieściu Odrańskim, położonej na zachód od Mostu Pomorskiego.

Konstanty Damrot (1841-1895), ksiądz, działacz śląski, pisarz. Urodził się w Lublińcu. Wychowywał się w Wielkopolsce. W wieku 12 lat rozpoczął naukę we Wrocławiu w gimnazjum Św. Macieja przy ul. Szewskiej. W 1862 r. rozpoczął studia filozoficzne na Uniwersytecie, a w 1864 r. przeniósł się na teologię. Uczestniczył w pracach Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego i Towarzystwa Polskich Górnoślazaków, któremu jakiś czas przewodniczył. Po otrzymaniu święceń kapłańskich opuścił Wrocław (<http://pl.wikipedia.org/wik/KonstantyDamrot>). Ulica Damrota znajduje się na północ od Ołbina.

Jan Dzierżoń (1811-1906), ksiądz wybitny znawca pszczelarstwa, autor wielu publikacji z tej dziedziny, urodził się Łowkowicach w pow. kluczborskim. Od 12 roku życia pobierał naukę w szkole przykatedralnej we Wrocławiu, a później na Wydziale Teologii Katolickiej Uniwersytetu Wrocławskiego, gdzie obowiązkowo – ze względu na potrzeby duszpasterskie – nauczany był j. polski. Był m. in. proboszczem parafii na Karłowicach. Ulica jego imieniem znajduje się na Oporowie.

Józef Elsner (1769-1854) kompozytor, pedagog, urodził się w Grodkowie. Prawdopodobnie od 1790 r. kształcił się we Wrocławiu, także w zakresie muzyki. Uczył się w szkole przy klasztorze oo. Dominikanów, a następnie w Gimnazjum Św. Macieja przy Szewskiej. Był członkiem chóru w kościele św. Wojciecha, gdzie odbywały się nabożeństwa dla Polaków. W tym kościele miały też miejsce wykonania pierwszych utworów skomponowanych przez Elsnera. We Wrocławiu występo-

wał też jako skrzypek i kompozytor symfonii i nokturnów wykonywanych na koncertach. Po próbach studiów teologicznych i medycznych opuścił Wrocław w 1789 r. Przyjeżdżał do Wrocławia jeszcze kilkakrotnie w 1800 r. przejazdem do Cieplic, w 1804 r. w związku z wydaniem jego dzieł muzycznych, w 1805 w drodze do Lipska i Paryża i w 1818 r. w drodze do Dusznik. W warszawskim okresie swego życia był nauczycielem muzyki Fryderyka Chopina. We Wrocławiu na budynku klasztoru oo. Dominikanów znajduje się tablica poświęcona J. Elsnerowi (fot. 6), a na Zalesiu ulica.



Fot. 6. Tablica poświęcona J. Elsnerowi. Autor: B. Miszeńska.

Jan Kasprowicz (1860-1926), poeta, profesor literatury porównawczej UJK w Wilnie, urodził się w rodzinie chłopskiej na Kujawach. Po nauce w gimnazjach w Inowrocławiu, Poznaniu, Opolu, Raciborzu i ponownie w Poznaniu, studiował w Lipsku, a w końcu we Wrocławiu. Przebywał w nim cztery lata od 1884 do 1888 r. Uczestniczył w zebraniach Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego, gdzie przedstawiał własne tłumaczenia poezji Shelleya i swoje utwory poetyckie. Wiersze drukował w pismach literackich wychodzących w Petersburgu, zaborze rosyjskim i austriackim, tam też ukazywały się jego korespondencje z Wrocławia dotyczące życia ludności polskiej w tym studentów. Za kontakty z nielegalnymi organizacjami gimnazjalistów został aresztowany i przesiedział pół roku w więzieniu. Po wypuszczeniu na wolność opuścił już na zawsze Wrocław.

Aleja Jana Kasprowicza jest główną arterią Karłowic. Jego imieniem nazwana jest też Szkoła Podstawowa nr 83 przy al. Boya-Żeleńskiego. Dodatkowym miejscem upamiętniającym obecność Kasprowicza we Wrocławiu jest tablica umieszczona na domu nr 17 przy ul. Cybulskiego w której mieszkał w czasie studiów (fot. 7).

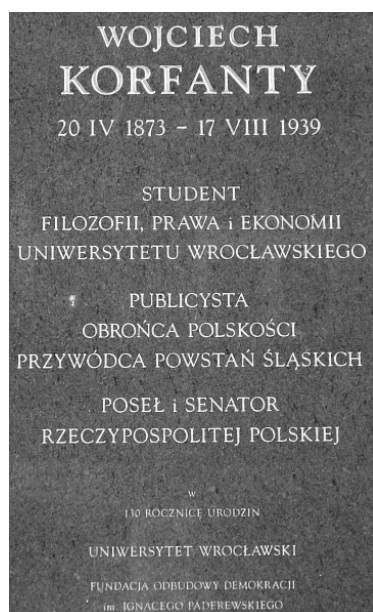


Fot. 7. Tablica na fasadzie domu przy ul. Cybulskiego 17, w którym mieszkał J. Kasprowicz.
Autor: B. Miszewska.

Wojciech Korfanty (1873-1939), polityk, działacz śląski, komisarz plebiscytowy na Śląsku, przywódca powstań śląskich. Urodził się w Siemianowicach. W szkołach doświadczył szykan i pogardy dla wszystkiego co polskie, co wywołało odwrotną reakcję, zainteresowanie polską kulturą i historią. Po rozpoczęciu studiów na Politechnice w Berlinie, przeniósł się do Wrocławia, gdzie w latach 1896-1899 studiował prawo na Uniwersytecie.

Ulica W. Korfanteego znajduje się na Krzykach, a na budynku Prawa Uniwersytetu Wrocławskiego przy ul. Uniwersyteckiej znajduje się tablica informująca o studiach Korfanteego w tym budynku (fot. 8).

Wincenty Czesław Kraiński (1786-1882), ksiądz, pisarz, lektor języków i literatur słowiańskich na Uniwersytecie Wrocławskim. Urodził się w Mierzęcicach pod Będzinem. Studiował mineralogię, medycynę, matematykę na Uniwersytecie Krakowskim, a później w Wiedniu i Paryżu. Doktoryzował się z prawa w Warszawie. Wziął udział w Powstaniu Listopadowym. Na emigracji w Paryżu założył Szkołę Polską. W Rzymie studiował teologię i w wieku 60 lat został księdzem. Na wieść o wydarzeniach Wiosny Ludów udał się do kraju ale dotarł tylko do Wrocławia, w którym spędził pozostałe 34 lata życia. Głosił tu kazania dla miejscowych Polaków, wykładał język polski w seminarium duchownym, został lektorem j. polskiego na Uniwersytecie Wrocławskim, a także języków: rosyjskiego, francuskiego, angielskiego i włoskiego. Pełnił funkcję tłumacza w miejscowych sądach. W. Kraiński angażował się w różne akcje patriotyczne, m. in. ufundował dwa stypendia dla studentów pochodzących z Wielkopolski i Górnego Śląska. Ulica W. Kraińskiego jest pierwszą od zachodu ulicą Nowego Miasta.



Fot. 8. Tablica na budynku prawa UWr przy ul. Uniwersyteckiej upamiętniająca okres studiów prawniczych W. Korfantego. Autor: B. Miszewska.

Józef Ignacy Kraszewski (1812-1887), powieściopisarz, historyk, publicysta. Urodził się w Warszawie. Studiował w Wilnie początkowo medycynę, a później literaturę. Za udział w spisku przygotowującym powstanie został uwięziony i 15 miesięcy spędził w więzieniu (1830-1832). Osiadł na wsi prowadząc gospodarstwo. Pod koniec lat 50. był redaktorem „Gazety Codziennej” w Warszawie. Po wybuchu Powstania Styczniowego zbiegł z kraju. Po raz drugi został uwięziony i skazany na 3,5 roku więzienia w Berlinie. W trakcie licznych podróży Kraszewski wielokrotnie przebywał we Wrocławiu. Sprawozdania z tych pobytów wysyłał do „Gazety Codziennej” wychodzącej w Warszawie, zachwycał się miastem i podkreślał stale widoczne ślady polskiej przeszłości miasta. Utrzymywał kontakty z działającymi we Wrocławiu polskimi organizacjami takimi jak Towarzystwo Literacko-Słowiańskie, Towarzystwo Przemysłowców Polskich, Stowarzyszenie Handlowe Polskie.

Śladem jego obecności we Wrocławiu jest nie tylko ulica na Kleczkowie, ale i tablica pamiątkowa na domu przy ul. Piłsudskiego 32 (fot. 9). Imienia J. Kraszewskiego jest też Szkoła Podstawowa nr 83 przy ul. Boya-Żeleńskiego.

Karol Kurpiński (1785-1857), kompozytor, dyrygent. Urodził się we Włoszakowicach k/Leszna w rodzinie organisty. Już w wieku 12 lat sam pełnił funkcje organisty. Od 14 roku życia przebywał we Lwowie gdzie ucząc muzyki i grając na skrzypcach w zespołach amatorskich pogłębiał wykształcenie muzyczne. Od 1810 r. był wraz z J. Elsnerem dyrygentem w Teatrze Narodowym w Warszawie. Stamtąd został wysłany na poznanie znaczących w Europie teatrów muzycznych. W ten spo-

sób trafił też do Wrocławia, gdzie nie tylko poznawał miasto ale i wysłuchał kilku koncertów i przedstawień muzycznych (Zduniak 1984). Ulica K. Kurpińskiego znajduje się na Zalesiu w sąsiedztwie innych „muzycznych” ulic.



Fot. 9. Tablica upamiętniająca miejsce zamieszkania J. I. Kraszewskiego podczas pobytu we Wrocławiu przy ul. J. Piłsudskiego 32. Autor: B. Miszewska.

Aleksander Teofil Lenartowicz (1822-1893), poeta, rzeźbiarz. Urodził się w Warszawie, tu też debiutował. Zagrożony aresztowaniem za udział w działalności spiskowej uchodzi z Królestwa i trafia m.in. we Wrocławiu, znajdując wsparcie w środowisku polskich studentów. We Wrocławiu bywa kilkakrotnie, nawet po parę miesięcy, zatrzymując się prywatnie przy ul. Kołłątaja 4. Włącza się w działalność Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego. We Wrocławiu wydał „Szopkę” – widowisko o tematyce patriotyczno-religijnej. Swoją ulicę Lenartowicz ma w dzielnicy poetów – na Karłowicach.

Karol Lipiński (1790-1861), skrzypek – wirtuoz, kompozytor, urodził się w Radzynie Podlaskim. Kształcił się we Lwowie, tu też rozpoczął działalność koncertową i kompozytorską. W podróży koncertowych po Europie był w latach: 1821, 1826, 1836, 1837, 1840 we Wrocławiu. Studentom polskim dedykował pieśń na chór męski „Rodacy na wszechnicy wrocławskiej” (Encyklopedia Wrocławia 2000, <http://free.art.pl/lipinski/artysta.htm>).

Imię Karola Lipińskiego nosi wrocławska Akademia Muzyczna, jego nazwisko widnieje na tablicy przed wejściem do Oratorium Marianum na Uniwersytecie, wśród wybitnych wykonawców koncertujących w tej sali (fot. 10). Wymieniony też jest na tablicy u wejścia do Instytutu Filologii Angielskiej Uniwersytetu Wrocławskiego, informującej o gościach istniejącej tu kiedyś gospody „Pod Złoty Berłem” (fot. 11). Ulica K. Lipińskiego znajduje się na Zalesiu.



Fot. 10. Tablica u wejścia do Oratorium Marianum w gmach Uniwersytetu Wrocławskiego informująca o koncertach m. in. K. Lipińskiego, H. Wieniawskiego. Autor: B. Miszewska.



Fot. 11. Tablica na fasadzie Instytutu Filologii Angielskiej w miejscu dawnego hotelu „Pod Złotym Berłem”, upamiętniająca pobyt K. Lipińskiego, F. Skarbka, J. Wybickiego. Autor: B. Miszewska.

Ksawery Liske (1838-1891, historyk, profesor i rektor UJK we Lwowie. Urodził się Śląskowie w pow. rawickim. Po gimnazjum w Lesznie zapisał się na historię na Uniwersytecie Wrocławskim, uczęszczał też na zajęcia z j. polskiego prowadzone przez W. Cybulskiego. Mieszkał przy ul Traugutta 13. Uczestniczył aktywnie w pracach Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego. Za pomoc udającym się do Powstania Styczniowego został aresztowany i siedział w berlińskim więzieniu Moabit. Po uwolnieniu nie wrócił już do Wrocławia. Ulica K. Liskego znajduje się w rejonie Placu Grunwaldzkiego.

Józef Lompa (1797-1863), śląski działacz narodowy, nauczyciel, publicysta. Urodził się w Oleśnie. Po nauce w różnych szkołach w Opolu i Oleśnie – przerywanych z powodów finansowych – w 1815 r. zapisał się do katolickiego seminarium nauczycielskiego we Wrocławiu. Mimo presji germanizacyjnej pogłębił swoją świadomość narodową. Po dwóch latach rozpoczął pracę nauczycielską w różnych miejscowościach Górnego Śląska, pisząc równocześnie artykuły do wychodzących tam pism, wydawał podręczniki szkolne, prace historyczne i etnograficzne. Pisał podręczniki z zakresu pszczelarstwa, warzywnictwa i in. Ulica J. Lompy znajduje się w rejonie Pl. Grunwaldzkiego.

Jerzy Mikulicz-Radecki (1850-1906), lekarz, chirurg, kierownik klinik chirurgicznych w: Krakowie, Królewcu, Wrocławiu. Urodził się w Czerniowcach. Po doświadczeniach zawodowych w Wiedniu, Krakowie i Królewcu otrzymał w 1890 r. katedrę chirurgii we Wrocławiu. Zainicjował budowę kliniki chirurgicznej przy ul. Curie-Skłodowskiej. Wykonał pierwszą operację na otwartej klatce piersiowej. Jego imię nosi Akademicki Szpital Kliniczny przy ul. Borowskiej, w holu znajduje się jego popiersie (fot. 12), a przed starym budynkiem kliniki umieszczona jest upamiętniająca go płaskorzeźba (fot. 13). Ulica przy której mieszkał w rejonie klinik, nosi jego imię (Czerwiński 2010, Encyklopedia Wrocławia 2000).



Fot. 12. Popiersie prof. Jana Mikulicz-Radeckiego w holu szpitala Akademii Medycznej przy ul. Borowskiej. Autor: B. Miszewska.



Fot. 13. Pomnik poświęcony Janowi Mikulicz-Radeckiemu przed gmachem starej kliniki chirurgicznej przy ul. Curie-Skłodowskiej. Autor: B. Miszeńska.

August Mosbach (1817-1884), historyk, publicysta. Urodził się w Podgórzu pod Krakowem ale od 6 roku życia mieszkał we Wrocławiu. Studiował historię na Uniwersytecie, był członkiem Towarzystwa Literacko-Słowiańskiego. Doktoryzował się w 1872 w Jenie. Zajmował się historią Polski i Śląska podkreślając jego związki z Macierzą. Publikował w czasopismach polskich Wielkopolski, Królestwa i Galicji. Ulica jego imieniem znajduje się na południe od Mostu Warszawskiego.

Władysław Nehring (1830-1909), urodził się w Kłecku w pow. gnieźnieńskim. Od 1850 r. mieszkał we Wrocławiu, gdzie podjął studia historyczne i filologiczne. Bardzo aktywnie działał w Towarzystwie Literacko-Słowiańskim. Po ukończeniu studiów w 1855 r. uczył w gimnazjach w Wielkopolsce, w 1868 r. otrzymał katedrę literatur i języków słowiańskich na Uniwersytecie Wrocławskim, którą kierował 39 lat. W latach 1893/1894 był rektorem Uniwersytetu.

Imię W. Nehringa nosi jedna z sal Wydziału Filologicznego Uniwersytetu Wrocławskiego (fot. 14), a na gmachu Wydziału znajduje się poświęcona mu tablica. Kolejna tablica poświęcona Nehringowi i Cybulskiemu jak wspomniano wyżej znajduje się w korytarzu na I piętrze gmachu głównego Uniwersytetu. Ulica W. Nehringa znajduje się w rejonie Pl. Grunwaldzkiego.

Julian Ursyn Niemcewicz (1758-1841), pisarz, działacz polityczno-społeczny. Urodził się w Skokach pod Brześciem Litewskim. Wychowanek Szkoły Rycerskiej angażował się we wszystkie ważne wydarzenia w Polsce, poczynając od Sejmu Czteroletniego po uczestnictwo w administracji Królestwa Kongresowego. Towa-

rzyszył T. Kościuszcze w Stanach Zjednoczonych. Od 1833 r. zamieszkał w Paryżu. W latach 1811-1828 odbył podróż po „historycznie” polskich ziemiach, z których spisywał relacje. W 1821 r. przyjechał do Wrocławia. Zachwycił się architekturą, uniwersytetem i podkreślał widoczne na każdym kroku polskie piętno miasta. Na kościele św. Krzyża umieszczona jest tablica informująca o pobycie Niemcewicza w tym miejscu, natomiast ulica jego imienia znajduje się na Ołbinie.

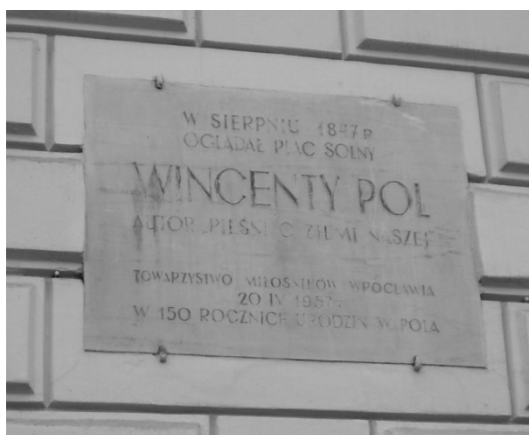


Fot. 14. Sala im. W. Nehringa na Wydziale Filologii U. Wr. przy pl. Nankera 15.
Źródło: <http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/55,88047,6190169,,,8531404.html>

Wincenty Pol (1807-1872), poeta, geograf. Urodził się w Lublinie. Uczył się w Tarnowie i Lwowie, gdzie ukończył dwuletni kurs filozofii na Uniwersytecie. Pracował i studiował na Uniwersytecie Wileńskim. Brał udział w Powstaniu Listopadowym. Podróżował po Europie, administrował majątkami w Galicji. W drodze na kurację w Cieplicach zatrzymał się we Wrocławiu (1847 r.). W relacji z podróży podkreślał polską przeszłość Śląska i powszechność języka polskiego wśród mieszkańców Wrocławia. Doceniał rolę uniwersytetu w kształceniu studentów polskiego pochodzenia. W 1849 roku osiadł w Krakowie i objął na Uniwersytecie Jagiellońskim prowadzenie pierwszej Katedry Geografii.

Wincenty Pol upamiętniony jest we Wrocławiu w kilku miejscach:

- na Uniwersytecie Wrocławskim, w Instytucie Geografii i Rozwoju Regionalnego znajduje się sala wykładowa nazwana jego imieniem,
- imię W. Pola nosi Szkoła Podstawowa nr 9 przy ul. Nyskiej,
- na Karłowicach znajduje się ulica jego imienia,
- na Placu Solnym umieszczono tablicę upamiętniającą jego pobyt we Wrocławiu (fot. 15).



Fot. 15. Tablica upamiętniająca pobyt W. Pola we Wrocławiu na pl. Solnym.
Autor: B. Miszewska.

Fryderyk Skarbek (1792-1866), powieściopisarz, dramaturg, historyk, działacz społeczny. Urodził się w Toruniu. Po liceum w Warszawie wyjechał w 1809 r. na studia do Paryża. Po drodze zatrzymał się we Wrocławiu w gospodzie „Pod Złotym Berłem” na ul. Kuźniczej (patrz fot. 11). Z relacji z podróży wynika dobre wrażenie jakie na nim wywarł Wrocław. Po raz drugi znalazł się we Wrocławiu 1822 r. Tym razem wrażenia nie są tak pozytywne, gani brud, niezdrowe powietrze i boso-nogie kobiety spotykane w mieście. W 1826 r. w drodze na leczenie do Kudowy jest we Wrocławiu po raz trzeci i tym razem zachwyca się zagospodarowaniem terenów pofortecznych, odwiedza wydawnictwo Kornów. Literacki przekaz z tej podróży zawarł w powieści historycznej „Damian Ruszczyc”. Ulica F. Skarbka mieści się na Oporowie.

Juliusz Słowacki (1809-1849), poeta, dramaturg. Urodził się w Krzemieńcu na Wołyniu. Kształcił się w Wilnie, ukończył tu prawo, pracował jako aplikant w jednej z Komisji Rządowych w Warszawie. Opuszczając w 1831 r. kraj zatrzymał się przez dwa tygodnie we Wrocławiu. Wrażenia ambiwalentne przekazywał matce w listach. Zamieszkał w hotelu „Pod Złotą Gęsią” na ul. Ofiar Oświęcimskich 27-29. Po raz drugi przybył do Wrocławia oczekując spotkania z matką w 1848 r. Zamieszkał przy ul. Nowoświdnickiej 3 d (obecnie Świdnicka). Po przyjeździe matki spędzał z nią w czas w hotelu „Pod Białym Orłem” przy ul. Oławskiej, gdzie się zatrzymała.

J. Słowacki jest we Wrocławiu szczególnie bogato uhonorowany. Bowiem poza aleją jego imienia (między Starym Miastem a Mostem Grunwaldzkim) patronuje jeszcze parkowi w sąsiedztwie alei. W parku stoi od 1984 r. jego pomnik (fot. 16., Czerwiński 2010), a na ulicy Oławskiej tablica upamiętniająca jego spotkania z matką (fot. 17), na pl. Kościuszki u wylotu Arkad umieszczona jest tablica infor-

mująca o jego zamieszkiwaniu w tym miejscu (fot. 18), a dodatkowo również IX Liceum Ogólnokształcące nosi imię Juliusza Słowackiego.



Fot. 16. Pomnik J. Słowackiego w parku jego imieniem we Wrocławiu. Autor: B. Miszewska.



Fot. 17. Tablica w miejscu dawnego hotelu „Pod Białym Orłem”, gdzie J. Słowacki spotykał się z matką, przy ul. Oławskiej. Autor: B. Miszewska.



Fot. 18. Tablica na pl. Kościuszki poświęcona J. Słowackiemu. Autor: B. Miszewska.

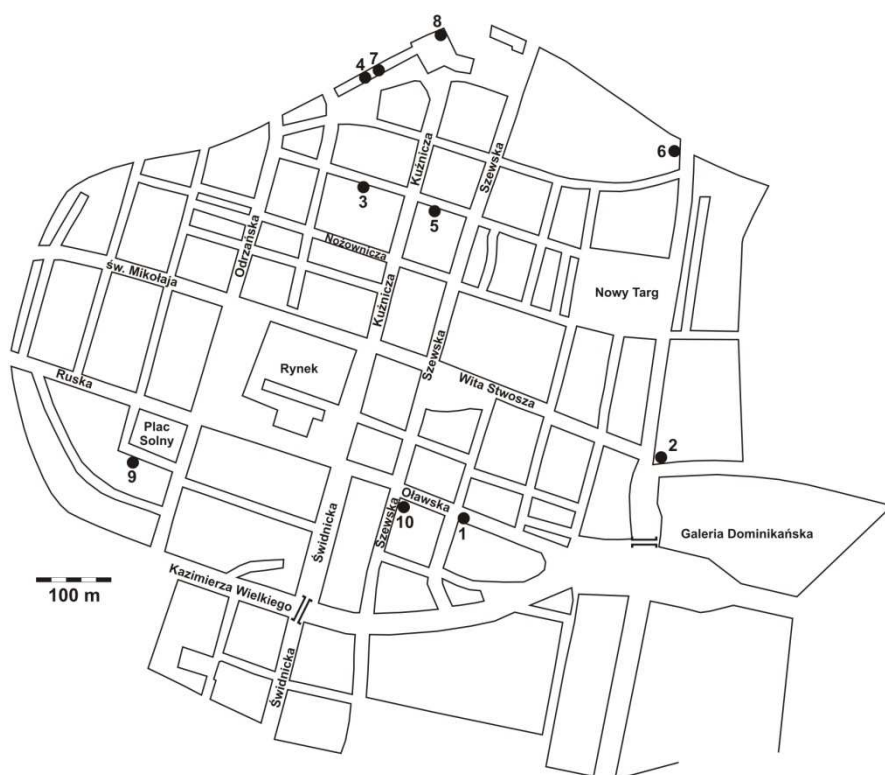
Kornel Ujejski (1823-1897), poeta i publicysta. Urodził się w Beremianach na Podolu. Nauki dość niesystematycznie pobierał w Buczaczu i we Lwowie. Jadąc na studia do Paryża zatrzymał się we Wrocławiu w gospodzie „Pod Złotą Gęsią”, zwiedzał miasto i dostrzegał jego niezatarty polski charakter. Kornel Ujejski ma swą ulicę na Karłowicach.

Henryk Wieniawski (1835-1880), kompozytor, wybitny skrzypek. Urodził się w Lublinie. Kształcił się w Warszawie, a od ósmego roku życia w Paryżu. Od trzynastego roku życia koncertował w Europie i Stanach Zjednoczonych (http://pl.wikipedia.org/wiki/Henryk_Wieniawski). We Wrocławiu koncertował w: 1848, 1849, 1855, 1857, 1877 (Encyklopedia Wrocławia, 2000). Tablica informująca o jego występach w Oratorium Marianum znajduje się u wejścia do sali (patrz. fot. 10), a ulica jego imieniem na Zalesiu.

Józef Wybicki (1747-1822), działacz polityczny, dramaturg, twórca tekstu hymnu narodowego Urodził się w Bendominie na Kaszubach. Uczył się w kolegium jezuickim w Starych Szkotach pod Gdańskiem. W 1767 r. został posłem na sejm, przystąpił do Konfederacji Barskiej. Studiował prawo i historię na uniwersytecie w Lejdzie. Działał w Komisji Edukacji Narodowej, optował za ustawami dla miast w Sejmie Czteroletnim, w Insurekcji Kościuszkowskiej został mianowany generałem, tworzył legiony polskie we Włoszech. W 1802 r. znalazł się we Wrocławiu, gdzie spędził 2 lata wydając w wydawnictwie Kornów kilka książek. Mieszkał we Wrocławiu m. in. w gospodzie „Pod Złotym Berłem” przy ul. Kuźnicznej. Informuje o tym umieszczona wejścia do budynku Filologii Angielskiej tablica (patrz fot. 11). Ulica Józefa Wybickiego znajduje się na Karłowicach.

3. Utrwalone w przestrzeni miasta „miejsca pamięci”

Ze względu na zasięg przestrzenny dziewiętnastowiecznego Wrocławia, miejsca zamieszkiwania i działalności przebywających we Wrocławiu Polaków ograniczały się do centrum współczesnego miasta, czyli do Starego Miasta i dawnych przedmieść, które w XIX wieku znalazły się jego granicach miasta. Na rycinie 1. zaznaczono te wszystkie punkty współczesnego miasta, w których znajdują się obiekty upamiętniające pobyt lub działalność badanych osób. Na mapie nie zaznaczono jednak tych miejsc, których lokalizacja nie jest ściśle zdeterminowana konkretnym momentem w życiu osoby upamiętnianej, np. szkoły imieniem konkretnej osoby. Na mapie nie zaznaczono także ulic nazwanych imieniem analizowanych osób. Ich lokalizacja poza nielicznymi wypadkami jest bowiem związana z tworzeniem gniazd etymologicznych nazw ulic, a nie z konkretnym momentem w życiorysie analizowanych osób.



Ryc. 1. Upamiętnienia Wielkich Polaków XIX wieku w przestrzeni Starego Miasta we Wrocławiu. 1 – Rzeźba poświęcona F. Chopinowi, 2 – Tablica upamiętniająca J. Elsnera, 3 – Tablica upamiętniająca W. Korfańtego, 4 – Tablica upamiętniająca W. Lipińskiego i H. Wieniawskiego, 5 – Tablica upamiętniająca W. Lipińskiego, W. Skarbka i J. Wybickiego, 6 – Sala nosząca imię i tablica upamiętniająca W. Nehrninga, 7 – Tablica upamiętniająca W. Nehrninga i W. Cybulskiego, 8 – Sala im. W. Pola, 9 – Tablica upamiętniająca W. Pola, 10 – Tablica upamiętniająca J. Słowackiego. Autor: R. Szmytkie.

Liczba i rodzaj upamiętnień pozwala dokonać swoistego rankingu rodzajów upamiętnień charakteryzowanych osób (tab. 1). W zestawieniu pominięto rodzaj upamiętnienia jakim są ulice. Poza E. Bojanowskim wszyscy są bowiem patronami ulic we Wrocławiu.

Z zestawienia wynika, że najczęstszą formą upamiętnienia osób są tablice, a równocześnie najmniej wiarygodną jest liczba sal, których może być w rzeczywistości znacznie więcej. Może to też decydować o innej kolejności w podanym niżej rankingu osób. Kilkakrotne formy upamiętnienia dotyczą siedmiu osób:

- Juliusza Słowackiego (5),
- Fryderyka Chopina (3),
- Jana Mikulicz-Radeckiego (3),
- Władysława Nehrninga (3)
- Edmunda Bojanowskiego (2),
- Józefa Ignacego Kraszewskiego (2),

- Karola Lipińskiego (2),
- Wincentego Pola (2).

Tab. 1. Wybitni Polacy według form upamiętnienia ich w przestrzeni miasta.
Źródło: opracowanie własne¹

Formy upamiętnienia			
Tablice	Pomniki	Nazwy szkół, szpitali, parków	Nazwy sal
Edmund Bojanowski	Edmund Bojanowski	Józef I. Kraszewski	Władysław Nehring
Fryderyk Chopin	Fryderyk Chopin (2x)	Karol Lipiński	Wincenty Pol
Wojciech Cybulski	Jan Mikulicz-Radecki (2x)	Jan Mikulicz-Radecki	
Józef Elsner	Juliusz Słowacki	Juliusz Słowacki (2x)	
Jan Kasprówicz			
Wojciech Korfanty			
Józef Ignacy Kraszewski			
Karol Lipiński			
Władysław Nehring (2x)			
Julian Ursyn Niemcewicz			
Wincenty Pol			
Franciszek Skarbek			
Juliusz Słowacki (2x)			
Henryk Wieniawski			

Pozostałe osiem osób upamiętnionych jest jednorazowo najczęściej w formie tablicy. Z zestawienia wynika też, że spośród 31 analizowanych osób 18 osób uwiecznionych jest w przestrzeni miasta tylko ulicą.

4. Charakterystyka badanych osób ze względu na wybrane cechy

Sporządzone notki biograficzne pozwalają nie tylko na wskazanie „spolonizowanych” miejsc w pruskim mieście, ale także na wyłonienie kilku cech charakteryzujących badaną grupę osób. Jedną z nich może być:

- **liczba i długość pobytów osób przybywających do Wrocławia.** Wśród allochtonicznych we Wrocławiu Polaków znaleźli się bowiem tacy, którzy:

- a) znaleźli się we Wrocławiu przejazdem i bawili tu kilka dni lub tygodni, a nawet jak wracali to na równie krótko. Zaliczyć do nich można muzyków: F. Chopina, K. Kurpińskiego, K. Lipińskiego, H. Wieniawskiego; poetów A. Asnyka, T. Lenartowicza, J. U. Niemcewicza, W. Pola, J. Słowackiego K. Ujejskiego; historyków i działaczy politycznych – F. Skarbka, J. Wybickiego;
- b) przebywali po parę miesięcy z różnych powodów i dla różnych celów, tak jak J. I. Kraszewski

¹ Noty biograficzne w tekście. Lokalizacja obiektów na ryc. 1.

- c) znaleźli się we Wrocławiu ze względu na naukę w gimnazjach lub studia. Ich pobyt trwał więc miesiące i lata. W tym gronie znaleźli się przede wszystkim poddani Prus: E. Bojanowski, ks. N. Bonczyk, ks. K. Damrot, ks. J. Dzierżoń, J. Elsner, J. Kasprowicz, W. Korfanty, K. Liske, J. Lompa, ale także I. Chrzanowski z Kongresówki.
- d) podjęli we Wrocławiu pracę, jak np. J. S. Bandkie, W. Cybulski, ks. W. Cz. Kraiński J. Mikulicz-Radecki, A. Mosbach, W. Nehring.

- pochodzenie regionalne.

Jak już wspomniano, korzystne położenie Wrocławia i utworzenie w 1811 r. uniwersytetu spowodowało napływ Polaków z różnych dzielnic Polski, dla których Wrocław stał się miejscem nauki, dłuższym lub krótszym etapem w podróży lub miejscem podjęcia pracy. Rozbiory Polski spowodowały, że w granicach Prus znalazł się nie tylko Śląsk, ale Wielkopolska i Pomorze. Młodzież wielkopolska chcąc studiować, miała do wyboru najbliższe położone miasta Berlin albo Wrocław. I wybierała często ten ostatni, podobnie jak młodzież z Górnego Śląska. Stąd oczywistym wydaje się fakt, że w strukturze „wybitnych Polaków” znaczny udział miały osoby pochodzące z tych dwóch regionów (tab. 2). Dla większości badanych Wielkopolan Wrocław był miejscem nauki, a w wypadku Górnoszlązaków dla wszystkich. W wypadku osób z pozostałych zaborów na pobyt we Wrocławiu wpływały na ogół inne poza edukacyjne względy. Zwraca uwagę duża liczba osób z zaboru rosyjskiego, a mała z zaboru austriackiego. Można przypuszczać, że dla tych pierwszych Wrocław był w większym stopniu miastem tranzytowym w podróży na zachód, a w drugim tę rolę przejął Wiedeń.

Tab. 2. Wybitni Polacy odwiedzający Wrocław wg pochodzenia regionalnego²

Źródło: opracowanie własne³

Pochodzący z			
Wielkopolski i Pomorza	Górnego Śląska	zaboru rosyjskiego	zaboru austriackiego
<i>Adam Asnyk</i>	<i>Norbert Bonczyk</i>	<i>Adam Asnyk</i>	<i>Jan Mikulicz-Radecki</i>
<i>Edmund Bojanowski</i>	<i>Konstanty Damrot</i>	<i>Jerzy Samuel Bandkie</i>	<i>August Mosbach</i>
<i>Wojciech Cybulski</i>	<i>Jan Dzierżoń</i>	<i>Fryderyk Chopin</i>	
<i>Jan Kasprowicz</i>	<i>Józef Elsner</i>	<i>Ignacy Chrzanowski</i>	
<i>Karol Kurpiński</i>	<i>Wojciech Korfanty</i>	<i>Wincenty Cz. Kraiński</i>	
<i>Ksawery Liske</i>	<i>Józef Lompa</i>	<i>Józef I. Kraszewski</i>	
<i>Władysław Nehring</i>		<i>Aleksander Lenartowicz</i>	
<i>Fryderyk Skarbek</i>		<i>Karol Lipiński</i>	
<i>Józef Wybicki</i>		<i>Julian U. Niemcewicz</i>	
		<i>Zygmunt Noskowski</i>	
		<i>Wincenty Pol</i>	
		<i>Juliusz Słowacki</i>	
		<i>Kornel Ujejski</i>	
		<i>Henryk Wieniawski</i>	

² Kursywą zaznaczono osoby, które studiowały na Uniwersytecie Wrocławskim, bądź uczęszczały do któregoś z wrocławskich gimnazjów.

³ Noty biograficzne w tekście.

Kolejna cechą, którą można wyłuskać z podanych wyżej notek biograficznych jest **struktura zawodowa badanych Polaków**, przy całej nieadekwatności pojęcia zawodu do działań i wykształcenia tych osób. W sporządzonym zestawieniu (tab. 3) podstawą klasyfikacji była działalność dominująca i powszechnie kojarzona z daną osobą. Stąd np. Wincenty Pol zaklasyfikowany został jako poeta, a był przecież także wybitnym geografem, a ks. Norbert Bonczyk czy Konstanty Damrot, którzy znaleźli się wśród śląskich działaczy narodowych a byli też poetami i pisarzami.

Tab. 3. Struktura „zawodowa” wybitnych Polaków
Źródło: opracowanie własne⁴

Powieściopisarstwo, poezja, dramatopisarstwo	Działalność społeczna i narodowa	Muzyka	Literaturoznawstwo	Historia	Medycyna
A. Asnyk J. Kasprówicz T. Lenartowicz J. Kraszewski J. Niemcewicz F. Skarbek W. Pol J. Słowacki W. Ujejski	E. Bojanowski N. Bonczyk K. Damrot J. Dzierżoń W. Korfanty J. Lompa J. Wybicki	F. Chopin J. Elsner K. Kurpiński K. Lipiński Z. Noskowski H. Wieniawski	I. Chrzanowski W. Cybulski W. Kraiński W. Nehring	J. Bandkie K. Liske A. Mosbach	J. Mikulicz-Radecki

Z zestawienia wynika, że prawie wszyscy wyróżnieni w badaniu Polacy reprezentowali dziedziny społeczne i humanistyczne. Prof. Mikulicz-Radecki jest w tym gronie jedynym przedstawicielem innego nurtu wiedzy. Warto też zwrócić uwagę, że działacze społeczni i narodowi wywodzili się głównie z Górnego Śląska, wielu z nich było księżmi katolickimi, chociaż i wśród pozostałych mamy wielu powstańców, więźniów politycznych, legionistów ale dla nich była to jedna z wielu uprawianych form aktywności wynikająca z potrzeby chwili. Formy aktywności Polaków determinowane były często sytuacją polityczną w jakiej znalazł się podczas zaborów naród polski. Z jednej strony była to konieczność umacniania świadomości i krzewienie kultury narodowej, a z drugiej rozwijanie wszelkich form działalności, które miały na celu odzyskanie niepodległości. Warto tu podkreślić rolę, jaką w umacnianiu świadomości narodowej i poszerzaniu wiedzy intelektualnej odgrywało wspomiane przy wielu osobach Towarzystwo Literacko-Słowiańskie. W zasięgu jego oddziaływania byli nie tylko polscy studenci i wykładowcy Uniwersytetu ale i osoby spoza tego kręgu, jak np. J. I. Kraszewski czy T. Lenartowicz.

⁴ Noty biograficzne w tekście.

5. Posłowie

Żyjąc we współczesnym Wrocławiu, w miarę upływu czasu i wyrastania nowych pokoleń Wrocławian, coraz słabiej uświadamiamy sobie niemiecką przeszłość miasta. Z drugiej strony nie znamy często znaczenia, jakie w tym mieście - za niemieckich czasów dla trwania tu polskości – miała rodzima ludność polska, jaka była rola polskich organizacji i czym był Wrocław dla Polaków z innych dzielnic polskich. Stąd bardzo cenne i pożyteczne są wszelkie formy utrwalania w przestrzeni miasta śladów obecności i działalności autochtonicznych i allochtonicznych Polaków. Szkoda jednak, że jest ich stosunkowo mało, a te które są np. tablice pamiątkowe są słabo wyeksponowane i często nieczytelne.

Literatura

- Antkowiak Z., 1970. Ulice i place Wrocławia. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
Antkowiak Z., 1982. Patroni ulic Wrocławia. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
Czerwiński J., 2010. Wrocław, przewodnik. Wydawnictwo Kartograficzne EKO-GRAF, Wrocław.
Encyklopedia Wrocławia. 2000. red. Jan Harasimowicz, Wydawnictwo Dolnośląskie.
Kulak T., 1998. Wrocław. Przewodnik historyczny. Wydawnictwo Dolnośląskie.
Zduniak M., 1984. Muzyka i muzycy polscy w dziewiętnastowiecznym Wrocławiu. Monografie Śląskie – Polacy na Śląsku. Ossolineum, Wrocław.
Zduniak M., 2011. Fryderyk Chopin we Wrocławiu. W: Tradycje śląskiej kultury muzycznej, XII, Akademia Muzyczna im. K. Lipińskiego we Wrocławiu, Wrocław.

Strony internetowe

- <http://pl.wikipedia.org/wik/KonstantyDamrot>.
<http://free.art.pl/lipinski/artysta.htm>.
http://pl.wikipedia.org/Wiki/Henryk_Wieniawski
<http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/55,88047,6190169,,,8531404.html>

Dominik Sikorski
Uniwersytet Wrocławski

Zmiany funkcjonalne terenów przemysłowych i poprzemysłowych we Wrocławiu po 1989 roku

Streszczenie: Badania dotyczące przeobrażeń struktury przestrzenno-funkcjonalnej w miastach należą do ważnego kierunku poszukiwań w geografii miast i szerzej w geografii społeczno-ekonomicznej. Zmniejszanie się udziału terenów przemysłowych w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast jest jednym z charakterystycznych przejawów przechodzenia od formy miasta przemysłowego do miasta postindustrialnego. W artykule przedstawiono zmiany funkcji terenów przemysłowych i poprzemysłowych na przykładzie stolicy województwa dolnośląskiego. Wrocław, z uwagi na swoje znaczenie, był jednym z pierwszych miast regionu, gdzie wspomniane zmiany wystąpiły na większą skalę i istotnie wpłynęły na strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta.

1. Wprowadzenie

Struktura przestrzenna miast w Polsce w ciągu ostatnich ponad dwudziestu lat uległa istotnym przeobrażeniom. Transformacja ustrojowa i gospodarcza, która rozpoczęła się w naszym kraju pod koniec 1989 r., znacząco wpłynęła na przebieg procesów i zjawisk zachodzących wewnątrz tkanki miejskiej. Ważnym aspektem tych przeobrażeń były i są przebiegające na terenach miast przemiany funkcjonalne terenów przemysłowych.

Przemiany funkcjonalne terenów przemysłowych są nieuchronnym skutkiem procesu restrukturyzacji gospodarki. W krajach gospodarki rynkowej zaznaczyły się one już od początku lat pięćdziesiątych i w znacznie większej skali wystąpiły po kryzysie paliwowym w 1973 r. W dużych aglomeracjach Europy Zachodniej notowano wówczas znaczne spadki aktywności przemysłowej, które w konsekwencji doprowadziły do głębokich przekształceń przestrzeni miejskiej (Piech 1998).

W Polsce o przemianach funkcjonalnych terenów przemysłowych na szeroką skalę można mówić dopiero od momentu wprowadzenia w życie tzw. planu Balcerowicza na początku lat 90. XX w., regulującego i przystosowującego rynek kra-

jowy do zasad gospodarki wolnorynkowej. Wtedy to w wyniku wprowadzenia nowych uregulowań prawnych i gospodarczych o losie przedsiębiorstw zaczęły decydować normalne prawa rynkowe oraz zasady konkurencyjności. Podmioty gospodarcze, szczególnie podmioty produkcyjne dotąd szczególnie chronione w modelu gospodarki centralnie sterowanej, stanęły przed szybką koniecznością przystosowania się do nowej rzeczywistości gospodarczej.

Nowe warunki gospodarowania i nowe zasady zarządzania uruchomiły proces istotnych przemian w strukturze funkcjonalnej miast w Polsce. Przekształcenia zachodzące w gospodarce musiały wpłynąć na bazę ekonomiczną większości miast (Słodczyk 2001).

Nieprzystosowanie się do nowych metod i zasad funkcjonowania na rynku gospodarczym zazwyczaj prowadziło do stopniowego lub w skrajnych przypadkach do natychmiastowego upadku danego zakładu przemysłowego. Dochodziło do swoistej dezindustrializacji terenów przemysłowych (ograniczenia lub likwidacji działalności gospodarczej w danym miejscu) w tkance miejskiej (Jałowiecki 1996). A w konsekwencji do powstania nadmiaru nieużytkowanych terenów przemysłowych oraz poprzemysłowych w strukturze przestrzennej miast, które ulegały przeobrażeniom funkcjonalnym.

2. Przemiany funkcjonalne terenów przemysłowych

Przemiany funkcjonalne terenów przemysłowych w Polsce po 1989 r. wywołane były głównie przez proces sukcesji funkcjonalnej (proces dyfuzji-sukcesji).

Dyfuzja w badaniach geograficznych oznacza rozprzestrzenianie się określonych zjawisk (np. sposobu użytkowania ziemi). W procesie rozwoju miasta występuje zjawisko dyfuzji typu relokacyjnego oraz dyfuzja typu ekspansji (Słodczyk 2001). Oba typy dyfuzji występują na terenach przemysłowych.

Należy przypomnieć, że pojęcie sukcesji w badaniach geograficznych zostało zapożyczone z ekologii roślin. Generalnie pojęcie to oznacza zastępowanie jednego rodzaju użytkowania ziemi przez inny. Najczęściej zmiana charakteru użytkowania wiąże się również ze wzrostem jego intensywności. Pojęcie sukcesji w badaniach przestrzeni miasta zastosowane zostało przez Burgessa w odniesieniu do zmian typu użytkowania ziemi w mieście rozwijającym się według modelu koncentrycznego (Słodczyk 2001).

W niniejszej pracy przyjęto, że sukcesja funkcjonalna na terenach przemysłowych to proces zmiany użytkowania ziemi polegający na stopniowym wypieraniu funkcji przemysłowej z terenów produkcyjnych poprzez pojawienie się na tych terenach podmiotów gospodarczych z sfery pozaprodukcyjnej lub poprzez powstanie nieużytku poprzemysłowego.

Sukcesja funkcjonalna na terenach przemysłowych jest zjawiskiem towarzyszącym przemysłowi od początku jego powstania, aczkolwiek zjawisko to zyskało na znaczeniu w procesie przemian funkcjonalnych miast dopiero w latach 50. i 70. w Europie Zachodniej, a w Polsce po 1989 r. Wynikało to głównie z potrzeby przeprowadzenia procesu restrukturyzacji przemysłu zaistniałej w wyniku zmian strukturalnych gospodarki i postępu technologicznego lub w wyniku transformacji ustrojowo-gospodarczej.

Warto przy tym zauważyć, że proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych w miastach w Polsce nie da się porównać do analogicznego procesu przebiegającego na terenach industrialnych miast Europy Zachodniej. Wynika to głównie z gwałtownie przebiegającego w Polsce procesu przemian gospodarczych polegającego na przejściu z gospodarki centralnie planowanej do gospodarki wolnorynkowej. Dynamizm, żywiołowość tego procesu w naszym kraju spowodowały, że przemiany terenów przemysłowych przebiegały w o wiele szybszym tempie niż to miało miejsce w Europie Zachodniej. Ponadto, często na obraz terenów przemysłowych w Polsce wpływał brak uwarunkowań prawnych lub ich nieprzestrzeganie oraz chęć jak najszybszego dogonienia gospodarek zachodnich, zazwyczaj bez uwzględnienia ceny takich przemian.

Badany proces przebiegał z różnym natężeniem i zazwyczaj powodował głębokie przemiany funkcjonalne terenów miejskich i przemysłowych. Przykładem miasta, gdzie sukcesja funkcjonalna istotnie wpłynęła na obraz terenów przemysłowych i tym samym strukturę funkcjonalną miasta jest Wrocław.

3. Krótka charakterystyka miasta Wrocław i jego terenów przemysłowych przed 1989 rokiem

Wrocław położony jest na Nizinie Śląskiej, nad Odrą we wschodniej części województwa dolnośląskiego. Miasto liczy 632.146 mieszkańców i zajmuje powierzchnię 292,82 km² (Powierzchnia... 2011).

Pierwsze potwierdzone wzmianki o miejscowości pochodzą z 1000 r., kiedy to w mieście utworzono biskupstwo. Od 1138 r. Wrocław był stolicą diecezji Śląskiej. Pierwsza próba lokacji miasta pochodzi z ok. 1226 r., ponowiona po zniszczeniu w 1241 r. miasta przez Tatarów. W 1261 r. Wrocław otrzymał pełne prawa miejskie magdeburskie, w 1272 r. uzyskał prawo zakładania cechów, a w 1274 r. prawo składu (Bochiński, Zawadzki 1999).

Początkowo rozwój działalności produkcyjnej we Wrocławiu związany był z rozwojem cechów i warsztatów rzemieślniczych. W XV w. najwięcej było cechów

i warsztatów rzemieślniczych o profilu spożywczym. Jednakże już w XVI w. największe znaczenie miał cech i warsztaty odzieżowe.

Wiek XVIII to wiek wielkich przemian w działalności produkcyjnej Wrocławia. W tym czasie ujawniają się wszelkie niedogodności związane z prowadzeniem działalności produkcyjnej w ramach organizacji cechowych. Spada jakość wykonywanych towarów, a dostanie się do danego cechu wymagało coraz większych nakładów pieniężnych.

W tym wieku pojawiły się manufaktury, które wprowadzały system nakładczy w produkcji i tym samym zwiększały jej skalę. Powstające manufaktury początkowo przeważnie były konglomeratem kilkunastu warsztatów rzemieślniczych, rozproszonych po różnych częściach miasta i zatrudniających łącznie do ok. 100 osób. Żywotność takich manufaktur, szczególnie manufaktur tekstylnych była kilkuletnia lub kilkunastoletnia, co związane było głównie z ogólnie złą sytuacją gospodarczą we Wrocławiu w tamtym stuleciu (faworyzowanie Berlina przez władców pruskich, gospodarka o zaszłościach feudalnych, uzależnienie produkcji od zagranicznych dostaw i od zagranicznego pracownika oraz brak zdolnych przedsiębiorców) (Maleczyński 1958).

Od połowy XVIII w. datuje się także rozwój rafinerii cukru we Wrocławiu opartej na produkcji cukru z trzciny cukrowej. Zakład produkujący cukier z trzciny cukrowej powstał w mieście w 1772 r. na obecnej ul. Księcia Witolda, a produkcja w nim trwała do lat 50. XX w. Dziś na tych terenach znajdują się budynki innego zakładu produkcyjnego – Herbapolu SA.

Ogólnie w ostatnich latach XVIII w. w manufakturach zatrudnionych było ok. 2300 osób, z tego 1300 pracowało w systemie nakładczym rozproszonym. W produkcji rzemieślniczej zatrudnionych było ok. 7500 ludzi (Kulak 2001). Łącznie w działalności produkcyjnej i około produkcyjnej zatrudnionych było ok. 10.000 ludzi, co stanowiło ok. 17% ludności Wrocławia. Coraz więcej powstawało manufaktur scentralizowanych, które dzięki zdobyczom rewolucji przemysłowej stopniowo zamieniały się w zakłady przemysłowe.

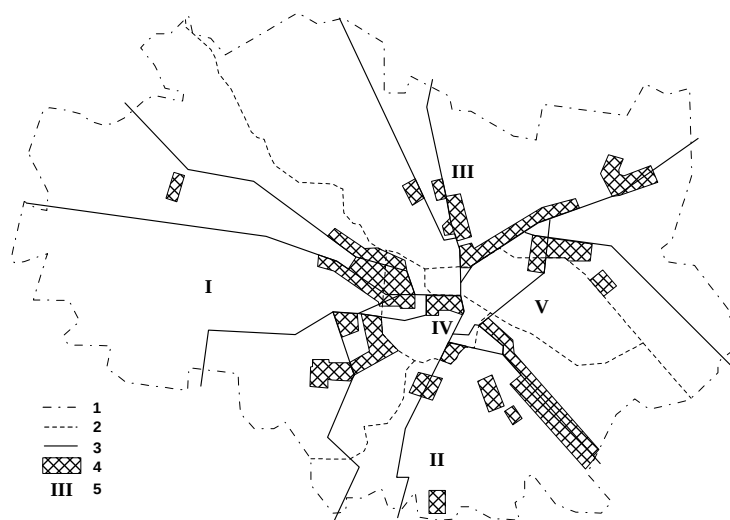
Od początku XIX w. działalność produkcyjna we Wrocławiu ulegała dynamicznej ekspansji terytorialnej. Tereny przemysłowe zajmowały sukcesywnie coraz to większy obszar powierzchniowy miasta i jego najbliższych okolic. Potencjał produkcyjny przemysłu wzrastał z roku na rok. Przemysł jako dziedzina działalności gospodarczej zyskiwał na znaczeniu. Systematycznie powiększała się liczba osób zatrudnionych w zakładach przemysłowych.

Proces ten jeszcze bardziej się uaktywnił pod wpływem zmian zachodzących w samym mieście. Wyburzono fortyfikacje miejskie, zasypano fosę miejską, wprowadzono kolej żelazną na terytorium miasta oraz „usławniono” Odrę – to tylko główne przeobrażenia, jakie zaszły we Wrocławiu w XIX w., które przyczyni-

ły się do wolnej i swobodnej ekspansji terenów przemysłowych. Następował proces industrializacji miasta.

Przez prawie cały XX wiek w tej materii nie doszło do większych zmian. Nadal, w tym czasie następowała ekspansja terenów przemysłowych. Nowym zjawiskiem w I połowie XX w. była stabilizacja istniejących już obszarów działalności produkcyjnej. Zakłady przemysłowe coraz częściej zaczęły charakteryzować się stabilizacją lokalizacji na danym terenie przemysłowym trwającą nieprzerwanie od kilku, kilkunastu do nawet kilkudziesięciu lat.

Działalność przemysłowa lokowana była głównie wzdłuż szlaków komunikacyjnych i transportowych, zarówno wodnych jak i kolejowych. Takie rozmieszczenie lokalizacji działalności produkcyjnej we Wrocławiu wynikało przede wszystkim z zależności zakładów przemysłowych od dostaw surowców i półfabrykatów przewożonych środkami transportu kolejowego i wodnego lub z powstających więzi kooperacyjnych, tzw. korzyści natury techniczno-technologicznej, jakie mogły wywiązać się między zakładami (ryc. 1) (Slenczek 1996).



Ryc. 1. Strefy przemysłowe we Wrocławiu. Źródło: Slenczek 1996:
1 – granica miasta, 2 – granice dzielnic, 3 – ciągi komunikacyjne,
4 – strefy przemysłowe, 5 – dzielnice miasta.

Dopiero przemiany zapoczątkowane na początku lat 90. XX w. przyniosły zmianę sytuacji. Uaktywnienie mechanizmu renty gruntowej i zasad gospodarki wolnorynkowej spowodowało, że znaczna część terenów przemysłowych we Wrocławiu ulegała przeobrażeniom, z których największe znaczenie dla gospodarki miasta miał wymiar przemian funkcjonalnych.

4. Przeobrażenia terenów przemysłowych po 1989 roku⁵

W latach 1989-2009 we Wrocławiu liczba pracujących w przemyśle spadła z 80 200 do 50 097 osób w 2009 r., czyli o ponad 1/3. Obecnie w przemyśle pracuje 21,7% pracujących w mieście. Także liczba przemysłowych podmiotów gospodarczych w latach 1999-2009 uległa istotnemu obniżeniu, z 8573 do 6397 podmiotów (co stanowiło 25,4% wszystkich podmiotów przemysłowych). W 2009 r. stanowiły one tylko 6,6% podmiotów gospodarczych miasta.

We Wrocławiu, w największym mieście regionu, istniało lub istnieje ponad 50 ważnych zakładów przemysłowych wymienionych w Encyklopedii Wrocławia (2001). Wśród nieistniejących już fabryk warto zwrócić uwagę na:

- **Cukrownię "Wrocław" S.A.** (fot. 1) (producent cukru): zlokalizowaną przy al. Poprzecznej 37, która powstała w 1881 r. Jeszcze w 1999 r. była dużym zakładem pracy, aby w 2008 r. zostać zamknięta, a w 2010 r. wyburzona. Obecnie tereny cukrowni są przykładem nieużytku poprzemysłowego (fot. 2);
- **Młyn Sułkowice** (producent mąki): zlokalizowany przy al. Poprzecznej 33-35, który powstał w 1890 roku. Od kilku lat już nic nie produkuje. Obecnie na terenie młyna zlokalizowanych jest 9 nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych (głównie handlowych), a co niedzielę na placu wokół zakładu odbywa się giełda (targ) z kilkudziesięcioma stoiskami. Warto zanotować, że właściciel Młyna Sułkowice poszukuje obecnie inwestora strategicznego w celu przeprowadzenia rewitalizacji zakładu i stworzenia na jego terenie Centrum Wielofunkcyjnego Biuro-Uługowo-Handlowego;
- **Browary Dolnośląskie "Piaś" S.A.** (producent piwa): zlokalizowane przy ul. Jedności Narodowej 204-210, powstałe w latach 1892-1894. Browary te produkowały piwo do 2004 r. W 2007 r. amerykański deweloper firma Clairmont Global postanowiła wykupić cały teren browaru z myślą jego rewitalizacji i utworzenia kompleksu budynków mieszkalnych z funkcjami usługowymi oraz biurowymi. Koszt inwestycji szacowano na ok. 500 mln zł. Jeszcze w tym samym roku przystąpiono intensywnie do realizacji inwestycji poprzez wyburzenie kilku budynków (nie znajdujących się na liście zabytków) i uporządkowania placu budowy. Niestety w 2008 r. niespodziewanie, tempo realizacji inwestycji spadło drastycznie. Inwestor tłumaczył to światowym kryzysem gospodarczym. Od kilku lat tereny Browaru Piastowskiego są przykładem nieudanej i zaniechanej rewitalizacji;

⁵ Podane dane w tym podrozdziale pochodzą z systemu REGON lub Banku Danych Lokalnych.



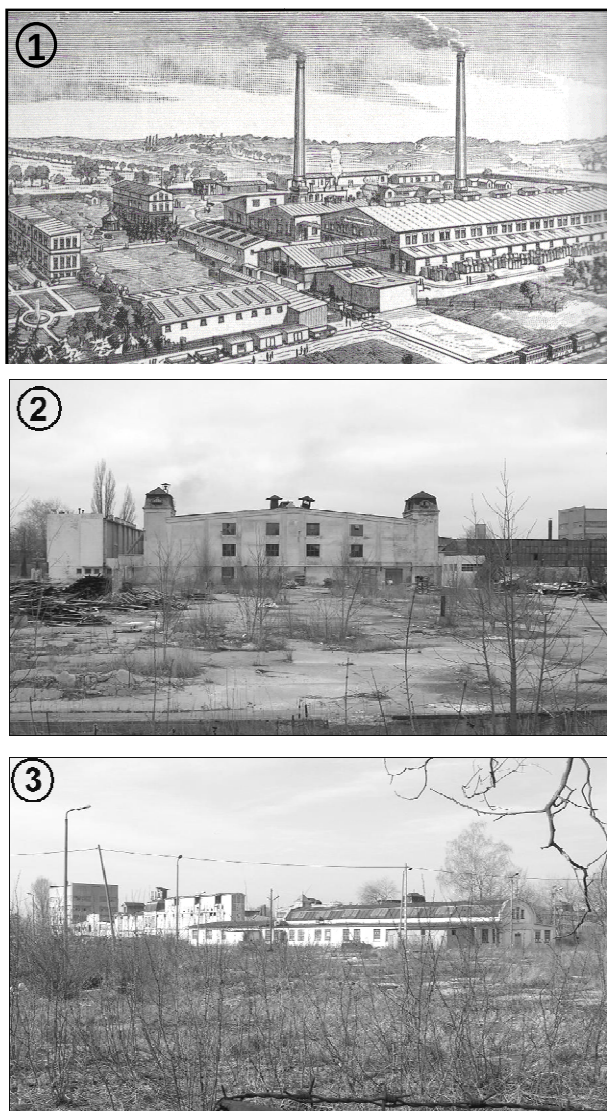
Fot. 1. Cukrownia "Wrocław" na początku XXI wieku.
Autor: D. Sikorski.



Fot. 2. Nieużytek poprzemysłowy po Cukrowni "Wrocław".
Autor: D. Sikorski

- **Wrocławskie Zakłady Materiałów Ogniotrwałych S.A.** (fot. 3) (producent wyrobów ceramicznych): zlokalizowane przy ul. Trzmielowickiej 16-20, które powstały w 1889 r. Jeszcze w 1999 r. prowadziły działalność, aby następnie przez prawie 10 lat popadać w ruinę i zostać ostatecznie wyburzone w 2009/2010 r.

Wrocław jest przykładem miasta, gdzie niewiele wartych rewitalizacji obiektów poprzemysłowych zdołano z powrotem przywrócić do użytkowania. Zazwyczaj były one wyburzane, a na ich miejsce powstawały nowe inwestycje lub zamieniane były w nieużytek poprzemysłowy.



Fot. 3. Wrocławskie Zakłady Materiałów Ogniotrwałych. Źródło: Harasimowicz 2001.
1 - koniec XIX w., 2 - 2005 r., 3 - 2011 r.

Do najważniejszych przemysłowych podmiotów gospodarczych istniejących obecnie na terenie miasta można zaliczyć:

- **PZL-Hydral** (dawna Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego im. Bolesława Krzywoustego) (producent zespołów i części do maszyn, w tym silników spalinyowych, pomp hydraulicznych): zlokalizowany przy ul. Bierutowskiej 57/59, który powstał w 1946 r. Przez wiele lat zakład ten zatrudniał ponad 1000 pracowników, obecnie zatrudnia ok. 850 osób,

- **Fabryka Maszyn Rolniczych "Archimedes"** (producent m.in. narzędzi pneumatycznych, elementów ciągników i maszyn rolniczych): zlokalizowana przy ul. Robotniczej 72, która powstała w 1875 r. Obecnie zatrudnia ona ok. 170 pracowników. Na terenie zakładu działa także 8 innych przemysłowych i 48 nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych (22 z sekcji G ⁶, 6 z sekcji M, po 4 z sekcji F, H, N, 3 z sekcji J, po 2 z sekcji K, S oraz jedna firma z sekcji L),
- **Fabryka Maszyn Rolniczych Pilmet** (producent m. in. narzędzi pneumatycznych): zlokalizowana przy ul. Metalowców, która została założona w 1952 r. Obecnie zatrudnia ok. 100 pracowników. Na terenie zakładu dodatkowo działają 4 przemysłowe i 32 nieprzemysłowe podmioty gospodarcze (12 z sekcji G, 8 z sekcji F, po 3 z sekcji M, N, po 2 z sekcji K, S, po jednym z sekcji H i L),
- **Fabryka Wagonów "Pafawag"** (producent wagonów, głównie towarowych): zlokalizowana przy ul. Fabrycznej 12, która powstała w 1839 r. Obecnie fabryka ta nosi nazwę Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. i zatrudnia ok. 800 pracowników. Na terenie fabryki działa ponadto 7 przemysłowych i 29 nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych (11 z sekcji G, po 5 z sekcji N, S, 3 z sekcji M, 2 z sekcji F oraz po jednym z sekcji H, I i L),
- **Fabryka samochodów ciężarowych i autobusowych "Volvo"**: zlokalizowana przy ul. Mydlanej 2, obecnie zatrudniająca ponad 1000 pracowników. Ponadto na terenie fabryki działa związek zawodowy oraz firma świadcząca usługi naukowo-techniczne,
- **Dolnośląskie Zakłady Wytwórcze Maszyn Elektrycznych "Dolmel"** (producent generatorów dla elektrowni i silników dużej mocy): zlokalizowane przy ul. Fabrycznej 10, które powstały w 1947 r. Obecnie zakłady te wchodzi w skład koncernu Siemens. Dodatkowo na terenach zwolnionych przez ten zakład pracy działa 11 przemysłowych i 69 nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych (29 z sekcji G, 7 z sekcji S, 6 z sekcji M, po 4 z sekcji F, J, N, po 3 z sekcji H, P, R, po 2 z sekcji K, Q oraz po jednym z sekcji L i O),
- i wiele innych zakładów przemysłowych.

Na terenie miasta można wyróżnić aż 257 większych terenów przemysłowych, które zajmują łączną powierzchnię 1882,27 ha (6,4% powierzchni miasta) (ryc. 2). Średnia powierzchnia jednego terenu przemysłowego w stolicy województwa dolnośląskiego wynosiła 7,33 ha w 2009 r.

Zdecydowana większość terenów przemysłowych Wrocławia powstało przed 1989 r. (ryc. 2 i tab. 1). Średnia powierzchnia przypadająca na jeden podmiot przemysłowy wynosiła 0,29 ha w 2009 r.

⁶ Sekcje według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007.

Tab. 1. Tereny przemysłowe we Wrocławiu w latach 1989-2009. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z systemu REGON, badań terenowych oraz map ze zbioru IGRR.

	Podmioty przemysłowe		Średnia powierzchnia na 1 podmiot przem. ⁷ [ha]
	liczba	powierzchnia [ha]	
1989	b. d.	1846,95	b. d.
1999	8573	1879,78	0,22
2009	6403	1882,27	0,29

Budynki, w których prowadzona była działalność produkcyjna zajmowały 355,49 ha, co stanowiło 18,9% powierzchni terenów przemysłowych miasta pod koniec 2009 r. Łącznie na badanych terenach było 6403 podmioty przemysłowe w aż 946 obiektach przemysłowych. Były to przede wszystkim podmioty z sekcji C – 6285 podmiotów, podmiotów z sekcji B było 53, z sekcji D – 54 a z sekcji E – 11. Duża liczba budynków, ale przy tym relatywnie mała ich powierzchnia przy dość znacznej liczbie podmiotów przemysłowych powodowała, że średnia powierzchnia budynku przypadająca na jeden podmiot przemysłowy wynosiła tylko 560 m². Natomiast na 1 budynek przypadało średnio aż 6,77 podmiotów przemysłowych.

Większość przemysłowych podmiotów gospodarczych we Wrocławiu powstała po 1989 r. (tab. 2). Najwięcej obecnych firm przemysłowych w mieście powstało w latach 1990-1994 (2480 podmioty – 38,7% ogółu podmiotów). Do 1999 r. powstało łącznie 4390 (68,5%) podmiotów przemysłowych obecnie działających. Świadczy to o ich umiejętności utrzymać się na rynku przez dłuższy okres czasu.

Tab. 2. Podmioty przemysłowe we Wrocławiu wg czasu powstania w 2009 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu REGON wg stanu na 31.12.2009.

Rok		1989	1994	1999	2004	2009	Suma
Podmioty przemysłowe	liczba	283	2480	1627	843	1170	6403
	udział	4,4%	38,7%	25,4%	13,2%	18,3%	100,0%

Analizując przemysłowe podmioty gospodarcze Wrocławia w 2009 r. warto zaznaczyć, że w mieście występowało 22 dużych podmiotów przemysłowych, 61 średnich oraz 339 małych i aż 5981 mikroprzedsiębiorstw (tab. 3). W poprzednich latach struktura ta prezentowała się lepiej i tak np. w 1999 r. w badanym mieście było 51 dużych i aż 121 średnich przedsiębiorstw przemysłowych. Upadek lub redukcja zatrudnienia w tych zakładach przemysłowych miasta na pewno negatywnie wpłynęła na lokalny rynek pracy.

⁷ Wskaźnik nie uwzględnia procesu sukcesji funkcjonalnej.

Tab. 3. Struktura zatrudnienia w podmiotach przemysłowych we Wrocławiu w 2009 roku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu REGON wg stanu na 31.12.2009.

Zatrudnienie	Podmioty przemysłowe [liczba]		
	Lata		Zmiana 1999=100%
	1999	2009	
0-9	8028	5981	74,5%
10-49	373	339	90,1%
50-249	121	61	50,4%
250-999	42	14	33,3%
1000 i więcej	9	8	88,9%
Razem	8573	6403	74,6%

Pod względem struktury własności we Wrocławiu dominowały prywatne przemysłowe podmioty gospodarcze (było ich 6202, co stanowi 96,9% wszystkich podmiotów przemysłowych w mieście). Tylko 22 podmioty były własnością sektora publicznego i aż 179 inwestora z zagranicy.

Większość zakładów produkcyjnych Wrocławia było aktywnych (5595 podmiotów – 87,4% wszystkich podmiotów). Jednakże 808 przemysłowych podmiotów gospodarczych w mieście przeżywało większe lub mniejsze problemy z utrzymaniem się na rynku (w tym 688 zakłady było nieaktywnych, a 120 w recesji).

Z przedstawionych powyżej informacji wynika, że tereny przemysłowe Wrocławia po 1989 r. z roku na rok traciły liczbę zatrudnionych i zakładów. Uruchomiło to proces sukcesji funkcjonalnej.

5. Sukcesja funkcjonalna na terenach przemysłowych miasta

Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych wśród miast województwa dolnośląskiego wystąpił na większą skalę najwcześniej we Wrocławiu (Sikorski 2011). W 1989 r. już 42,92 ha terenów przemysłowych zajętych było przez nowe funkcje (ryc. 2 i tab. 4).

Tab. 4. Nowe formy funkcjonalne na terenach przemysłowych we Wrocławiu wg czasu powstania.
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych wg stanu na 31.12.2009.

Rok	Nowe formy		Powierzchnia nowych form		Średnia powierzchnia przypadająca na 1 formę [ha]
	[liczba]*	[udział]*	[ha]*	[liczba]*	
do 1989	78	2,8%	42,92	2,8%	0,55
1990-1994	682	24,8%	306,11	31,2%	0,45
1995-1999	1280	46,6%	695,64	71,0%	0,54
2000-2004	1954	71,2%	866,45	88,5%	0,44
2005-2009	2765	100,0%	979,86	100,0%	0,36



Ryc. 2. Dyfuzja sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych we Wrocławiu w latach 1989-2009.
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych wg stanu na 31.12.2009.

Warto zauważyć, że największa koncentracja nowych form funkcjonalnych na badanych terenach wystąpiła głównie w centralnej części miasta oraz wzdłuż linii kolejowej w kierunku na Oławę.

Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych Wrocławia spowodował powstanie 2746 nowych podmiotów gospodarczych, 12 obszarów mieszkaniowych i 7 nieużytków poprzemysłowych, które łącznie zajęły powierzchnię 979,86 ha (52,0% powierzchni terenów przemysłowych).

Początkowo, jak już wspomniano wcześniej, do 1989 r. powstało 78 nieprzemysłowych podmiotów na terenach przemysłowych miasta, które zajęły obszar 42,92 ha (tab. 5). Jednak w miarę upływu następnych lat proces ten sukcesywnie przybierał na sile. Skutkowało to tym, że większość nowych form funkcjonalnych powstało po 1999 roku. Było ich aż 1485 (53,7%), ale zajmowały one powierzchnię tylko 284,22 ha (29,0%). Wynika z tego, że do 1999 r. we Wrocławiu proces sukcesji funkcjonalnej miał przede wszystkim wymiar powierzchniowy, a po 1999 r. wymiar ilościowy (wzrastała gęstość występowania nowych form).

Ubytek powierzchni terenów przemysłowych zajmowanych przez podmioty przemysłowe był proporcjonalny to ubytku liczby podmiotów przemysłowych

i powodował, że w latach 1999-2009 średnia powierzchnia terenu przypadająca na jeden podmiot produkcyjny wynosiła 0,14 ha (tab. 5). Nowe podmioty gospodarcze zajmowały średnio powierzchnię 0,36 ha, czyli ponad dwa i pół razy większą niż podmioty przemysłowe.

Tab. 5. Wpływ sukcesji funkcjonalnej na tereny przemysłowe we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu REGON, badań terenowych oraz map ze zbioru IGRR.

Rok	Powierzchnia [ha]			Formy [liczba]		Średnia powierzchnia przypadająca na: [ha]		
	ogółem	podmiotów przemysłowych	terenów objętych sukcesją	podmioty przemysłowe	powstałe po sukcesji	podmiot przemysłowy		formę powstałą po sukcesji
						bez sukcesji	z sukcesją	
1989	1846,95	1804,03	42,92	b. d.	78	b. d.	b. d.	0,55
1999	1879,78	1184,14	695,64	8573	1280	0,22	0,14	0,54
2009	1882,27	902,41	979,86	6403	2746	0,29	0,14	0,36

Analogicznie wygląda zmiana pod wpływem sukcesji funkcjonalnej relacji średniej powierzchni budynku przypadającej na jeden podmiot i średniej liczby podmiotów przypadających na jeden budynek. W rzeczywistości wszystkie podmioty gospodarcze występujące na terenach przemysłowych Wrocławia zajmowały średnio 390 m² powierzchni zabudowań (bardzo mało). Natomiast na jeden budynek zlokalizowany na terenach przemysłowych przypadało 9,67 firm (najwięcej wśród badanych miast).

Zdecydowanie najwięcej nowych form funkcjonalnych, które powstały na terenach przemysłowych Wrocławia po 1989 r., stanowiły handlowe podmioty gospodarcze (tab. 6).

Sekcja G pod koniec 2009 r. na terenach produkcyjnych miasta była reprezentowana przez aż 1207 podmiotów (w tym: 854 podmioty handlu detalicznego, 262 hurtowego i 91 podmioty – naprawa samochodów i motocykli) i zajmowała powierzchnię 474,65 ha.

Kolejną formą funkcjonalną w mieście, która odgrywała dość duże znaczenie były podmioty z sekcji F, M, S, H, N i J. Wzrost znaczenia sekcji M (działalność profesjonalna, naukowa i techniczna) związaną jest ze specyfiką Wrocławia jako ośrodka akademickiego, miasta, które stawia na rozwój zaawansowanych technologii. Ciekawym elementem, nową formą funkcjonalną były obszary mieszkalne (bloki deweloperskie) (fot. 4), które powstawały na terenie miasta. Ta forma wystąpiła na terenach przemysłowych tylko we Wrocławiu.

Ogólnie na badanych terenach przemysłowych Wrocławia łącznie zlokalizowanych było 9168 różnorodnych form funkcjonalnych. Mimo postępującego procesu sukcesji funkcjonalnej w badanym okresie nadal najwięcej było podmiotów produkcyjnych, które stanowiły prawie 70% wszystkich form funkcjonalnych wy-

stępujących na terenach przemysłowych Wrocławia. Duże znaczenie odgrywał wspomniany już wcześniej handel, firmy budowlane, firmy specjalistyczne, związki zawodowe oraz firmy transportowe i magazynowe (ryc. 3).

Tab. 6. Struktura funkcjonalna terenów przemysłowych wg malejącego udziału podmiotów we Wrocławiu.
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych oraz map ze zbioru IGRR.

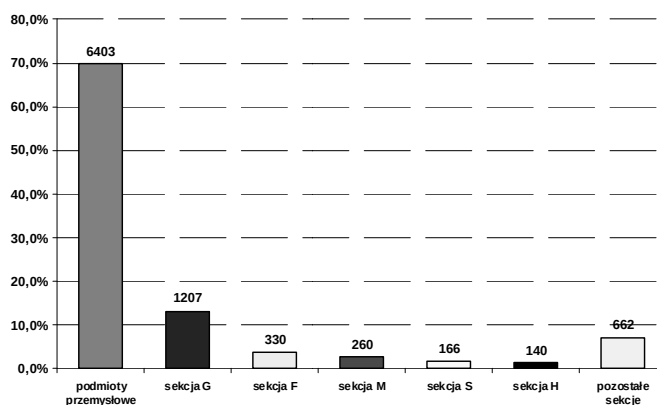
Sekcja	Podmioty		Powierzchnia [ha]	Udział	Średnia pow. na 1 podmiot [ha]
	Liczba	Udział			
G - handel	1207	43,7%	474,64	48,4%	0,39
<i>w tym:</i>					
<i>Gd - handel detaliczny</i>	854	30,9%	264,01	26,9%	0,31
<i>Gh - handel hurtowy</i>	262	9,5%	160,13	16,3%	0,61
<i>Gn - naprawy samochodów i motocykli</i>	91	3,3%	50,50	5,2%	0,55
F - budownictwo	330	11,9%	47,53	4,9%	0,14
M - działalność profesjonalna naukowa i techniczna	260	9,4%	13,70	1,4%	0,56
S - pozostała działalność usługowa	166	6,0%	9,37	1,0%	0,06
H - transport i gospodarka magazynowa	140	5,1%	243,08	24,8%	1,48
N - usługi administracyjne i wspierające	115	4,2%	4,97	0,5%	0,04
J - informacja i komunikacja	109	3,9%	13,94	1,4%	1,37
K - finanse i ubezpieczenia	95	3,4%	4,80	0,5%	0,05
L - obsługa nieruchomości	88	3,2%	3,74	0,4%	0,04
I - gastronomia i hotele	64	2,3%	5,90	0,6%	0,09
P - edukacja	55	2,0%	8,76	0,9%	0,16
Q - opieka zdrowotna i pomoc społeczna	53	1,9%	7,30	0,7%	0,14
R - kultura, rozrywka i rekreacja	31	1,1%	7,71	0,8%	0,25
A - rolnictwo	24	0,9%	0,22	0,0%	0,05
Nieużytki poprzemysłowe	12	0,4%	77,16	7,9%	6,05
O - administracja publiczna i obrona narodowa	9	0,3%	32,06	3,3%	3,56
Mieszkania	7	0,3%	24,98	2,5%	3,57
Sukcesja funkcjonalna	2765	100,0%	979,86	100,0%	0,56

Opisując nowe podmioty gospodarcze pojawiające się na terenach przemysłowych Wrocławia warto zwrócić uwagę na ich strukturę zatrudnienia i porównać ją ze strukturą zatrudnienia przemysłowych podmiotów gospodarczych (tab. 7).

Proces sukcesji funkcjonalnej występujący na terenach przemysłowych Wrocławia nie był w stanie zrekompensować strat liczby miejsc pracy związanych z upadkiem lub redukcją zatrudnienia w zakładach przemysłowych miasta. Nowe podmioty gospodarcze to w przeważającym stopniu mikro i małe przedsiębiorstwa, nowych firm średnich było tylko 15, a dużych – 2. W tym samym okresie samych dużych firm przemysłowych ubyło aż 28.



Fot. 4. Wkraczanie funkcji mieszkaniowej na tereny przemysłowe koło Dworca Głównego PKP we Wrocławiu. Autor: D. Sikorski.



Ryc. 3. Struktura form funkcjonalnych występujących na terenach przemysłowych we Wrocławiu w 2009 roku. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań terenowych wg stanu na 31.12.2009.

Struktura własności nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych powstałych na terenach przemysłowych badanego miasta po 1989 r. jest zbliżona do struktury własności podmiotów przemysłowych. Dominują podmioty będące własnością sektora prywatnego (2568 podmiotów – 93,5% ogółu). Dużo jest też nowych podmiotów będących własnością kapitału zagranicznego (156 – 5,7%), mniej jest podmiotów należących do sektora publicznego (22 – 0,8%). Szczególnie cieszy dość liczna grupa podmiotów, w którą zainwestował kapitał zagraniczny. Może to świadczyć o atrakcyjności Wrocławia i oferowanych terenów.

Tab. 7. Wpływ sukcesji funkcjonalnej na strukturę zatrudnienia na terenach przemysłowych we Wrocławiu. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z systemu REGON oraz badań terenowych wg stanu na 31.12.2009.

Zatrudnienie	Podmioty przemysłowe [liczba]			Podmioty powstałe w wyniku sukcesji [liczba]		
	Lata		Zmiana 1999=100%	Lata		Zmiana 1999=100%
	1999	2009		1999	2009	
0-9	8028	5978	74,5%	1070	2391	223,5%
10-49	373	336	90,1%	154	290	188,3%
50-249	121	61	50,4%	41	56	136,6%
250-999	42	14	33,3%	7	9	128,6%
1000 i >	9	8	88,9%	0	0	-
Razem	8573	6397	74,6%	1272	2746	215,9%

Wśród nowych podmiotów występujących na terenach przemysłowych Wrocławia dominowały podmioty aktywne (2516 podmiotów – 91,36% ogółu). Aczkolwiek aż 230 podmiotów (w tym: 158 było nieaktywnych, a 72 w recesji – łącznie 8,4%) przeżywało większe lub mniejsze problemy w funkcjonowaniu, które mogły w przyszłości skutkować zakończeniem prowadzenia działalności.

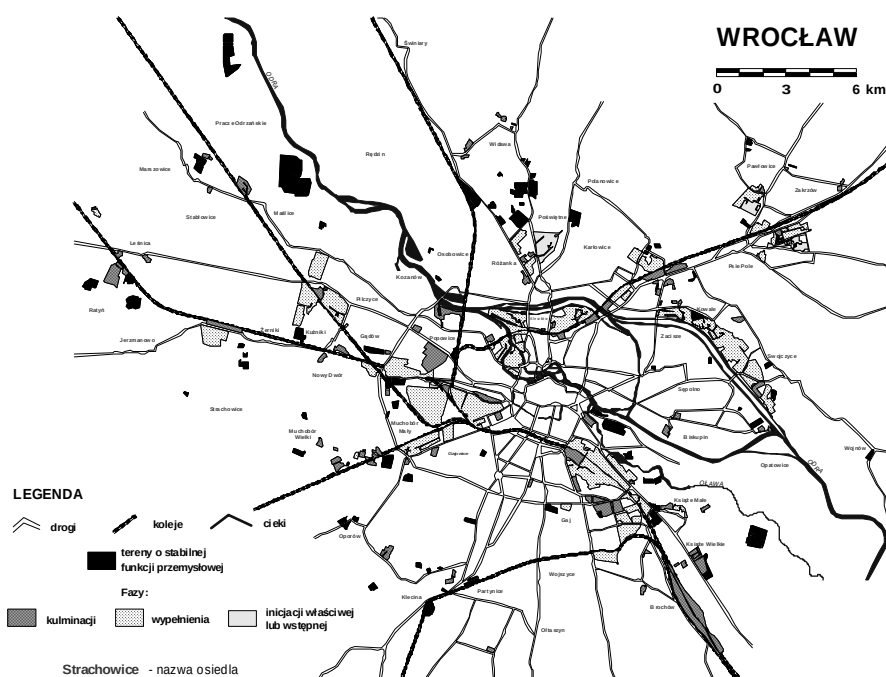
Na potrzeby prowadzonych badań nad przemianami struktur funkcjonalno-przestrzennych i zjawiskiem sukcesji funkcjonalnej we Wrocławiu zaadaptowano koncepcję M. R. Conzena, opracowaną w trakcie badań dotyczących przekształceń struktur morfologicznych poszczególnych fragmentów miasta. I tak wyznaczono w stolicy Dolnego Śląska:

- a) tereny o stabilnej funkcji przemysłowej: to tereny, które istnieją w danym mieście ponad 20 lat i występują na nim tylko i wyłącznie podmioty przemysłowe;
- b) tereny w fazie inicjacji:
 - wstępnej: to tereny przemysłowe, na których po 1989 r. pojawiło się maksymalnie do 3 nowych nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych, ściśle związanych z zakładami występującymi na tym terenie (np. sklep firmowy lub centrum logistyczne danego zakładu przemysłowego);
 - właściwej: to tereny przemysłowe, na których po 1989 r. pojawiło się do 3 nowych nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych, które nie były w ścisłej zależności (nie były w żaden sposób powiązane) z występującymi na tych terenach podmiotami przemysłowymi;
- c) tereny w fazie wypełnienia: to tereny przemysłowe, na których po 1989 r. pojawiło się więcej niż 3 nowe pozaprodukcyjne podmioty gospodarcze, i które zajmują więcej niż 50% powierzchni danego terenu przemysłowego;
- d) tereny w fazie kulminacji: to tereny przemysłowe, na których po 1989 r. pojawiło się więcej niż 3 nowe nieprzemysłowe podmioty gospodarcze, i które zajmują, co najmniej 90% powierzchni danego terenu przemysłowego.

Na podstawie tak przyjętych założeń badawczych wyznaczono fazy (etapy) sukcesji funkcjonalnej poszczególnych terenów przemysłowych Wrocławia (ryc. 4 i tab. 8). Wynika z nich, że proces ten w badanym mieście wystąpił na większości terenów przemysłowych. Znaczna jednak część terenów przemysłowych miasta cechuje się stabilną funkcją przemysłową (110 terenów – 41,9% ogółu) i występowały na nich tylko podmioty przemysłowe pod koniec 2009 r. Z drugiej strony aż 94 (35,7%) terenów przemysłowych miasta uległo całkowitej metamorfozie funkcjonalnej. Ponadto, warto jeszcze podkreślić, że nadal na 59 (22,4%) terenach przemysłowych miasta proces ten dopiero jest w fazie inicjalnej lub wypełnienia, czyli w przyszłości mogą tu zajść dalsze przekształcenia.

Tab. 8. Fazy (etapy) sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne na podstawie map ze zbioru IGRR oraz badań terenowych wg stanu na 31.12.2009.

Faza	Tereny [liczba]	Powierzchnia [ha]	Udział [teren]	Udział [powierzchnia]
Tereny o stabilnej funkcji przemysłowej	110	426,59	41,9%	22,7%
Inicjacja wstępna	1	0,66	0,4%	0,0%
Inicjacja właściwa	3	64,37	1,1%	3,4%
Wypełnienie	55	975,51	20,9%	51,8%
Kulminacji	94	415,14	35,7%	22,1%
Ogółem	263	1882,27	100,0%	100,0%



Ryc. 4. Fazy (etapy) sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych we Wrocławiu. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań terenowych wg stanu na 31.12.2009.

6. Podsumowanie

Wrocław, jako największe miasto regionu, cechuje się spadkami ilościowymi liczby pracujących w przemyśle i liczby podmiotów przemysłowych oraz znaczną powierzchnią terenów przemysłowych wśród miast regionu. Spowodowało to, że proces sukcesji funkcjonalnej na badanych terenach w stolicy Dolnego Śląska wystąpił w największej skali pod względem ilościowym. Praktycznie nie ma dzielnicy w mieście, w której na terenach produkcyjnych proces ten nie zaistniałby. Istotne jest to, że sukcesja funkcjonalna w tym mieście przebiegała od samego początku przemian ustrojowych i gospodarczych kraju, zmieniając od razu w znacznym stopniu strukturę funkcjonalną miasta.

Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że:

1. Przeobrażenia przestrzenne terenów przemysłowych mogą przyjmować różnorodny charakter, z których najistotniejszy wydaje się proces sukcesji funkcjonalnej polegający na stopniowym wkraczaniu na tereny przemysłowe innych rodzajów form funkcjonalnych (nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych lub nieużytków poprzemysłowych).
2. Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych na szerszą skalę został zapoczątkowany po 1989 roku.
3. Przeobrażenia terenów przemysłowych związane z pojawieniem się na ich obszarze nowych form funkcjonalnych są analogiczne do przeobrażeń struktury morfologicznej miasta opisanej przez M. R. G. Conzena (1960) w teorii cyklu miejskiego. Tereny przemysłowe i proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych, podobnie jak struktura morfologiczna miasta, przechodzą wszystkie fazy cyklu miejskiego tj. fazę: inicjacji, wypełnienia, kulminacji, recesji i stagnacji.
4. Tereny przemysłowe podlegające przemianom funkcjonalnym zazwyczaj znajdowały się w fazie stagnacji lub recesji. Sam zaś proces sukcesji funkcjonalnej został wywołany czynnikami zewnętrznymi: wprowadzeniem gospodarki wolnorynkowej po 1989 r., uruchomieniem mechanizmu renty gruntowej oraz wprowadzeniem zasad wolnej konkurencji.
5. Pierwszymi nowymi podmiotami gospodarczymi wkraczającymi na tereny przemysłowe są przeważnie: firmy handlowe (punkty złomu, hurtownie materiałów budowlanych i wyrobów hutniczych), auto-myjnie, warsztaty samochodowe, firmy budowlane oraz magazynowo-transportowe.
6. Przeobrażenia przestrzenne terenów przemysłowych mające swoje odzwierciedlenie w procesie sukcesji funkcjonalnej będą nadal funkcjonować w przestrzeni badanych miast modyfikując ich strukturę i funkcję.
7. Proces sukcesji funkcjonalnej istotnie wpływa na morfologię i fizjonomię terenów przemysłowych poprzez:

- zmianę kształtu działki przemysłowej: we Wrocławiu zaobserwowano proces stopniowego wycofywania się działalności produkcyjnej od frontu działki w głąb na rzecz nieprzemysłowych podmiotów gospodarczych (głównie sklepów lub biur). Prawdliwość tę można było zaobserwować szczególnie na atrakcyjnie położonych działkach wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych, np. wzdłuż ul. Krakowskiej, Opolskiej i Hubskiej we Wrocławiu. Zmiany te powodowały znaczne zmniejszenie powierzchni działek przemysłowych,
- różnicowanie wyglądu terenów przemysłowych. Nieprzemysłowe podmioty gospodarcze poprzez adaptację obiektów poprzemysłowych do własnych potrzeb znacząco wpływały na ich fizjonomie. W konsekwencji tereny przemysłowe i poprzemysłowe stawały się bardziej barwne (fot. 5). Jednakże nie zawsze te zmiany były estetyczne⁸.



Fot. 5. Graffiti na murach okalających zakład przemysłowy przy ul. Opolskiej we Wrocławiu.
Autor: D. Sikorski.

7. Brak wyraźnych prawidłowości przebiegu procesu. Zmiany funkcjonalne na terenach przemysłowych występowały zazwyczaj bardzo gwałtownie i żywiołowo powodując istotne przeobrażenia terenów przemysłowych. Dynamika tych procesów powodowała, że często to nie następujące zmiany funkcjonalne dostosowywały się do Miejskich Planów Zagospodarowania Przestrzennego, ale to MPZP do zmian funkcjonalnych.

W rzadkich przypadkach, bardziej na zasadzie zbiegu okoliczności niż celowego planowania, niektóre tereny przemysłowe objęte sukcesją funkcjonalną charakte-

⁸ Barwne reklamy, szyldy, billboardy połączone z szarością murów obiektów poprzemysłowych powodowały, że nowopowstały krajobraz raził swoim zróżnicowaniem.

ryzowały się pewnego rodzaju specjalizacją. Specjalizacja ta polegała na powstawaniu w jednym miejscu lub w bliskim sąsiedztwie kilku lub kilkunastu firm z tej samej sekcji PKD. Przykładem takiej "specjalizacji" funkcjonalnej może być np. dzielnica Huby we Wrocławiu, gdzie na terenach poprzemysłowych w jednym miejscu ulokowało się kilkadziesiąt warsztatów samochodowych. Często też z taką "specjalizacją" mamy do czynienia przy okazji zasiedlania terenów poprzemysłowych posiadających dużo hal produkcyjnych, w których lokalizują się różnorodne hurtownie (najczęściej art. budowlanych i metalowych), sklepy detaliczne lub magazyny.

8. Potwierdziły tezę wielu naukowców, że w warunkach polskich przechodzenie z sektora produkcji do usług (jako efekt zmiany modelu gospodarki po 1989 r.) oznaczało, w znacznym stopniu, jednocześnie przechodzenie z dużych przedsiębiorstw (upadających lub ograniczających zatrudnienie) do małych i średnich firm handlowych lub usługowych.
9. Dominację sektora prywatnego w strukturze własności podmiotów gospodarczych powstających na terenach przemysłowych w wyniku procesu sukcesji funkcjonalnej. Kapitał zagraniczny i sektor publiczny zdecydowanie niezbyt chętnie inwestował w podupadające tereny przemysłowe, o czym świadczy ich niska reprezentatywność na tych terenach.
10. Dobry stan prawno-ekonomiczny nowopowstałych podmiotów gospodarczych na terenach przemysłowych. Ponad 90% powstałych w wyniku zmian funkcjonalnych podmiotów była aktywna. Pozostałe podmioty były w recesji lub nieaktywne.
11. Objęcie przez proces sukcesji funkcjonalnej prawie 60% terenów przemysłowych Wrocławia. Tylko trochę ponad 40% terenów przemysłowych charakteryzowało się stabilną funkcją przemysłową. Wśród faz (etapów) sukcesji funkcjonalnej największe znaczenie miały fazy wypełnienia i kulminacji, które objęły średnio ponad 55% terenów przemysłowych. Świadczy to o tym, że badany proces istotnie wpłynął i nadal wpływa na strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenów przemysłowych badanych miast.
12. Brak na większą skalę przyjmowania przez proces sukcesji funkcjonalnej formy rewitalizacji terenu przemysłowego lub poprzemysłowego. We Wrocławiu, mimo licznych obiektów przemysłowych, które mogłyby z sukcesem zostać zrewitalizowane, rewitalizacja jest mało popularna. Brakuje inwestorów, którzy podjęliby się jej z sukcesem. Częściej inwestorom zależy bardziej na atrakcyjnej lokalizacji danej działki przemysłowej (żeby móc wyburzyć wszystko i postawić nowe centrum handlowe lub hotel) niż na restauracji zastygłych obiektów.

Stopień zaawansowania procesu sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych we Wrocławiu jest wysoki i objął on już 52,0% powierzchni terenów prze-

myślowych miasta. Będzie on nadal przebiegał na badanych terenach, ponieważ jeszcze wiele z nich cechuje się atrakcyjnym położeniem w tkance miejskiej miasta.

Literatura

- Bochiński J., Zawadzki J., 1999. Polska – nowy podział terytorialny. Przewodnik encyklopedyczny. Świat książki, Warszawa.
- Conzen M. R. G., 1960. Alnwick, Northumberland. A study in town-plan analysis. The Institute of British Geographers, Publication 27.
- Harasimowicz J. (red.), 2001. Encyklopedia Wrocławia. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Jałowiecki B., 1996. Społeczne wytwarzanie przestrzeni w okresie transformacji systemowej. Biuletyn KPZK PAN 175.
- Kulak T., 2001. Historia Wrocławia. T. II: Od twierdzy fryderycjańskiej do twierdzy hitlerowskiej, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Kwiatek J., Lijewski T., 1998. Leksykon miast polskich. Wydawnictwo Muza, Warszawa.
- Małczyński K., Morełowski M., Ptaszycka A., 1956. Wrocław. Rozwój urbanistyczny. Budownictwo i Architektura, Warszawa.
- Piech M., 1998. Przemiany przestrzenne i funkcjonalne terenów przemysłowych w Łodzi w latach 1988–1996. W: I. Jażdżewska (red.), Zróżnicowanie przestrzenne struktur społecznych w dużych miastach. XI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, 117–122.
- Sikorski D., 2008. Proces sukcesji funkcjonalnej na wybranych terenach przemysłowych we Wrocławiu. W: J. Słodczyk, M. Śmigielska (red.), Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 285–296.
- Sikorski D., 2011. Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych na przykładzie Dolnego Śląska. W: K. Fortuniak, J. Jędruszkiewicz, M. Zieliński (red.), Przestrzeń w badaniach geograficznych. Łódź, s. 167–174.
- Slenczek M., 1996. Miasto Wrocław jako ośrodek przemysłowy. Acta Universitatis Wratislaviensis, Prace Instytutu Geograficznego, Geografia Społeczna i Ekonomiczna 14, 84–95.
- Słodczyk J., 2001. Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.

Źródła danych

Bank Danych Regionalnych
Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2011 roku. 2012. GUS, Warszawa.

Beata Namyślak
Uniwersytet Wrocławski

Miasto kreatywne w ujęciu teoretycznym. Charakterystyka i rozmieszczenie podmiotów z sektora kreatywnego we Wrocławiu

Streszczenie: Artykuł składa się z dwóch części, teoretycznej i empirycznej. W części teoretycznej zdefiniowano pojęcie gospodarki kreatywnej oraz wyróżniono i scharakteryzowano cechy sektora kreatywnego. Autorka przedstawiła różnorodne definicje miasta kreatywnego spotykane w literaturze przedmiotu. W tym miejscu zwraca uwagę różnorodność czynników brana pod uwagę w badaniach nad kreatywnością miast. Część teoretyczną kończy wyszczególnienie problemów rozwoju miast kreatywnych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej.

Część empiryczna dotyczy badań podmiotów sektora kreatywnego na obszarze Wrocławia i gmin otaczających miasto. Analiza danych statystycznych prowadzi do m.in. następujących konkluzji:

- Wśród podmiotów należących do działalności kreatywnych liczebnie przeważają: architektura i inżynieria, działalność w zakresie oprogramowania i reklama.
- Zdecydowanie dominują mikroprzedsiębiorstwa, które wraz z małymi podmiotami stanowią 99% ogółu podmiotów.
- Podmioty te powstają z różną dynamiką w różnych latach. Ustalenie jednej prawidłowości dla daty powstania wszystkich czy nawet większości rodzajów podmiotów jest niemożliwe.
- Zaobserwowano słabą, dodatnią korelację między datą powstania podmiotów a wzrostem PKB (%).

Pojęcie gospodarki kreatywnej w polskiej literaturze geograficznej, ekonomicznej czy socjologicznej pojawiło się stosunkowo niedawno, stając się jednak dość szybko przedmiotem badań naukowych. Nowe teorie i koncepcje, które powstały w ostatnich latach, a które dotyczą kreatywnych sektorów, klasy kreatywnej społeczeństwa czy kreatywnych miast, znalazły swoje miejsce w literaturze przedmiotu oraz w praktyce. Jest to wynik zachodzących dopiero teraz przemian w strukturze polskiej gospodarki, polegających na przejściu od tzw. starej gospodarki opartej na przetwórstwie surowców do nowej gospodarki, bazującej na kulturze i nauce.

1. Gospodarka kreatywna – zarys problematyki badawczej

W literaturze przedmiotu za sektor kreatywny (*creative knowledge sector*) w gospodarce narodowej uważa się ten, na który składają się działalności oparte na własności intelektualnej, mające swe korzenie w kulturze i nauce. W sektorze tym wyróżnia się dwie podstawowe grupy: działalności twórcze (*creative industries*) oraz tzw. działalności o dużym stopniu nasycenia wiedzą (*knowledge intensive industries*). W różnych klasyfikacjach zauważalne jest, że lista działalności zaliczanych do *creative industries* nie zawsze jest taka sama. Pod tym względem zestaw działalności o dużym stopniu nasycenia wiedzą nie budzi tyle kontrowersji i zazwyczaj wygląda bardzo podobnie.

Badacze sektora kreatywnego najczęściej powołują się na opracowania Departamentu Mediów, Kultury i Sportu (DCMS) w rządzie brytyjskim, zgodnie z którymi do działalności kreatywnych zalicza się te dziedziny, które oparte są na ludzkiej kreatywności, talencie i umiejętnościach, wytwarzają i wykorzystują własności intelektualne, jak również zawierają potencjał do tworzenia dobrobytu i przyczyniają się do tworzenia nowych miejsc pracy. Według DCMS do działalności kreatywnych zalicza się: reklamę, działalność wydawniczą, fotografię, architekturę, rynek sztuki i antyków, radio i telewizję, film i wideo, działalność muzyczną, wzornictwo i projektowanie (graficzne, wnętrz, form przemysłowych, multimediiów, mody), działalność artystyczną i rozrywkową, rzemiosło artystyczne, działalność związaną z oprogramowaniem oraz gry wideo i gry komputerowe (Department... 2012).

Z takim podziałem zgadzają zarówno badacze z zagranicy m.in. Hall 2000, jak i z Polski, np. Strykiewicz, Męczyński 2010. Wspomniane różnice polegają na tym, że niektórzy badacze zaliczają do działalności twórczych jeszcze sport oraz rekreację (spędzanie wolnego czasu), co zdarza się dość często. Czasami zaliczana jest też turystyka kulturowa (m.in. UNESCO 2009). Bywa też, że wyróżniona zostaje kategoria „inne” lub „pozostałe”, w której gromadzi się bardziej szczegółowe rodzaje działalności albo typy działalności związane z kilkoma kategoriami, jak np. tłumaczenia (Smoleń 2003). Poza tym, można zaobserwować zmiany nazw niektórych składowych, co w praktyce oznacza rozszerzenie lub zawężenie problemu, np. dziedzictwo kultury w miejsce architektury.

Zestaw tzw. działalności o dużym stopniu nasycenia wiedzą (*knowledge intensive industries*) jest bardziej stabilny. Tę część sektora kreatywnego tworzą: produkcja i usługi w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT) z wyjątkiem oprogramowania, usługi finansowe, usługi prawne i inne usługi dla biznesu (np. konsulting, badania rynku) oraz działalność badawczo-rozwojowa oraz szkolnictwo wyższe.

W literaturze przedmiotu wymienione działalności określa się często jako przemysły kreatywne. Jest to efekt translacji angielskiego słowa „industry”, co w dosłownym tłumaczeniu oznacza działalności pozarolnicze, nie tylko przemysłowe. Co ważne, zbliżone wyjaśnienie pojęcia „przemysł” możemy znaleźć w starszej rodzimej literaturze (np. Karłowicz i in. 1912, Doroszewski 1965), w której przemysł definiowany jest jako rodzaj pracy, zajęcie, działalność, celowe działanie, a jako przykład podawany jest przemysł rękodzielniczy, należący przecież do działalności kreatywnych. Są zatem podstawy, na bazie których można wnioskować, że wyrażenia typu „przemysły kreatywne”, czy „przemysły kultury” są poprawne językowo. Poza tym, w literaturze fachowej, jak i popularnonaukowej są już one powszechnie stosowane przez autorów z różnych kręgów badawczych, chociaż należy w tym miejscu nadmienić, że przez niektórych badaczy nadal traktowane są z dystansem. Wynika to w pewnym stopniu z negatywnych skojarzeń z pojęciem „przemysłu” oraz z tego, że forsowna industrializacja doprowadziła do ograniczenia pierwotnego znaczenia tego terminu⁹. Niemniej jednak, w odniesieniu do „części twórczej”, stosuje się te pojęcia powszechnie, wychodząc z założenia, że dziedziny te mają swoich odbiorców, a ich efektem jest namacalny produkt kupowany przez odbiorcę, np. projekt, film, książka. Nie bez znaczenia jest również funkcjonowanie w literaturze i w języku codziennym wyrażen typu „przemysł filmowy”, „przemysł muzyczny”, które od lat są pojęciami w pełni sprecyzowanymi. Reasumując, autorka przyjęła za słuszne posługiwanie się pojęciem typu: przemysły kultury, przemysły twórcze, będą zatem one używane w niniejszej pracy podobnie jak działalności kreatywne/twórcze.

Rola, jaką docelowo ma odegrać sektor kreatywny, nie jest jeszcze do końca zdiagnozowana. Zakłada się, że jest to póki co niedoceniana część gospodarki, której znaczenie będzie wzrastać, np. A. Kukliński (2006) wskazuje na gospodarkę kreatywną jako na jedno z głównych narzędzi służących odzyskaniu dynamiki gospodarki europejskiej i przezwyciężenia głębokiego kryzysu. Tak optymistyczne predykcje potwierdza kilka czynników. Przemysły kreatywne obejmują dynamicznie rozwijające się rodzaje działalności. Świadczy o tym wrastająca liczba podmiotów na rynku w tym sektorze. Pracują w nich w dużej mierze ludzie młodzi, z grupy o największej mobilności, najbardziej skłonni do zmian i gotowi do podjęcia ryzyka. Są to osoby wykształcone, mieszkające przeważnie w dużych miastach. Już chociażby te wymienione cechy mogą sugerować, że sektor kreatywny będzie cechowała wysoka dynamika zmian, prawdopodobnie zmian o charakterze progresywnym. Poza tym, działalności kreatywne są narzędziem rewitalizacji obszarów zdegrado-

⁹ Początkowo przemysły kultury były identyfikowane jedynie z masową produkcją kulturalną, nie posiadającą cech prawdziwej sztuki i hamującą realizację celów polityki kulturalnej.

wanych, a zmiana charakteru dzielnic miejskich na takie, które oparte są o przemysły kreatywne, staje się coraz częściej celem polityki urbanistycznej.

Przemysły kreatywne cechuje kilka czynników wyróżniających:

- W kwestii wytwarzanych produktów cechą jest znaczny wkład intelektualny, artystyczny i naukowy. Każdy z nich stanowi tzw. wartości niematerialne, np. kapitał intelektualny to wiedza i kompetencje pracowników, pozwalające na wdrażanie nowatorskich rozwiązań, to również zdolność do innowacyjności, umiejętność wykorzystania myśli technicznej i organizacyjnej, dostęp do informacji, umiejętność zarządzania kapitałem intelektualnym oraz umiejętność dostrzegania nowatorskich rozwiązań, których nie dostrzegła konkurencja. W ujęciu *input-output* wspomniany kapitał intelektualny, jak i kreatywność artystyczna, technologiczna, biznesowa, czyli szeroko rozumiana fuzja sztuki, nauki i biznesu będą stanowiły *input*; zaś *output* to przede wszystkim dzieła autorskie, nowe technologie, wynalazki, patenty, czy wzory użytkowe (m.in. Klasik 2008a).
- Włożona praca jest w dużym stopniu pracą indywidualną, chociaż działania zespołowe też mają tutaj swoje miejsce. Niemniej jednak w relacji do całej gospodarki narodowej, w tym przypadku mamy większy udział pracy indywidualnej. W sektorze kreatywnym wyraźny jest również obraz odbiorcy, którym jest zdecydowanie klient indywidualny. Cecha ta wraz z rozwojem przemysłów kultury jawi się jako ewidentne potwierdzenie słuszności koncepcji społeczeństwa poprzemysłowego, rozpropagowanej pierwotnie przez D. Bella (1994)¹⁰. Społeczeństwo postindustrialne, to takie, którego głównym źródłem utrzymania nie jest produkcja przemysłowa, polegająca na wytwarzaniu przedmiotów, lecz wytwarzanie i przetwarzanie informacji. Cechy społeczeństwa poprzemysłowego są wynikiem przemian zachodzących współcześnie w gospodarce światowej i są to: odejście od modelu struktury zatrudnienia z przewagą pracujących w przemyśle na rzecz dominacji pracujących w usługach, koncentracja ludności w wielkich aglomeracjach miejskich, rozwój kultury masowej, tworzenie korporacji transnarodowych oraz właśnie przejście od masowej produkcji dla anonimowego klienta do produkcji dla klienta indywidualnego.
- Zauważalna jest dominacja mikroprzedsiębiorstw, niekiedy nawet w 95-98% w danej jednostce terytorialnej. Podmioty małe stanowią przeważnie kilka procent. Podmioty średnie występują w śladowych ilościach.

¹⁰ Koncepcja D. Bella nawiązuje do teorii A. Tofflera (1986), który na podstawie studiów społecznych, ekonomicznych i przyrodniczych wprowadził podział dziejów ludzkości na trzy etapy (fale): W pierwszym etapie bogactwo utożsamiane było z zasobami ziemi jako nieodzownym dobrem do produkcji żywności. Drugi etap stanowił rozwój produkcji przemysłowej, w tym przetwórstwa surowców. W trzecim etapie, obejmującym współczesne czasy, największym dobrem jest wiedza, informacja i kreatywność.

Dominacja mikroprzedsiębiorstw w sektorze kreatywnym to cecha gospodarki w wielu krajach, nie tylko Europy Środkowej. W wielu innych rodzajach działalności nie jest to standardem, ze względu na wyraźny wzrost znaczenia koncernów międzynarodowych (TNC). Mało tego, przewidywany jest dalsze wzmocnienie pozycji TNC na rynku za sprawą zachodzących procesów fuzji i konsolidacji, co jest już wyraźne w kilku branżach np. handlu detalicznego. Liczba TNC prawdopodobnie rażąco się nie zmieni, ale ich zasięg oddziaływania na pewno. Na tym tle sektor kreatywny jako jeden z nielicznych pozbawiony jest generalnie udziału TNC i opiera się na mikro- i małych podmiotach, szczególnie typu *start-up*, których początki funkcjonowania nie są usłane różami, a przeciętna żywotność na rynku nie jest długa. Stąd też bardzo duże znaczenie odgrywa koncepcja wspierania tych podmiotów, włączania ich we współpracę sieciową, zważywszy, że małe firmy niosą często duży ładunek innowacyjności.

Dominacja mikroprzedsiębiorstw decyduje również o słabym w sensie ilościowym wpływie sektora kreatywnego na rynek pracy¹¹. Jeśli przestaje istnieć zakład przemysłowy zatrudniający 300 osób, w to miejsce niestety nie powstanie podmiot z sektora kreatywnego o zbliżonej liczbie pracujących. Między innymi z tego powodu sektor ten nie jest jeszcze ważnym aktorem na rynku ekonomicznym.

- W sektorze kreatywnym pierwszorzędne znaczenie mają działalności o największym pierwiastku kreatywności.

Kreatywność to proces twórczy w dużej mierze nieuchwytny, posiadający wiele definicji w literaturze przedmiotu. Możemy mówić o kreatywności w ujęciu ekonomicznym, czyli o dynamicznym procesie prowadzącym do innowacji technologicznych, biznesowych i marketingowych, których celem jest uzyskanie przewagi konkurencyjnej. Wyróżnia się też kreatywność artystyczną, którą jest zdolność do tworzenia oryginalnych idei, nowatorskich sposobów interpretacji świata w postaci słów, obrazów i dźwięków. W aspekcie naukowym kreatywność to ciekawość i chęć eksperymentowania oraz nowatorskie podejście do rozwiązywanych problemów. Zaś z punktu widzenia psychologii, kreatywność wymaga nie tylko zainteresowania, ale także niezłomności w poszukiwaniu nowatorskich pomysłów, nie zrażania się przy popełnianiu błędów oraz łamania powszechnie przyjętych reguł.

Według Komisji Europejskiej kreatywność należy rozpatrywać w aspekcie sztuki oraz w aspekcie ekonomii, gdzie kreatywność łączona jest zazwyczaj z innowacyjnością (European Commission 2006). Przeważnie jednak autorzy wybierają jedno ujęcie. Zazwyczaj jest to pojmowanie kreatywności w kategoriach *stricte* ekonomicznych albo psychologiczno-społecznych, która związana jest z realiza-

¹¹ Większy udział dużych podmiotów notuje się jedynie w branży filmowej i muzycznej.

cją indywidualnych ambicji. Do pierwszego ujęcia nawiązuje m.in. koncepcja Schumpetera (1995), według którego kreatywność jest wypadkową interakcji, jakie zachodzą między procesami innowacyjnymi w gospodarce, do drugiego zaś – opinia Castellsa (2008), który uważa, że w dobie globalizacji – której jedną z przesłanek jest upowszechnianie się uniwersalistycznego indywidualizmu oraz dążenie do stworzenia własnej jednostkowej tożsamości – to właśnie tworzenie własnego „ja” w sposób odzwierciedlający nasz potencjał twórczy, stanowi kluczową cechę etosu kreatywności.

Kreatywność wiąże się również z umiejętnością dokonywania syntez, np. w postrzeganiu przekształceń przestrzeni na szczeblu bardziej złożonym niż są jej w stanie dostrzec inni obserwatorzy. Wymaga to potencjału intelektualnego wzbogaconego różnorodnymi doświadczeniami i poglądami. Może być wyzwana przez motywację wewnętrzną – potrzebę ducha i/lub motywację zewnętrzną – pieniądze, rozgłos.

- Przewidywania dotyczące działalności kreatywnych, np. dotyczące zmienności popytu na produkty i usługi przez nie wytwarzane, są bardzo trudne i przez to obarczone sporym ryzykiem i błędem. Wynika to z mało stabilnego poziomu konsumpcji, który jest wysoce zależny od subiektywnego odczucia satysfakcji nabywcy. W sektorze tym, bardziej niż w innych, wiele zależy od marketingu i sposobu finansowania, w tym dotacji na rzecz kultury.
- I jeszcze jedna ważna cecha. Wartość uzyskiwanych produktów w przemysłach kreatywnych jest trudna do oszacowania ze względu na nieuchwytność niektórych składowych, jak i efektów działalności. Przykładami mogą być m.in. wspomniany wcześniej kapitał intelektualny, a także formy kontaktów, w tym relacje z partnerami biznesowymi czy zawarte kontrakty gwarantujące wyłączność.

Bywa że najistotniejsze znaczenie odgrywa marka i wizerunek produktu/obszaru, gdzie powstał, które mogą wręcz decydować o wprowadzeniu produktu na rynek i jego cenie. W tym przypadku mamy do czynienia ze sprzężeniem zwrotnym, ponieważ równocześnie to marka i wizerunek są niejednokrotnie kształtowane z wykorzystaniem środowisk kreatywnych. Wartość danego produktu jest też często umowna, ponieważ jest wynikiem indywidualnych negocjacji z autorem, a to z kolei zależy od różnic w podejściu do wartości produktu.

Poza tym, dany produkt inaczej może być wyceniony przez ekonomistę, inaczej przez przedstawiciela działalności twórczych. Z punktu widzenia finansowego istotny jest przede wszystkim wygenerowany zysk po sprzedaży, np. nakładu wydanej właśnie przez wydawnictwo publikacji. Z kolei, dla przedstawiciela *creative industries* oprócz honorarium istotne będzie też to, że czytelnicy po przeczytaniu tej książki będą mieli większą wiedzę na dany temat, ewentualnie to, że dana publikacja dostarczy im po prostu dobrej rozrywki. Niestety, to już jest ce-

cha niemierzalna w sensie liczbowym, może mieć ona jedynie odbicie w subiektywnych ocenach w rozmaitych rankingach.

2. Miasto kreatywne jako przedmiot badań

2.1. Wybrane definicje pojęcia

Za miasto kreatywne uznaje się takie, które ma zdolność do generowania i wprowadzania w życie nowych idei, projektów, innowacji oraz zdolność do przyciągania i zatrzymywania twórczych/przedsiębiorczych ludzi oraz podmiotów z sektora kreatywnego. Takie miasto cechuje obecność (ryc. 1):

- działalności kreatywnych, które powinny się pojawić jako odpowiedź na formowanie struktur nowej gospodarki;
- klasy kreatywnej, czyli pewnej części społeczeństwa o wysokich kompetencjach, pracujących w ściśle określonych zawodach, przedsiębiorczych, łatwo adoptujących się do szybko zmieniających się uwarunkowań;
- a także odpowiedniej jakości przestrzeni, zwłaszcza czynników uznanych przez mieszkańców/przedsiębiorców za decydujące o wyborze miejsca do zamieszkania/inwestowania;
- i infrastruktury technologicznej, czyli inwestycji w twarde i miękkie projekty, pozwalających budować przewagę strategiczną w relacji do innych jednostek.

Są to cztery warunki konieczne do zaistnienia i rozwoju gospodarki kreatywnej w skali lokalnej. Inne zjawiska jak przepływy inwestycji, procesy metropolizacji, suburbanizacji, połączenia transportowe i elektroniczne (przesył danych), są elementami towarzyszącymi i wspomagającymi rozwój endogeniczny. W porównaniu z opracowaniami w starszej literaturze zauważalna jest zmiana nazw i zakresu pojęć wymienionych składowych. Przykładowo, infrastruktura technologiczna i sektor IT zastępuje powoli tradycyjną infrastrukturę i transport, a jakość przestrzeni zostaje wzbogacona o warunki społeczne i kulturalne. Należy jednak dodać, że ze względu na nie zawsze zaspokojony popyt na tradycyjne usługi transportowe, czy zasoby mieszkaniowe, zestawy tradycyjnych czynników rozwoju miast (takie jak m.in. zatrudnienie, bezrobocie, transport, usługi) spotyka się nadal w literaturze.

Różnym cechom miasta można nadać pierwiastek kreatywności. Kreatywne mogą być zasoby miejskie, głównie zasoby ludzkie, oceniane przez pryzmat wykształcenia, umiejętności, przedsiębiorczości. Można wyróżnić kreatywny rodzaj aktywności gospodarczej, opartej o działalności twórcze i o duży wkład kreatywności twórców. Kreatywna może być też społeczność lokalna, czy władze miejskie. Koncepcja kreatywnej struktury miasta może stać się pewną metodą poszukiwania idealnego modelu rozwoju współczesnego miasta opartego o szerszy wachlarz skła-

dowych niż w modelach tradycyjnych. Wreszcie, termin „kreatywny/kreatywna” może oznaczać coś trudnego do zmierzenia i zdefiniowania, coś, co zostało dostosowane („nagięte”) do jakiejś z góry ustalonej wizji (Kuźnik 2008). Pomijając ostatnie ujęcie, pozostałe stały się częścią różnych definicji miasta kreatywnego spotykanych w literaturze przedmiotu.



Ryc. 1. Model budowy miasta kreatywnego.
Źródło: Klasik 2008b.

Według Ch. Landry’ego (2000)¹² czynnikami kreatywności są różne sfery życia miejskiego, w dużym stopniu związane z kapitałem ludzkim i kulturowym miasta. Konkretnie cechy wymieniane przez autora to przede wszystkim: utalentowany kapitał ludzki, przywództwo miejskie, zróżnicowanie społeczne, tożsamość lokalna oraz kultura organizacyjna miasta. Czynniki nie związane z pierwiastkiem społecznym, jak przestrzeń, infrastruktura, mają zdaniem autora znaczenie co najwyżej uzupełniające. Zgodnie z wizją Ch. Landry’ego kreatywne miasta mają spory wkład w formowanie tzw. nowej gospodarki.

P. Hall (2000) (znany bardziej z teorii miast globalnych) jest zdania, że konieczne jest istnienie pewnego klimatu społecznego pobudzającego innowację i ludzką kreatywność, a te dwa czynniki zdaniem autora stanowią główną siłę rozwoju miast. Ujęcie to nawiązuje zarówno do teorii *creative milieu* G. Törnqvista (1983), jak i do koncepcji środowiska innowacyjnego opartego o sieci współpracy P. Aydalota. Do cech kreatywności miast P. Hall zaliczył cechy jakościowe jak twórcza niestabilność między odczuwalnymi potrzebami a aktualnymi możliwościami ich zaspokojenia, różnorodność środowiska miejskiego, klimat społeczny, jak

¹² Landry Ch., 2000. *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. London. Za: Filipovitch T., 2002. *The Creative City: Power for the New Economy*. *Journal of Urban Affairs* 4/24, s. 23-45.

i ilościowe: poziom rozwój sektora telekomunikacyjnego, poziom wykształcenia i umiejętności oraz zasoby finansowe.

Różnorodność w przestrzeni miasta to podstawowa cecha wyróżniająca miasto w koncepcji D. F. Battena (1995). Jego zdaniem różnorodność zjawisk (o pozytywnym znaczeniu) na wielu płaszczyznach (prywatnej zawodowej, rozrywkowej, rekreacyjnej i in.) wywołuje stany twórczego napięcia, co zmusza do kreatywności użytkowników miasta. Według Battena owa „różnorodność” jest właściwie jedynym istotnym wyznacznikiem miast kreatywnych.

W dużym stopniu do wymienionych definicji nawiązuje koncepcja G. J. Hospersa (2003). W tym przypadku czynniki kreatywności pogrupowane są w trzy zespoły cech, którymi są: koncentracja, różnorodność i niestabilność. Właściwie każda z tych składowych, a szczególnie druga i trzecia była już wcześniej wymieniona. Pod pojęciem koncentracja Hospers rozumie przede wszystkim liczbę ludności. Jego zdaniem kreatywność miasta zależy od liczby ludności, która musi przekroczyć pewną masę krytyczną, aby mogło dojść do międzyludzkich interakcji. Różnorodność dotyczy z kolei umiejętności, aktywności społecznej, pomysłów, co z kolei kształtuje pozytywnie zróżnicowany wizerunek miasta. Niestabilność zaś, podobnie jak u P. Halla czy D. F. Battena, to stany napięcia, nierównowagi w strukturach miejskich jako bodźce do zachowań kreatywnych. Zdaniem wielu badaczy, w tym socjologów, to właśnie kreatywność w parze z innowacyjnością prowadzi do „balansowania na granicy chaosu”, co z kolei przyczynia się do sukcesu w rozmaitych dziedzinach gospodarki. Jest to również odwołanie do znanego modelu „twórczej destrukcji” J. Schumpetera (1995) zakładającego, że zdrowa gospodarka to nie ta, która jest w stanie równowagi, ale ta, która podlega ciągłym oddziaływaniom innowacji technologicznych. Innowacje bowiem wprowadzają gospodarkę na coraz wyższy poziom rozwoju.

W ujęciu socjologicznym zaznacza się, że czynniki kulturowe były od zawsze ważne dla rozwoju miast, począwszy od rozwoju pierwszych cywilizacji i nadal są jednymi z czynników miastotwórczych, zastępując powoli tradycyjne czynniki jak dostęp do surowców, czy tradycje handlowe. W opinii socjologów cechą miasta kreatywnego jest wzmacnianie różnorodności kulturowej i społecznej, a poprzez to stymulowanie wielokierunkowego rozwoju kultury, skłanianie członków społeczeństwa do porozumiewania się i wzajemnego rozumienia (m.in. Florida 2002, Karwińska 2009). Miasto kreatywne tworzy zatem heterogeniczna zbiorowość, w której zawiązany został dialog między grupami różniącymi się od siebie kulturą, religią, językiem, czy systemem wartości. W kształtowaniu społecznej spójności opartej o postawy wzajemnej tolerancji znaczenie odgrywa wdrażana polityka społeczna i jej nastawienie wobec różnic społecznych. Aby taka wspólnota dialogu mogła zaistnieć potrzebne jest stworzenie kreatywnej przestrzeni w mieście, tzn. przestrzeni,

którą cechują: walory krajobrazu miejskiego, rewitalizacja dzielnic zdegradowanych, inicjatywa lokalna oraz dziedzictwo kulturowe, w tym nagromadzenie obiektów kulturalnych. Liczy się atrakcyjność miasta jako miejsca o wysokiej jakości życia dla zamieszkania i dla pracy, o różnorodnych możliwościach spędzania wolnego czasu. Ważny staje się też typ zabudowy, mała architektura, jakość przestrzeni publicznej, dbałość o zabytki oraz nowatorskie rozwiązania architektoniczne. Właśnie w takim modelu, redefiniującym zasoby miasta, łatwiejsze staje się przyciągnięcie i zatrzymanie osób kreatywnych. Wskazane jest też, aby wspomniane udogodnienia skierowane były do możliwie najszerzej grupy osób, nie tylko do młodych i wykształconych.

Idąc dalej nurtem bardziej socjologiczno-urbanistycznym niż ekonomicznym można zacytować inne cechy kształtowania kapitału kreatywności w miastach. Według N. Bradforda (2004)¹³ są to przede wszystkim: lokalne korzenie, ochrona dziedzictwa kulturowego, realizacja projektów flagowych nastawionych na odbiór międzynarodowy, promocja lokalnych inicjatyw dla podtrzymania podstawowej kreatywności, rozwój kultury wysokiej i kultury popularnej, inicjatywy klastrowe, holistyczne myślenie strategiczne, rewitalizacja dzielnic i integracja społeczna. Słuszność większości założeń nie budzi zastrzeżeń. Jedynie w kwestii nacisku na projekty flagowe pojawia się wśród organów/osób opiniujących różnica zdań. Niektórzy uważają, że wręcz przeciwnie, należy popierać i stymulować małe projekty, bez koncentracji środków na projektach flagowych. Rozmaitość cech i różnorodność opinii w kwestii budowania kapitału kreatywności w miastach powoduje, że proces ten jawi się długi i wieloetapowy. Początkiem działań jest zazwyczaj koncentracja uwagi i środków na miejscu z potencjałem, w którym istnieją jakieś zasoby kulturowe, społeczne, artystyczne czy intelektualne.

Do koncepcji miasta kreatywnego nawiązuje również wizja miasta jako zatoki wiedzy (*knowledge harbour*) L. Edvinssona (2006). Pojęcie to: „zatoka wiedzy” wiąże się ściśle z obszarem organizmu miejskiego – obszarem oferującym ochronę i bezpieczeństwo, przestrzeń do załadunku, zakotwiczenia, obszarem stanowiącym centrum migracji ludzi i wymiany handlowej. Miasto optymalnie sprawdzające się jako zatoka wiedzy powinna cechować m.in. odpowiednia struktura organizacyjna sprzyjająca kreatywności, innowacyjność, umiejętne zarządzanie wiedzą, różnorodność, szczególnie w zakresie kapitału intelektualnego, tolerancja i umiejętność ponoszenia ryzyka. Powinna je również charakteryzować dynamika rozwijania i wcielania w życie nowych idei oraz właściwa strategia rozwoju. Z czynników tradycyjnych wspomniany jest kapitał finansowy oraz zagospodarowanie przestrzeni (udogodnienia w przestrzeni miasta). Większość wymienionych składowych ma charak-

¹³ Bradford N., 2004. Creative Cities. Structured Policy Dialogue Backgrounder, Canadian Policy Research Network; za: Karwińska 2008.

ter regulacyjny, a zatem można nimi odpowiednio sterować w zależności od przyjętych trajektorii rozwoju. Zatem cała koncepcja L. Edvinssona ma raczej charakter projektu godnego realizacji w rzeczywistości.

Różnorodność czynników kreatywności miasta skłania do refleksji, że miasta mogą stać się jednostkami kreatywnymi w oparciu o rozwój różnorodnych składowych. Składowych, które trudno ze sobą porównywać i rangować. Wynika zatem z tego, że mogą istnieć zupełnie różne typy miast, które można określić jako kreatywne. Jedną z przykładowych klasyfikacji miast kreatywnych jest typologia G. J. Hospersa (2003), zakładająca funkcjonowanie następujących typów miast:

- *Miasta technologiczno-innowacyjne*, które zbudowały swą pozycję na innowacjach technologicznych i nowych produktach, atrakcyjnych na arenie międzynarodowej (np. Monachium, Helsinki, Detroit);
- *Miasta kulturalno-intelektualne* najbardziej czerpiące z nauki i kultury, opierające się na innowacjach artystycznych, społecznych (np. Barcelona, Ateny, Florencja, Wiedeń);
- *Miasta kulturalno-technologiczne* łączące kulturę i technikę, stawiające na przemysł kultury oraz różne przedsięwzięcia oparte na kulturze (np. Mediolan, Hollywood);
- *Miasta technologiczno-organizacyjne*, które wdrożyły z powodzeniem istotne innowacje w zakresie zagospodarowania przestrzennego obszaru miejskiego. Rozwiązania te były później naśladowane przez inne miasta. Jako przykłady można podać londyńskie metro, Docklands w Londynie, czy nowojorskie drapacze chmur.

Nie jest to jedyna typologia, w której zagospodarowanie przestrzeni i jej organizację traktuje się jako wyznaczniki kreatywności. Przykładowo, raport na temat rozwoju Londynu z 2005 r. określał miasto kreatywne jako takie, które cechuje ciągłe planowanie i rozwiązywanie problemów typowych dla współczesnych miast, w tym relacji sieciowych i komunikacyjnych.

2.2. Problemy rozwoju miast kreatywnych w Europie Środkowo-Wschodniej

W Europie Środkowo-Wschodniej o sektorze kreatywnym najwcześniej dyskutowano w NRD. Na początku lat 90. zastanawiano się nad poprawą struktury funkcjonalno-przestrzennej Berlina i Lipska. Efektem było m.in. przeprowadzenie procesu rewitalizacji dzielnicy Gründerzeit w Lipsku w połowie lat 90., w tym przebudowie obiektów przemysłowych i dostosowanie jej do nowych celów, jak np. budowa galerii handlowej, typowego WOH, w byłej przędzalni. Oprócz tego zastanawiano się również nad losem osiedli blokowych jako miejsc o niskim standardzie życia („perforowana struktura miasta”). Powstały wówczas koncepcje, aby odmienić

charakter tych miejsc dzięki sektorom kreatywnym. Większość z nich pozostała jednak na papierze.

Aktualnie zauważyć można kilka prawidłowości, które cechują rozwój sektora kreatywnego w miastach Europy Środkowo-Wschodniej. Po pierwsze, sektor ten, zarówno w kategoriach ilościowych jak i jakościowych, najsilniej rozwinął się w obszarach stołecznych. To właśnie stolice nawiązywały czy próbowały nawiązać jako pierwsze w okresie gospodarki socjalistycznej do trendów światowych w zakresie przemian przestrzeni i gospodarki miejskiej. Ogólnie wpływ działalności kreatywnych na rozwój najlepiej obserwować na obszarach dużych miast z uwzględnieniem ich stref podmiejskich oraz w wybranych miastach niższej rangi o znacznych terenach przemysłowych, gdzie za sprawą polityki urbanistycznej wprowadzane są zmiany projekty rewitalizacji przy użyciu działalności twórczych.

Poza tym, spora część miast z chwilą, gdy zauważyła potencjał, jaki drzemie w rozwoju sektora kreatywnego, postanowiła (niekiedy nawet na siłę) rozwijać naraz zbyt dużo rodzajów tego typu działalności. Taka polityka raczej nie odniesie pożądanego efektu; miasto kreatywne to przecież nie to samo, co miasto o możliwie największej liczbie działalności kreatywnych. W miastach o dłuższym stażu w zakresie rozwoju gospodarki kreatywnej wybierany jest zazwyczaj własny profil rozwoju. Jest przynajmniej kilka możliwości. Można położyć nacisk np. na rozwój działalności kulturalnych, architektonicznych, usług ICT. Niekiedy zauważalny jest rozwój bardziej szczegółowej dziedziny, o większym stopniu unikatowości, np. sztuk medialnych. Wybór powinien być zależny od specyficznych zasobów charakterystycznych dla poszczególnych miast, popytu na rynku, istniejącej infrastruktury oraz dotychczasowych osiągnięć i klimatu społecznego. Wybór ten jest szczególnie istotny dla miast średniej wielkości (średniej w skali europejskiej), które szybciej niż uznane metropolie wyższej rangi powinny wyspecjalizować się w jednej/dwóch dziedzinach.

Zaobserwowano również pewne prawidłowości w zakresie tempa dostosowań miast środkowoeuropejskich do struktur gospodarki w Europie Zachodniej. Mianowicie, zdecydowanie szybciej nadrobiono dystans w zakresie różnic poziomu zatrudnienia w sektorach *knowledge intensive industries* między Europą Wschodnią a Zachodnią. Zdecydowanie wolniej proces ten przebiega w niwelowaniu różnic w zatrudnieniu w działalnościach twórczych, a szczególnie w sektorze kultury. Przemysły te jawią się ciągle jako niskodochodowe, ponadpodstawowe, bez których gospodarka i tak będzie się rozwijać. Zważywszy, że w dobie kryzysu liczy się szybka terapia oraz podmioty, które są istotnymi aktorami na lokalnym/regionalnym rynku pracy, a sektor kreatywny to przecież dominacja mikroprzedsiębiorstw.

W ujęciu społecznym zwraca uwagę większa homogeniczność miast, mniejsza liczba cudzoziemców pracujących i zameldowanych na pobyt stały. Zgodnie

z zaprezentowanymi wcześniej koncepcjami nie stanowi to stymulanty rozwoju gospodarki kreatywnej, gdyż nie potwierdza tezy o różnorodności społecznej i otwartości miasta na zewnątrz. Nie ma też tradycji tworzenia dzielnic kreatywnych o ponadprzeciętnym nagromadzeniu klasy kreatywnej. Segregacja przestrzenna nie jest raczej cechą charakterystyczną miast środkowoeuropejskich. Mało tego nie można nawet mówić o wyodrębnieniu mniejszych jednostek (obrubów geodezyjnych) nastawionych *stricte* na rozwój sektora kreatywnego. Nieco łatwiej byłoby przeprowadzić taką analizę z uwzględnieniem zasobności portfela mieszkańców, ale nie wykonywanych zawodów. Mieszkańcy są bardziej zasiedzali. Nie wykazują zbyt dużej mobilności, a jeśli już zmieniają miejsce zamieszkania, to kierują się w dużej mierze czynnikami twardymi (dostępność infrastruktury drogowej, handlowej, odległość od pracy, ceny nieruchomości i in.), które w znacznym stopniu różnicują rozpatrywane miejsca. Zatem za wcześnie, aby czynniki miękkie odgrywały w tym procesie znaczenie.

W nowych realiach gospodarczych zachodzi restrukturyzacja modelu zarządzania. Znaczenia nabiera *governance*, czyli ogół zasad oraz norm odnoszących się do szeroko rozumianego zarządzania organizacją oraz współdziałanie/relacje między podmiotami biorącymi udział w zarządzaniu daną jednostką terytorialną. Pożądany jest model władzy oparty o współzarządzanie samorządu lokalnego wraz z organizacjami społecznymi, w tym pozarządowymi, przedstawicielami biznesu oraz ośrodkami nauki. Tak uformowane gremium powinno razem współtworzyć nowe strategie rozwoju, dotyczące np. gospodarki komunalnej, czyli komunikacji, planowania przestrzennego, usług komunalnych i społecznych..

Wobec wieloletnich zapóźnień i chronicznego niedoboru finansów istotnego znaczenia nabiera napływ dotacji rządowych i unijnych, które jawią się jako kluczowe w przeprowadzaniu i realizacji różnorodnych projektów. Przykładowo, z funduszy strukturalnych w sektorze kultury mogą być finansowane następujące działania:

- Projekty infrastrukturalne, w tym odbudowa i rewaloryzacja zabytków i ich otoczenia, budowa obiektów kulturalnych, zakup wyposażenia do instytucji kulturalnych i wyższych szkół artystycznych, budowa infrastruktury dla wyższych szkół artystycznych, rewaloryzacja zabytków na cele kulturalne, komputeryzacja instytucji kultury, dofinansowanie przedsiębiorstw działających w sferze kultury;
- Inwestycje w zasoby ludzkie i działalność kulturalną twórców, m.in. poprzez rozwój sieci usług artystycznych, szkolenia dla pracowników publicznych instytucji kultury, oferowanie studiów podyplomowych i szkoleń dla absolwentów artystycznych szkół wyższych, digitalizację i inwentaryzację zbiorów kultury i sztuki, innowacyjne projekty upowszechniania kultury i promocji turystyki kulturowej, organizację imprez kulturalnych służących promocji regionu i kraju,

gromadzenie i rozwój wyrobów sztuki ludowej i jej upowszechnianie (Borowiecki 2004).

W Polsce wdrażanie koncepcji miasta kreatywnego napotyka również na pewne problemy. Przede wszystkim występuje przewaga małych projektów z gatunku *live/work/play*, polegających zasadniczo na kreowaniu nowych przestrzeni miejskich w miejscach zdegradowanych, przeważnie na obszarach poprzemysłowych. Rewitalizacja polegająca zarówno na odnowie, jak i na zmianie charakteru obszaru niekiedy nie jest prowadzona w pełnym wymiarze, np. tworzone są nowe przestrzenie do zamieszkania, nowe biura dla firm, szczególnie w obiektach wielofunkcyjnych, ale dzielnica jako całość nie zyskuje nowego charakteru, profilu czy specjalizacji ekonomicznej. Zatem całokształt zachodzących działań to niestety w dalszym ciągu tylko powierzchowny lifting. Nie dostrzeganie gospodarki kreatywnej i roli, jaką może ona odegrać, przyczynia się do braku wizji długofalowych i bardziej zaawansowanych programów.

Drugie podejście zauważalne równie często, to brak działań skierowanych w stronę przyciągnięcia kreatywnych elit. Dość powszechna jest bowiem polityka nakierowana na zmianę struktury podmiotów funkcjonujących na rynku, w celu dostosowania jej do nowych trendów w gospodarce. W ten sposób wychodzi się z założenia, że w ślad za zmianami o podłożu ekonomicznym, pojawią się zmiany natury społecznej. Warto zastanowić się, czy kolejność nie powinna być odwrotna – najpierw tworzymy kapitał ludzki, dzięki któremu możemy coś osiągnąć, a później przeprowadzamy zmiany. Póki co jednak w Polsce, jak i w wielu innych krajach, to czynniki twarde decydują o wyborze miejsca do życia. O znaczeniu czynników miękkich możemy na razie prowadzić tylko teoretyczne wywody. Taki stan rzeczy jest też efektem konieczności nadrabiania zaległości w zakresie całokształtu czynników twardych. Dopiero gdy przestaną one być cechą różnicującą, znaczenie czynników miękkich może wzrosnąć.

Oprócz tego widoczne są problemy we współpracy na linii samorząd-organizacje pozarządowe-przemysł, a przecież nawet wzmożona aktywność znacznej grupy inicjatyw oddolnych niewiele zdziałała, jeśli władze lokalne nie będą tych przedsięwzięć dostrzegać. Ta nieźorność skutkuje przede wszystkim brakiem konsekwentnych działań. Mankament ten opisany już wielokrotnie w literaturze, dotyczy również innych branż gospodarki. Ponadto, za mało powstaje inicjatyw z kategorii partnerstwa publiczno-prywatnego, które również w sektorze kreatywnym znalazłoby swoje miejsce. W strukturze podmiotów z sektora kreatywnego zauważalna jest miazdząca dominacja mikroprzedsiębiorstw, dochodząca nawet do 99%, co w pewnym stopniu decyduje o nie docenieniu podmiotów sektora kreatywnego jako grupy liczącej się na rynku pracy. Rzadkością są firmy z kategorii średnich podmiotów (50-249 pracujących), o dużych nie wspominając. Problem ten zaznacza

się nieco słabiej w stolicach, np. w Warszawie, które cechuje i tak nadreprezentacja liczby podmiotów z sektora kreatywnego. W miastach dużych na pewno są jeszcze obszary niszowe (niektóre typy działalności) do zapełnienia. Najslabiej wypadają w tej kwestii miasta średnie. Należy jeszcze zwrócić uwagę na brak konsekwentnych działań, wynikający ze zmiany ekipy rządzącej, cięć budżetowych, albo zmiany strategii i dopasowaniem jej do nowych trendów takich, które np. mogą przynieść większy zysk w krótszym okresie czasu.

Zauważalne jest również, że budowa strategii miasta w oparciu o sektor kreatywny pojawia się dość często w przypadku braku innych pomysłów na utworzenie nowego wizerunku miasta. Dzieje się tak w przypadku, gdy miasto chce zmienić swój *image*, np. miasta przemysłu ciężkiego lub w sytuacji, gdy miasto nie posiada cennych atutów gospodarczych, architektonicznych, turystycznych etc., co dotyczy przeważnie miast średniej i małej skali.

Na koniec listy problemów związanych z rozwojem sektora kreatywnego w Polsce warto poruszyć jeszcze jeden problem, a mianowicie ogólnie małą liczbę twórców oraz niską kreatywność i nowatorstwo rodzimych twórców. Przykładowo, szacuje się, że w Polsce jest około 6 tysięcy projektantów różnych specjalności¹⁴. Obroty szeroko rozumianego *designu* osiągają wielkość 57 mln euro (podobnie jak np. w Estonii). Dla porównania, w Wielkiej Brytanii jest około 185 tys. projektantów, którzy generują roczny przychód na poziomie 16,7 mln euro. Poza tym, udział rodzimego *designu* w Produkcie Krajowym Brutto w Polsce to zaledwie 0,02%, dzięki czemu na terytorium UE wyprzedzamy jedynie Grecję (0,01%).

3. Charakterystyka podmiotów reprezentujących działalności kreatywne we Wrocławiu

Ta część artykułu poświęcona jest analizie ilościowej podmiotów zaliczanych do przemysłów kreatywnych na obszarze Wrocławia i otaczających go gmin. Opracowanie to stanowi wstęp do pogłębionych badań nad kształtowaniem cech miasta kreatywnego na przykładzie Wrocławia.

3.1. Wybór podmiotów

Analizę rozpoczęto od odniesienia wspomnianej wcześniej klasyfikacji według DCMS do obowiązującej w naszym kraju Polskiej Klasyfikacji Działalności. Wyłonione w ten sposób podmioty stały się przedmiotem dalszej analizy. Wszystkie

¹⁴ Obliczenia wg Bureau of European Design Association (BEDA) na 2007 r.

dane zawarte w niniejszym opracowaniu dotyczą podmiotów aktywnych, które w ciągu ostatnich 10 lat wpisywały lub modyfikowały swoje dane w REGON. Analizą objęto podmioty działające na obszarze Wrocławia oraz otaczających gmin, które wraz z miastem Wrocław tworzą aglomerację wrocławską (Brzeg Dolny, Kobierzyce, Długołęka, Miękinia, Oborniki Śląskie, Oława, Święta Katarzyna, Wisznia Mała, Czernica, Kostomłoty, Kąty Wrocławskie i Trzebnica¹⁵). Wszystkie zaprezentowane dane ukazują stan z 20 września 2008 r.

3.2. Liczba podmiotów

Zgodnie z bazą danych REGON z września 2008 r.¹⁶ w aglomeracji wrocławskiej działało 8205 podmiotów zaliczanych do sektora kreatywnego. Wśród nich ilościowo przeważają zdecydowanie podmioty z zakresu architektury i inżynierii, które w liczbie 2805 stanowią aż 35% ogółu zbiorowości (tab. 1). Oprócz tej działalności jeszcze tylko dwie liczą powyżej 1000 podmiotów. Są to: działalność w zakresie oprogramowania oraz reklama, a ich udział w ogólnej liczbie podmiotów waha się w granicach 17-19%. Kolejne miejsce należy do branży wydawniczej, która z liczbą 935 podmiotów zamyka listę działalności mających przynajmniej dziesięcioprocentowy udział w badanej grupie podmiotów. Udział podmiotów pozostałych siedmiu rodzajów działalności wynosi od 0,6 do 7,3%. Najmniej liczna jest grupa podmiotów reprezentujących agencje informacyjne oraz radio i telewizję.

Tab. 1. Liczba podmiotów zaliczonych do sektora kreatywnego według PKD we Wrocławiu i otaczających go gminach. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON, 2008.

Symbol sekcji i grupy	Nazwa grupy działalności	Liczba podmiotów
DE.22	Działalność wydawnicza	935
K.72.2	Działalność w zakresie oprogramowania	1509
K.72.3	Przetwarzanie danych	188
K.72.4	Działalność związana z bazami danych	172
K.74.2	Architektura, inżynieria	2805
K.74.4	Reklama	1408
O.92.1	Film i wideo	214
O.92.2	Radio i telewizja	64
O.92.3	Działalność artystyczna i rozrywkowa	586
O.92.4	Agencje informacyjne	47
O.92.5	Biblioteki, archiwa	97
Razem		8205

Jeśli przyjmiemy ogół podmiotów (8205) za 100%, to 90% z nich zlokalizowanych jest we Wrocławiu, a jedynie 10% w gminach tworzących wraz z Wro-

¹⁵ Wg Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej (stan na koniec 2008 r.)

¹⁶ Baza danych REGON w 2008 r. sporządzona została w oparciu o klasyfikację PKD 2004.

clawiem aglomerację wrocławską. W gminach otaczających Wrocław jedynie 17 z nich zatrudnia od 10 do 49 pracowników, pozostałe mniej niż 9 osób.

Jeśli przyjmiemy ogół podmiotów (8205) za 100%, to 90% z nich zlokalizowanych jest we Wrocławiu a jedynie 10% w gminach tworzących wraz z Wrocławiem aglomerację wrocławską. We Wrocławiu zlokalizowano dokładnie 7389 podmiotów kreatywnych. W pozostałych gminach 816. W gminach otaczających Wrocław jedynie 17 zatrudnia od 10 do 49 pracowników, pozostałe mniej niż 9 osób.

Starano się dociec, czy istnieje korelacja między liczbą analizowanych firm a liczbą ludności w gminach. Obliczony współczynnik korelacji osiągnął wartość $(R_{xy}) = 0,866$, istnieje zatem silna, dodatnia korelacja między liczbą ludności w gminach a liczbą działających tam podmiotów z sektora kreatywnego.

3.3. Liczba pracujących

Zgodnie z zapisem w rejestrze REGON możliwe jest jedynie wydzielenie czterech kategorii podmiotów, zatrudniających: co najwyżej 9, 10-49, 50-249 i co najmniej 250 pracowników. Taki podział umożliwia określenie liczebności podmiotów bardzo małych (mikro), małych, średnich i dużych. Uzyskane wyniki prezentuje tab. 2. Firmy zatrudniające do 9 pracowników stanowią ponad 96% ogółu podmiotów, a wraz z podmiotami małymi, liczącymi do 49 pracujących – ponad 99%. Wartości te są podobne do relacji wszystkich małych i średnich podmiotów względem ogółu podmiotów gospodarczych w regionie. Podmiotów średniej skali jest niewiele ponad 50, a dużej – tylko 2. Największymi pracodawcami w badanej grupie są Opera Wrocławska i sieć Bibliotek Miejskich, która jest liczona jako jeden podmiot.

Tabela 2 przedstawia przemysły kreatywne z podziałem na poszczególne rodzaje i na cztery kategorie według liczby pracujących. Tabela ta wyraźnie ukazuje rozdrobnienie wśród analizowanej grupy podmiotów. W grupie podmiotów średniej skali ilościowo przeważa działalność w zakresie oprogramowania, działalność wydawnicza oraz architektura i inżynieria. Nie jest to jednak znacząca przewaga. Do bardziej znanych podmiotów średniej wielkości należą: Siedmioróg, Phoenix Presse, Motor Presse, Danmark z zakresu wydawnictwa, Cuprum Centrum Projektowe, Procom, Poltegor, Gazoprojekt, Proxima – jako firmy projektowe oraz ze sfery kultury: Odra-Film, Polskie Radio, Teatr Współczesny, Teatr Polski, Teatr Muzyczny Capitol, Filharmonia im. W. Lutosławskiego, Centrum Sztuki Impart, Zakład Narodowy im. Ossolińskich i Archiwum Państwowe.

W grupie małych podmiotów dominuje również działalność w zakresie oprogramowania, działalność wydawnicza oraz architektura i inżynieria. Natomiast wśród najmniejszych podmiotów, zatrudniających do 9 pracowników, przeważają

podmioty zaliczane do branż takich jak, architektura i inżynieria, działalność w zakresie oprogramowania i reklama.

Tab. 2. Podmioty zaliczone do sektora kreatywnego według liczby pracujących we Wrocławiu i otaczających go gminach. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON, 2008.

Przemysły kreatywne	0-9	10-49	50-249	Powyżej 250
działalność wydawnicza	875	51	9	-
działalność w zakresie oprogramowania	1441	53	15	-
przetwarzanie danych	184	4	-	-
działalność związana z bazami danych	167	4	1	-
architektura, inżynieria	2736	60	9	-
reklama	1373	34	1	-
film i przemysł wideo	208	5	1	-
radio i telewizja -	59	4	1	-
działalność artystyczna i rozrywkowa	556	22	7	1
agencje informacyjne	47	-	-	-
biblioteki, archiwa, muzea	80	8	8	1
	7726	245	52	2
	(96,28%)	(3,05%)	(0,65%)	(0,02%)

3.4. Rok powstania

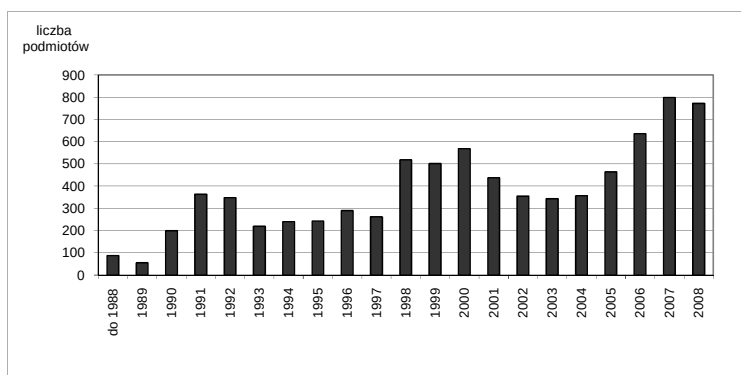
Na wykresie przedstawiającym datę powstania podmiotów zaliczonych do działalności twórczych w aglomeracji wrocławskiej widać trzy okresy, w których istotnie zwiększała się liczba tworzonych nowych podmiotów (ryc. 2a, b)¹⁷. Były to lata: 1991-1992, 1998-2000 oraz trzeci okres o największym przyroście nowych firm obejmujący lata 2006-2008. Dane w oparciu, o które sporządzono wykresy kończą się na wrześniu 2008 r., a zatem prawdopodobnie do końca 2008 r. powstały kolejne nowe podmioty, które spowodowały, że zwiększenie liczby podmiotów należących do dziedzin kreatywnych było największe właśnie w 2008 r.

W podziale na poszczególne grupy działalności największe podobieństwo do rozkładu podmiotów według roku powstania wszystkich grup miały grupy z zakresu działalności wydawniczej oraz działalności związanej z bazami danych. W pozostałych przypadkach fluktuacje mają już inny charakter. Przykładowo, w sektorze architekturze i inżynierii szczególnie silny przyrost nowych podmiotów nastąpił nie tylko w wymienionych wcześniej okresach, ale również w latach 1994-1995, zaś maksimum przypadło na 2006 rok, a nie na 2008, jak w większości przypadków. Dla kultury zanotowano jeszcze inne tendencje, np. liczba podmiotów z kategorii: film i wideo wykazała największy przyrost w 1990 r., a następnie po kilkunastu latach przerwy dopiero w latach 2005 i 2007. Najbardziej liczna z dzie-

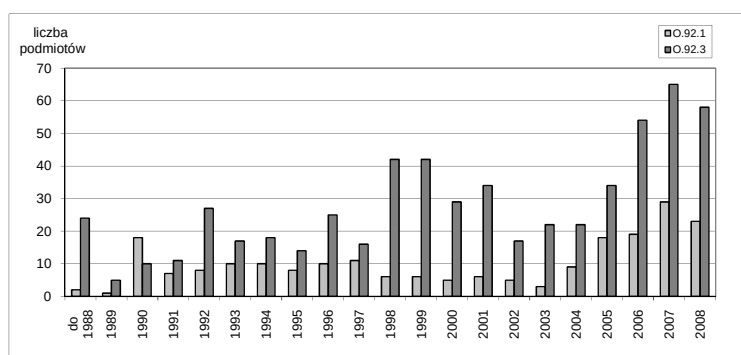
¹⁷ Szerzej omówiono to w opracowaniu: B. Namysłak (2010).

dziny kultury – działalność artystyczna, uzyskała najwyższe wskazania w latach 1998-1999, 2001 oraz w okresie 2005-2008 (ryc. 2b).

a)



b)



Ryc. 2. Data powstania podmiotów zaliczanych do przemysłów kreatywnych; a) wszystkie analizowane podmioty, b) podmioty z sektora kultury: O.92.1 – film i wideo, O.92.3 – działalność artystyczna i rozrywka. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON, 2008.

Ze względu na te różnice starano się ustalić, czy istnieje korelacja między rokiem powstawania podmiotu a wielkością przyrostu PKB mierzonego w procentach. O ile istnieje silna korelacja między przyrostem PKB a napływem inwestycji zagranicznych czy innymi procesami w gospodarce narodowej, o tyle korelacja między datą powstania podmiotów z sektora kreatywnego a PKB jest bardzo słaba. W dwóch przypadkach przyjmuje wręcz wartości ujemne. Obliczone współczynniki korelacji wahają się w granicach od (-0,239) dla działalności wydawniczej do (+0,446) dla branży film i przemysł wideo. Wynika z tego, że o powstawaniu podmiotów z kreatywnego sektora gospodarki decydują inne czynniki makroekon-

miczne czy ustawodawcze, a nie dynamika rozwoju gospodarczego mierzona przyrostem produktu krajowego brutto.

3.5. Rozmieszczenie podmiotów

Dane z rejestru REGON umożliwiły również przeprowadzenie analizy rozmieszczenia podmiotów. Szczególną uwagę zwrócono na lokalizację podmiotów działalności kreatywnych w samym mieście Wrocławiu. Porównując poszczególne ulice i place okazuje się, że najczęściej podmiotów (178) zlokalizowano przy placu Nowy Targ, w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku. Wynik ten wymaga jednak pewnego komentarza. Bowiem ze 178 podmiotów aż 156 to przedsiębiorstwa usługowo-produkcyjne o bardzo podobnej nazwie, powiązane z jedną firmą-matką, reprezentujące branżę reklamową i zarejestrowane na ten sam adres. Pomijając ten przypadek, najczęściej analizowanych podmiotów umiejscowionych było przy ul. Powstańców Śląskich (85 wskazań w rejestrze), ul. T. Kościuszki – 63 podmioty, przy ul. Grabińskiej – 59, Legnickiej – 53, J. Bajana – 50, Kwiskiej – 41 i Rogowskiej – 40.

W pewnym stopniu zaskoczeniem jest brak w tej grupie większej liczby ulic ze ścisłego centrum Wrocławia. Ulice J. Bajana, Kwiska czy Rogowska to ulice zlokalizowane na osiedlach bloków z wielkiej płyty, pełniących rolę sypialni (Gądów, Nowy Dwór), położonych w odległości 4-5 km od Rynku. Podczas gdy, np. przy ulicy Świdnickiej, jednej z najbardziej reprezentacyjnych ulic Wrocławia, dochodzącej bezpośrednio do Rynku, znajduje się zaledwie 26 podmiotów z analizowanej grupy, w Rynku wraz z wydzielonym placem Rynek-Ratusz – łącznie 24, przy ul. Kazimierza Wielkiego, zwanej trasą W-Z – 37, a wzdłuż ul. marsz. J. Piłsudskiego – zaledwie 17.

Warto również dodać, że w najbliższych kilku latach nastąpi relokacja pewnej liczby podmiotów gospodarczych, szczególnie tych, które wynajmują powierzchnie lokalowe w większych obiektach biurowych. Niedawno bowiem ukończono budowę od podstaw kilku biurowców klasy A: Globis, Bema Plaza, czy Grunwaldzka Center. Na ukończeniu jest najbardziej nowoczesny i najwyższy biurowiec Wrocławia „Sky Tower”. Jednocześnie planowane jest wyburzenie biurowca przy placu Nowy Targ, wybudowanego w latach 70., w którym zarejestrowane są 173 podmioty (przypadek opisany powyżej).

Szczegółowe rozmieszczenie podmiotów zaliczanych do sfery kultury, w podziale na obręby geodezyjne, przedstawia ryc. 3. Podmioty zaliczane do kultury reprezentują takie podsekcje, jak: O.92.1 – film i przemysł wideo, O.92.2 – radio i telewizja oraz O.92.3 – działalność artystyczna i rozrywkowa.



Ryc. 3. Rozmieszczenie podmiotów zaliczanych do przemysłów kultury we Wrocławiu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON, 2008.

Według liczby lokalizacji podmiotów z sektora kultury dominują zdecydowanie dwa sąsiadujące ze sobą obręby Stare Miasto (153 z 864) oraz Południe (120). Kolejne dwa – Plac Grunwaldzki i Grabiszyn – liczą po 55 podmiotów tej branży, a następne – Popowice i Krzyki – po 31. Ogólnie w 12 pierwszych obrębach, czyli w tych, które liczą przynajmniej 20 podmiotów, ulokowało się ponad 68% wszystkich placówek z sektora kultury we Wrocławiu.

Grupa obrębów o największej ilości podmiotów tworzy zwarty obszar, z wyjątkiem Sępolna (wschodnia część miasta). Obszar ten ma niesymetryczny kształt i obejmuje Stare Miasto, pierścień obrębów wokół niego oraz pas jednostek w kierunku południowej granicy miasta (Borek, Krzyki, Gaj, Partynice). Najsłabiej w tej klasyfikacji wypada znaczna liczba obrębów zachodnich i północnych oraz kilkanaście obrębów przy wschodniej granicy miasta. Warto dodać, że rozmieszczenie podmiotów z sektora kultury nie koresponduje z mapami prezentującymi rozwój terytorialny Wrocławia, bowiem ilość podmiotów z sektora kultury w niektórych obrębach zachodnich czy wschodnich jest zdecydowanie zbyt niska, mimo że zosta-

ły przyłączone do Wrocławia w tym samym okresie co część obrębów południowych.

3.6. Wnioski z przeprowadzonej analizy danych

- W grupie analizowanych podmiotów liczebnie dominowały: architektura i inżynieria, działalność w zakresie oprogramowania i reklama. Najmniej podmiotów reprezentowało radio i telewizję oraz agencje informacyjne.
- Zdecydowanie dominują mikroprzedsiębiorstwa (ponad 96%), które wraz z podmiotami małymi stanowią przekraczają 99% ogółu podmiotów.
- Podmioty powstawały z różną dynamiką w różnych latach. Ustalenie jednej prawidłowości dla wszystkich czy nawet większości rodzajów podmiotów jest niemożliwe. Zaobserwowano jedynie pewien wzrost liczby podmiotów w większości grup w latach 1998-2000 i 2006-2008.
- Według formy własności dominują podmioty będące własnością krajowych osób fizycznych (91%). Własność zagraniczna stanowi tylko niecałe 2%. Podmioty będące własnością Skarbu Państwa lub samorządu stanowią zaledwie 0,85% ogółu analizowanych podmiotów.
- Zaobserwowano słabą, dodatnią korelację między datą powstania podmiotów a wzrostem PKB (%).
- Analizując lokalizację podmiotów według poszczególnych wrocławskich ulic zwraca uwagę mała liczba podmiotów zlokalizowanych przy reprezentacyjnych ulicach w centrum miasta oraz znaczna liczba podmiotów na osiedlach blokowych 4-5 km od centrum. Zaobserwowano w tym względzie analogię do rozmieszczenia zasobów mieszkalnych w przestrzeni Wrocławia (por. Namysłak, Sikorski 2010).

Wyniki dotyczące niskiego zaangażowania kapitału zagranicznego w działalności kreatywne oraz lokalizacji podmiotów z tego sektora w pewnej odległości od Rynku są zgodne z rezultatami badań uzyskanymi dla aglomeracji poznańskiej (Strykiewicz, Stachowiak 2010) oraz dla aglomeracji śląskiej (m.in. Polko, Wrana, 2008, Staś 2008).

4. Podsumowanie

Zagadnienie gospodarki kreatywnej staje się przedmiotem coraz częstszych rozważań przedstawicieli nauki i praktyki. Potwierdza to choćby projekt zakładający scenariusz i plany rozwoju Unii Europejskiej do 2020 roku. Miasta dążące do rozwoju gospodarki kreatywnej powinny ustalić swój profil, czy będą preferować dzia-

łałości kulturalne, architektoniczne, ICT, czy inne. Ciekawa przyszłość rysuje się przed dziedzinami związanymi z rozwojem kultury w Polsce ze względu na spore zaległości w tej dziedzinie. Połączenie rozwoju gospodarczego z rozwojem kulturalnym wydaje się ciekawym kierunkiem przeobrażeń struktur miejskich.

Kilka kwestii wydaje się ważnych, ale trudno znaleźć na nie pewną odpowiedź. Jak zmierzyć prawdziwą kreatywność podmiotów działających na rynku? Jak zdiagnozować rolę instytucji kulturalnych? Czy należy dążyć do modelu dyfuzyjnego i przenosić nurty z miasta centralnego na peryferie, czy może lepszy byłby w tym względzie model polaryzacyjny? Wreszcie, jak dużą rolę przywiązywać do teorii Floridy – wydaje się, że teorie te nieco wypaczyły koncepcję miasta kreatywnego. Poza tym, dysponując podstawowymi danymi o mieście określającymi liczbę i strukturę podmiotów, można wyznaczyć dalsze kierunki badań. Interesujące byłoby określenie kondycji podmiotów zaliczanych do sektorów kreatywnych, zasięgu oddziaływania, zmian w zatrudnieniu czy wielkości dochodów.

Literatura

- Batten D. F., 1995. Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century. *Urban Studies* 32/2, 313–327.
- Bell D., 1994. *Kulturowe sprzeczności kapitalizmu*. PWN, Warszawa.
- Borowiecki R. (red.), 2004. *Perspektywy rozwoju sektora kultury w Polsce*. Oficyna Ekonomiczna, Kraków.
- Castells M., 2008. *Siła tożsamości*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Department of Culture, Media and Sport, 2001. *The creative industries mapping document*. Government of the UK, London: www.culture.gov.uk/global/publications/archive_2001/ci_mapping_doc_2001.htm (data dostępu: 2012-03-17).
- Edvinsson L., 2006. Aspects on the City as a Knowledge Tool. *Journal of Knowledge Management* 10/5, 6–13.
- European Commission: *Economy of culture in Europe*: <http://www.keanet.eu/ecoculture/studynew.pdf> (data dostępu: 2012-01-12).
- Hall P. Sir, 2000. Creative Cities and Economic Development. *Urban Studies* 37/4, 639–649.
- Hospers G. J., 2003. Creative Cities: Breeding Places in the Knowledge Economy. *Knowledge, Technology & Policy* 16/3, 143–162.
- Karłowicz J., Kryński A., Niedźwiedzki W., 1912. *Słownik języka polskiego*. Warszawa.
- Karwińska A., 2009. Społeczno-kulturowe uwarunkowania cech miasta kreatywnego. *Możliwości budowania lokalnego „kapitału kreatywności”*. W: A. Klasik (red.), *Kreatywne miasto – kreatywna aglomeracja*. *Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach*, Katowice, 11–29.
- Klasik A., 2008a. *Kreatywne i atrakcyjne miasta. Koncepcje i mechanizmy restrukturyzacji aglomeracji miejskich*. W: A. Klasik (red.), *Kreatywna aglomeracja – potencjały, mechanizmy, aktywności. Podejścia metodologiczne*. *Prace Naukowe AE w Katowicach*, Katowice, 41–65.
- Klasik A., 2008b. *Przemysły kreatywne oparte na nauce i kulturze*. W: A. Klasik (red.), *Kreatywne miasto – kreatywna aglomeracja*. *Prace Naukowe AE w Katowicach*, Katowice, 31–41.
- Kukliński A., 2006. *Ku kreatywnej Europie*: www.pte.pl/pliki/doc/Ku_kreatywnej_Europie_art_dyskusyjny.pdf (data dostępu: 2012-05-07).
- Kuźnik F., 2008. *Modele kreatywnej aglomeracji miejskiej*. W: A. Klasik (red.), *Kreatywna aglomeracja – potencjały, mechanizmy, aktywności. Podejścia metodologiczne*. *Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach*, Katowice, 13–23.

- Namyślak B., 2010. Sektor kreatywny w gospodarce aglomeracji wrocławskiej. *Wiadomości Statystyczne* 7, PTS, GUS, 36–47.
- Namyślak B., Sikorski D., 2010. Charakterystyka zasobów mieszkaniowych aglomeracji wrocławskiej. *Przegląd Geograficzny* 82 (2), 241–255.
- Polko A., Wrana K., 2009. Przemysły kultury i ich lokalne klastry. Przypadek Bytomia. W: A. Klasik (red.), *Kreatywne miasta i aglomeracje. Studia przypadków*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice, 237–256.
- Schumpeter J., 1995. *Kapitalizm, socjalizm, demokracja*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Smoleń M., 2003. *Przemysły kultury. Wpływ na rozwój miast*. Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Staś K., 2008. Przemysły kultury – przykład Katowic. W: A. Klasik (red.), *Kreatywna aglomeracja – potencjały, mechanizmy, aktywności. Podejścia metodologiczne*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice, 101–110.
- Stryjakiewicz T., Męczyński M., 2010. Sektor kreatywny w poznańskim obszarze metropolitalnym. Tom 2: *Atrakcyjność poznańskiego obszaru metropolitalnego dla pracujących w sektorze kreatywnym*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Toffler A., 1986. *Trzecia fala*. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- UNESCO. Framework for Cultural Statistics, 2009: unesdoc.unesco.org/images/0018/001840/184082e.pdf (data dostępu: 2011-09-22).

Sławomir Książek, Przemysław Tomczak
Uniwersytet Wrocławski

Wrocław jako węzeł transportu autobusowego. Kierunki i natężenie połączeń oraz rynek przewoźników autobusowych

Streszczenie: Głównym celem niniejszej pracy jest ukazanie pozycji i funkcjonowania wrocławskiego węzła transportu autobusowego. Opracowanie uwzględnia czynniki determinujące analizowane zjawisko, w szczególności społeczno-ekonomiczne. Przedstawione są zmiany, jakie dokonały się w kierunkach i natężeniu połączeń w odniesieniu do roku 1988. Ponadto na trzech poziomach przestrzennych (lokalnym, regionalnym i krajowym) została dokonana analiza porównawcza pomiędzy kierunkami i natężeniem połączeń autobusowych i kolejowych. Autorzy zwracają także uwagę na przekształcenia zachodzące na rynku przewoźników autobusowych oraz determinanty mające wpływ na ten proces.

Kształtowanie się badanych zjawisk zostało przedstawione na przykładzie czterech poziomów odniesienia przestrzennego: lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. W opracowaniu uwzględniono zarówno przewoźników PKS jak i prywatnych. Autorzy po przeprowadzeniu analizy dochodzą do wniosku, że pomimo braku połączeń lub ich niewielkiego natężenia w niektórych kierunkach, na wybranych poziomach odniesienia przestrzennego, Wrocław charakteryzuje się dobrze wykształconym węzłem transportu autobusowego.

1. Wprowadzenie

Wrocław ze względu na swoje korzystne komunikacyjne położenie, różnorodność funkcji, jakie pełni oraz znaczenie na mapie społeczno-ekonomicznej kraju jest jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych w Polsce. Układ głównych dróg na Śląsku był jednym z ważniejszych czynników determinujących powstanie samego miasta. Wrocławski węzeł drogowy, dzięki swojemu znaczeniu w układzie komunikacyjnym, generował szybki rozwój transportu drogowego. Jednocześnie

wzrost jego znaczenia w dłuższej perspektywie czasu wymuszał konieczne zmiany w infrastrukturze komunikacyjnej.

Na pierwszą połowę XX w. przypada rozwój jednej ze składowych transportu samochodowego – komunikacji autobusowej, o której traktuje niniejsza praca. Autobus stał się, obok pociągu, jednym z dwóch głównych lądowych środków komunikacji zbiorowej. We Wrocławiu, ze względu na wspomniane wcześniej duże znaczenie komunikacyjne i społeczno-gospodarcze, również mógł się rozwinąć jeden z ważniejszych w kraju węzłów transportu autobusowego. Stolica województwa dolnośląskiego przez lata funkcjonowania komunikacji autobusowej wykształciła specyficzny układ i sieć powiązań z innymi jednostkami osadniczymi, cechujące się zróżnicowanymi kierunkami i natężeniem połączeń. Uwarunkowane są one w dużej mierze geograficznymi i społeczno-ekonomicznymi cechami. Po roku 1989 w wyniku transformacji ustrojowej i zmian w ustawodawstwie, dotyczącym przewozu osób, doszło także do ciekawych i godnych uwagi przekształceń na samym rynku przewoźników autobusowych. Zmiany te wpłynęły na żywiołowy rozwój komunikacji prywatnej oraz przekształcenia strukturalne i własnościowe państwowych przedsiębiorstw transportowych. Efekty tych przemian są bardzo dobrze widoczne także na wrocławskim rynku przewozowym.

2. Główne założenia opracowania

Nadrzędnym celem opracowania jest przeanalizowanie pozycji Wrocławia pod względem pełnionej przez niego funkcji węzła transportu autobusowego. Oprócz typowego opisu poznawczego, niniejsza praca ma również, poprzez zaakcentowanie niektórych zjawisk, ukazać pewne problemy uniwersalnie występujące obecnie w transporcie autobusowym, które nie ograniczają się jedynie do węzła wrocławskiego. Do trzech głównych zagadnień poruszanych w opracowaniu należą: kierunki połączeń autobusowych, ich natężenie oraz rynek przewoźników autobusowych.

Ważną kwestią poruszoną w niniejszym artykule stanowią zmiany, jakie dokonały się w kierunkach i natężeniu połączeń w okresie 1988-2011. Przy analizowaniu natężenia kursów autobusowych przedstawiona została ocena dostępności komunikacyjnej Wrocławia na różnych poziomach odniesienia przestrzennego.

Praca ma również na celu przedstawić sytuację we wrocławskim węźle komunikacyjnym pod względem przewoźników autobusowych realizujących połączenia z Wrocławiem. Na podstawie dwóch podstawowych składowych – kierunków oraz natężenia połączeń autobusowych – zostaną poddani analizie porównawczej przewoźnicy PKS oraz prywatni.

Podczas postępowania badawczego brane były pod uwagę połączenia autobusowe wykonywane w ramach przewozów regularnych w rozumieniu *Ustawy o transporcie drogowym* z dnia 6 września 2001 r.¹⁸. Analiza uwzględniała tylko połączenia zewnętrzne Wrocławia pomijając wewnętrzną, miejską komunikację autobusową. Były to połączenia realizowane przez przewoźników, w przypadku których można mówić o dwóch różnych genezach ich funkcjonowania na rynku transportowym. Pierwszą grupę stanowią przewoźnicy wywodzący się z Państwowej Komunikacji Samochodowej. Obecnie w większości przypadków są to przedsiębiorstwa sprywatyzowane lub znajdujące się w trakcie procesu prywatyzacji. Przeważnie nadal używają oni w swojej nazwie skrótu PKS, oznaczającego w przeciwieństwie do wcześniejszego rozwinięcia Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej. Do drugiej grupy należą natomiast przedsiębiorstwa prywatne od początku swojego istnienia nieposiadające konotacji z historią PKS. Autorzy zdając sobie sprawę z przedstawionych różnic, stosowali dla rozróżnienia następujące nazwy w tej kwestii: przedsiębiorstwa PKS lub powstałe na bazie PKS dla pierwszej grupy przedsiębiorstw, natomiast przedsiębiorstwa prywatne dla drugiej grupy. Choć obecnie, jak było wspomniane, większość przewoźników z obu grup ma status prywatnych przedsiębiorstw.

Podstawowe dane odnoszące się do połączeń autobusowych (w zależności od przestrzennego poziomu odniesienia) zebrane były dla okresu od października 2011 do kwietnia 2012 r. W przypadku poziomu regionalnego i krajowego (dla wymienionych w opracowaniu kursów autobusowych) przyjęto październik 2011 r., jako miesiąc, na który ustalano stan badanego zjawiska. Najważniejsze źródło informacji stanowił rozkład jazdy autobusów Centralnego Dworca Autobusowego we Wrocławiu, który był aktualizowany na dzień 12 października 2011 r. Z kolei dla poziomu lokalnego przyjęto kwiecień 2012 r., jako okres zakończenia procesu zbierania i przetwarzania danych. Ze względu na brak dokładnego odniesienia czasowego, trudno jednoznacznie ustalić aktualność danych dla poziomu międzynarodowego. Dane dotyczące tego zagadnienia uzyskano ze strony internetowej www.pks-tour.com.pl dnia 30 kwietnia 2012 r. Stan połączeń kolejowych z Wrocławia został

¹⁸ W opracowaniu uwzględniono połączenia realizowane, co najmniej przez 10 miesięcy w roku i przez nie mniej niż 5 dni w tygodniu. Zasadność tego wydzielenia jest związana z faktem, że trudno uznać za równorzędne sobie połączenia realizowane przez 7 dni w tygodniu lub w dni robocze z połączeniami kursującymi jedynie w okresie wakacji czy w czasie weekendów. Jeżeli analizowano połączenia autobusowe w odstępstwie od tej reguły było to na początku danej części opracowania zasygnalizowane. Dodatkowo autorzy na potrzeby analizy wprowadzili rozróżnienie na połączenia bezpośrednie i pośrednie, które może nie odpowiadać ogólnie przyjętemu znaczeniu tych słów. Za połączenia bezpośrednie dla danych miast uznano te, dla których wspomniane miasta były przystankiem początkowym i końcowym danej relacji kursu. Połączenia pośrednie były to takie, dla których analizowane miasta nie były przystankiem początkowym i końcowym danego kursu autobusowego. Dla przykładu połączenie relacji Wrocław – Świdnica zostałoby dla Świdnicy zaliczone jako kurs bezpośredni z Wrocławiem natomiast połączenie relacji Wrocław – Jelenia Góra (przez Świdnicę) już jako pośrednie.

ustalony natomiast na dzień 30 października 2011 r. na podstawie znajdującego się na stacji Wrocław Główny rozkładu jazdy oraz strony internetowej www.pkp.pl. Wyjątkiem był poziom lokalny, dla którego aktualność kolejowego rozkładu jazdy ustalono na dzień 30 kwietnia 2012 r.

W opracowaniu jest również analizowana sytuacja na rynku przewozów autobusowych w 1988 r. Dla tej retrospektywnej analizy dane zaczerpnięto z publikacji przygotowanych przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Były to Rozkłady Jazdy dla 16. i 17. okręgu komunikacyjnego ważne od dnia 30 maja 1987 r. do 28 maja 1988 r. Uzupełnienie wybranych części pracy stanowiły dane z rozkładu jazdy pociągów dla Wrocławia, obowiązującego w tym samym okresie czasu.

W celu wyjaśnienia, niektórych procesów i zależności między nimi zachodzących, w opracowaniu posłużono się współczynnikiem korelacji liniowej Pearsona oraz współczynnikiem determinacji. Ponadto w pracy wykorzystano model grawitacji oraz metodę poligonów Thiessena. Model grawitacji został wykonany na podstawie następującego wzoru:

$$I_{ij} = k \frac{M_i M_j}{d_{ij}^2}$$

I_{ij} – siła grawitacyjna pomiędzy i – tym i j – tym ośrodkiem; k – stała; M_i – masa ośrodka i ; M_j – masa ośrodka j ; d_{ij}^2 – odległość fizyczna pomiędzy i – tym i j – tym ośrodkiem podniesiona do kwadratu.

W celu ukazania kształtowania się badanego zjawiska w różnych skalach przestrzennych opracowanie zostało podzielone na cztery następujące poziomy odniesienia przestrzennego. Dla poziomu lokalnego uwzględniono 9 gmin z najbliższego otoczenia stolicy województwa dolnośląskiego, które graniczą z Wrocławiem. Jedyne wyjątek stanowiła gmina Żórawina również zaliczona do tej grupy ze względu na bardzo niewielkie oddalenie od granicy administracyjnej Wrocławia. Na tym poziomie uwzględniono połączenia realizowane do miejscowości będących siedzibami tych gmin. Były to: Czernica, Długołęka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Oborniki Śląskie, Siechnice, Wisznia Mała oraz Żórawina.

Poziom regionalny z kolei zamyka się w granicach obecnego województwa dolnośląskiego. Uwzględniono w nim połączenia autobusowe realizowane z Wrocławia do pozostałych 25 miast powiatowych w województwie. Dla przedstawienia analizowanego zjawiska w roku 1988 również przyjęto obecnie obowiązujący podział administracyjny, a nie ten, który wtedy obowiązywał. Sytuacja ta wynikała z konieczności ujednolicenia istniejących danych dla obydwu okresów czasowych.

W przypadku poziomu krajowego uwzględnionym w opracowaniu obszarem była z wyłączeniem województwa dolnośląskiego cała Polska. Pod uwagę zostały wzięte wszystkie połączenia z Wrocławia realizowane poza granice regionu

dolnośląskiego. Ostatnim przeanalizowanym poziomem odniesienia przestrzennego był poziom międzynarodowy, ograniczający się w swoim zasięgu do państw europejskich, z którymi Wrocław posiadał połączenia autobusowe.

3. Zarys historii transportu autobusowego w Polsce po 1945 roku

Po II wojnie światowej nastąpiło w Polsce całkowite przeorganizowanie transportu autobusowego. Liczne przedsiębiorstwa prywatne, działające na rynku przewozów międzyosiedlowych, zostały zastąpione, posiadającym w wielu obszarach działalności pozycję niemalże monopolisty, jednym scentralizowanym przedsiębiorstwem – Państwową Komunikacją Samochodową. Liczne ustawy na prawie 45 lat ograniczyły do minimum funkcjonowanie sektora prywatnego w sferze transportu autobusowego. Oprócz przedsiębiorstwa państwowego w niektórych regionach Polski znaczącą pozycję w przewozach międzyosiedlowych osób posiadały również spółdzielnie przewozowe (por. Kozanecka 1980; Chodkowska-Miszczyk 2006). Jeżeli chodzi o komunikację autobusową w miastach i zespołach miast, to działalność ta była głównie domeną specjalnie do tego powołanych przedsiębiorstw transportu miejskiego. W mniejszych miejscowościach tę funkcję pełniły także przedsiębiorstwa PKS.

Przedsiębiorstwo PKS powstało w 1945 r. Początkowo jego głównym zadaniem, oprócz wspierania akcji przesiedleńczej i osiedleńczej na północy i zachodzie kraju, było włączenie do sieci komunikacji autobusowej obszarów pozbawionych możliwości korzystania z połączeń kolejowych (por. Taylor, Ciechański 2007). Komunikacja autobusowa pozwoliła także na niespotykaną wcześniej skalę skomunikować obszary wiejskie. Od momentu powstania rozwój sieci połączeń PKS wykazywał dużą dynamikę. Dla przykładu w 1950 r. długość sieci komunikacji autobusowej wynosiła 24,9 tys. kilometrów, podczas gdy 25 lat później w roku 1975 jej długość wzrosła już do 104,2 tys. kilometrów. W tym samym czasie długość sieci kolejowej wzrosła jedynie z 26,3 tys. kilometrów do 26,7 tys. kilometrów (por. Lijewski 1977). Tempo rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce można określić również wzrostem liczby pasażerów korzystających z tego rodzaju transportu. W 1946 r. przewieziono 6,9 mln pasażerów, w 1950 r. – prawie 70 mln, w 1960 r. – 322 mln, w 1967 r. przewozy przekroczyły 1 mld osób, czyli więcej niż przez ówczesne PKP. W 1974 r. wynik ten został podwojony, a w 1989 r. przewozy osiągnęły rekordowy poziom – 2,5 mld osób (Taylor, Ciechański 2007). Przedsiębiorstwa PKS oprócz wykonywania usług przewozowych, osób posiadały również dominującą pozycję, jeśli chodzi o drogowy transport towarów.

Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa PKS, od czasu jego powstania do lat 80. XX w., przetrwała w niemalże niezmienionej formie. Był to silnie scentrali-

zowany państwowy podmiot gospodarczy, uzyskujący na swoją działalność dotacje z budżetu państwa. Tym samym PKS, jak zresztą większość przedsiębiorstw państwowych w okresie gospodarki centralnie planowanej, działało w oderwaniu od podstawowych zasad ekonomii. „Zmiany strukturalne rozpoczęły się w latach 80. XX w. wraz z podziałem PKS na cztery odrębne przedsiębiorstwa: Krajową PKS oraz trzy regionalne przedsiębiorstwa PKS – w Warszawie, Koszalinie i Szczecinie” (ibid.). Oprócz silnie rozbudowanej centrali, w skład przedsiębiorstwa wchodziły 233 oddziały oraz 13 zarządów okręgów. Wraz z nową sytuacją gospodarczą w kraju nastąpiła również restrukturyzacja PKS. Istniejące do tej pory cztery wyżej wymienione przedsiębiorstwa dnia 1 lipca 1990 roku zostały zlikwidowane, a każdy z 233 oddziałów PKS stał się samodzielnym podmiotem gospodarczym (por. Taylor, Ciechański 2007). W latach dziewięćdziesiątych XX w. postępowała komercjalizacja i prywatyzacja przedsiębiorstw PKS. Musiały one zmierzyć się z nową dla nich sytuacją, w której priorytetem w ich dalszym funkcjonowaniu stawał się rachunek ekonomiczny. Natomiast zmiany w ustawodawstwie umożliwiły zaistnienie na rynku przewozów autobusowych prywatnych podmiotów gospodarczych. Od początku lat 90. XX w. do chwili obecnej obserwowany jest w Polsce żywiołowy rozwój prywatnych przedsiębiorstw, świadczących przewozy autobusowe. Obydwa wspomniane powyżej procesy przyczyniają się do wzrostu deregulacji (zmniejszenie kontroli władz państwowych w gospodarce lub jej wybranym obszarze) w transporcie autobusowym w Polsce.

Ze względu na konieczność ograniczeń objętościowych pracy autorzy odsyłają osoby zainteresowane sytuacją prawną na polskim rynku przewozowym po 1945 r. do publikacji m.in. Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2007) oraz J. Chodkowskiej-Miszczyk (2006).

4. Obecny stan rozwoju wrocławskiego węzła drogowego

Wrocław, jako największe miasto Polski południowo-zachodniej, skupiający w sobie duży potencjał gospodarczy i społeczny całego regionu dolnośląskiego oraz główny generator ruchu drogowego w województwie, pełni funkcję najważniejszego w regionie oraz jednego z najważniejszych w kraju węzłów komunikacyjnych. Można uznać, że pomiędzy Wrocławiem a wrocławskim węzłem drogowym zachodzi dodatnie sprzężenie zwrotne – rozwój miasta pobudza jednocześnie rozwój systemu drogowego i odwrotnie. Jak wskazuje raport „Wytyczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim” (2009) „Wrocław położony jest w centralnej części Europy (w południowo-zachodniej części Polski) i znajduje się pomiędzy głównymi węzłami komunikacyjnymi, takimi jak: Berlin, Drezno, Praga, Brno, Ostrawa, Katowice, Warszawa, Poznań. Tym samym

można uznać, że „Dolny Śląsk wraz z wrocławskim węzłem komunikacyjnym posiada znakomite położenie geograficzne (...)” (Chodkowska-Miszczyk 2009).

Obecnie Wrocław leży na przecięciu wielu ważnych szlaków komunikacyjnych, mających znaczenie zarówno w skali lokalnej, regionalnej, krajowej, jak i międzynarodowej (ryc. 1). Do tych najważniejszych należą przebiegająca pod Wrocławiem (tylko niewielki odcinek znajduje się w granicach administracyjnych miasta) autostrada A4 oraz oddany do użytku w 2011 r. odcinek autostrady A8 (Autostradowa Obwodnica Wrocławia). Poza tym do podstawowej sieci komunikacyjnej wrocławskiego węzła drogowego należy zaliczyć droga krajowa nr 5, 8 (od 2012 r. jej odcinek powielający się z przebiegiem autostrady A8 posiada nowy numer 98 – jest to spowodowane faktem, że dwie drogi nie mogą posiadać tej samej numeracji), według numeracji europejskiej oznaczone symbolami E – 261 i E – 67. Przez stolicę województwa dolnośląskiego przebiega również droga krajowa numer 94 będąca alternatywnym, równoległym szlakiem transportowym względem autostrady A4. Do Bielán Wrocławskich stanowiących roгатki współczesnego Wrocławia wieǳie także droga krajowa nr 35 łącząca aglomerację wrocławską ze Świdnicą i Wałbrzychem, kierująca dalej ruch drogowy w kierunku przejścia granicznego z Republiką Czeską w Golińsku. We Wrocławiu krzyżuje się również 6 szlaków komunikacyjnych o randze dróg wojewódzkich oraz szereg dróg powiatowych i gminnych.

5. Poziom lokalny

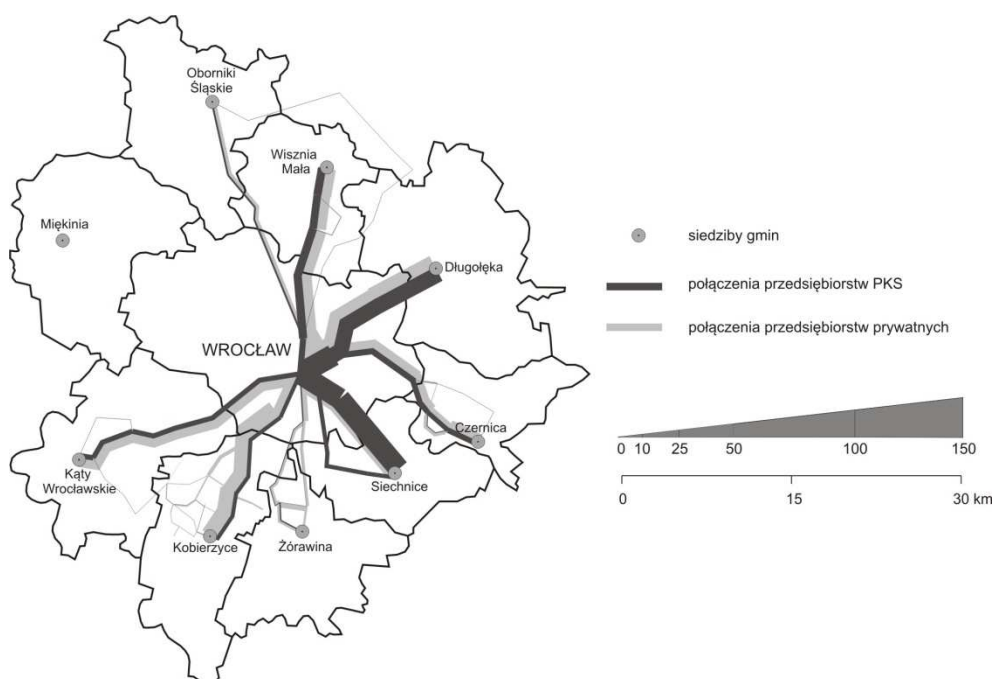
5.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych

Wśród analizowanych ǳiewięciu siedzib gmin strefy podmiejskiej Wrocławia tylko Miękinia nie posiada regularnych linii komunikacyjnych ze stolicą województwa dolnośląskiego (ryc. 2). Uwzględniając liczbę linii autobusowych do poszczególnych miejscowości ujawnia się wyraźna dysproporcja pomiędzy północną a południową częścią omawianego obszaru. Sieć linii autobusowych jest zdecydowanie lepiej rozwinięta w przypadku południowej części strefy podmiejskiej Wrocławia. Najlepiej rozbudowana sieć połączeń ze stolicą województwa występuje w przypadku Kobierzyc. Gmina ta ze względu na bardzo dobrą sytuację gospodarczą – położenie w pobliżu stolicy województwa, jedno z największych w Polsce inwestycji międzynarodowych koncernów – jest w stanie w dużej mierze partycypować w kosztach utrzymania komunikacji międzygminnej z Wrocławiem.



Ryc. 1. Podstawowa sieć drogowa województwa dolnośląskiego.
Źródło: opracowanie własne.

Większość tras komunikacyjnych jest obsługiwana zarówno przez przedsiębiorstwa PKS, jak i pozostałe uwzględnione firmy przewozowe. Analizując linie komunikacyjne pod względem ich przebiegu można stwierdzić, że większość z nich jest poprowadzona głównymi ciągami komunikacyjnymi. Dla przykładu połączenia do Długołęki są realizowane drogą krajową nr 8, natomiast do Wiszni Małej DK 5. Ponadto w przypadku miejscowości posiadających więcej niż jedną linię komunikacyjną ze stolicą regionu niektóre autobusy kursują mniej uczęszczanymi lokalnymi trasami.

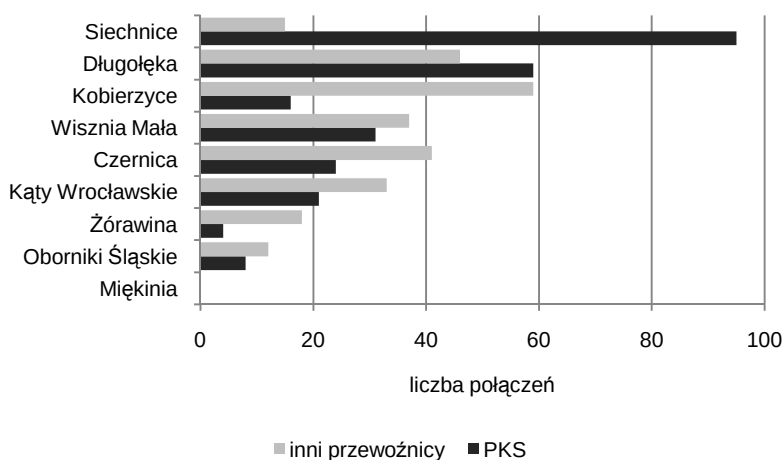


Ryc. 2. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a wybranymi siedzibami gmin strefy podmiejskiej. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.e-podróżnik.pl, www.polbus.pl, www.sevibus.pl, www.tarnowscy.pl, www.um.wroc.pl.

Pod względem natężenia połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a wybranymi siedzibami gmin strefy podmiejskiej ujawniają się wyraźnie pewne przestrzenne zależności (por. ryc. 2). Pierwszą z nich jest zdecydowana kumulacja połączeń autobusowych na głównych szlakach komunikacyjnych, co częściowo zostało już zasygnalizowane przy omawianiu kierunków połączeń. W przypadku Długołęki wszystkie kursy są wykonywane drogą krajową nr 8, z kolei w przypadku Siechnic i Wiszni Małej większość autobusów kursuje odpowiednio drogą krajową nr 94 i 5. Nawet w przypadku posiadających najlepiej w tym względzie rozwiniętą sieć połączeń Kobierzyc, przeważająca część kursów odbywa się DK nr 8, podczas gdy na liniach komunikacyjnych poprowadzonych lokalnymi drogami natężenie połączeń nie jest już tak wysokie. Wyraźna dysproporcja pomiędzy południową i północną częścią strefy podmiejskiej pod względem rozwoju sieci linii autobusowych w przypadku natężenia połączeń nie jest tak wyraźnie widoczna.

W przypadku natężenia połączeń autobusowych zaznaczają się także duże dysproporcje występujące pod względem tego zjawiska pomiędzy analizowanymi miejscowościami. Do wcześniej wspomnianej Miękinia w ogóle nie ma regularnych połączeń autobusowych (połączenie autobusowe zostało zlikwidowane w ciągu ostatnich kilku lat) z Wrocławia, podczas gdy do Długołęki i Siechnic na dobę ze stolicy województwa wykonuje się ponad 100 kursów (Długołęka – 105, Siechnice

– 110) (ryc. 3). Na niekorzystną sytuację Miękinia może mieć wpływ położenie tej miejscowości na uboczu ważniejszych ciągów komunikacyjnych – brak arterii o randze dróg krajowych czy chociażby wojewódzkich. Dodatkowo Miękinia leży przy ważnej linii kolejowej pomiędzy Wrocławiem i Legnicą, co częściowo może rekompensować brak połączeń autobusowych. Z kolei Długołęka i Siechnice położone przy ważnych szlakach komunikacyjnych, takich jak droga krajowa nr 8 i 94, oprócz połączeń w ramach komunikacji międzygminnej z Wrocławiem posiadają szereg połączeń autobusowych, dla których są one przystankiem pośrednim.



Ryc. 3. Liczba połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a wybranymi siedzibami gmin strefy podmiejskiej. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.polbus.pl, www.sevibus.pl, www.tarnowscy.pl, www.um.wroc.pl.

Analiza porównawcza pomiędzy przedsiębiorstwami PKS i pozostałymi typami przewoźników ukazuje w większości przypadków przewagę drugiej grupy firm przewozowych. Przedsiębiorstwa PKS osiągają przewagę na rynku przewozowym tylko w dwóch opisywanych miejscowościach – Długołęce i Siechnicach

5.2. Wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych

Pewną próbą wyjaśnienia dużych dysproporcji pod względem natężenia połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a wybranymi siedzibami gmin ze strefy podmiejskiej, może być analiza połączeń kolejowych (ryc. 4). Tego rodzaju środka transportu ze stolicą regionu są pozbawione Kobierzyce i Wisznia Mała, które z kolei pod względem liczby połączeń autobusowych wśród badanych miejscowości charakteryzują się wysokim stopniem natężenia badanego zjawiska. Przytaczana we wcześniejszych częściach pracy Miękinia pomimo braku kursów autobusowych

posiada 21 połączeń kolejowych z Wrocławiem (3. miejsce wśród analizowanych miejscowości). Podobnie sytuacja przedstawia się, jeśli chodzi o Oborniki Śląskie. Niewielka liczba kursów autobusowych z Wrocławiem jest w pewnym stopniu rekompensowana dobrze rozwiniętą komunikacją kolejową – 25 połączeń kolejowych na dobę. Nie w każdym przypadku można mówić jednak o wyraźnej zależności pomiędzy połączeniami autobusowymi i kolejowymi, np. Długołęka posiada zarówno bardzo dobrze rozwiniętą komunikację autobusową jak i kolejową z Wrocławiem.



Ryc. 4. Natężenie połączeń kolejowych pomiędzy Wrocławiem a wybranymi siedzibami gmin strefy podmiejskiej. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.pkp.pl.

5.3. Rynek przewoźników autobusowych

Rynek przewoźników autobusowych na omawianym poziomie odniesienia jest bardzo zróżnicowany. Z jednej strony do analizowanych miejscowości kursy autobusowe są wykonywane przez przewoźników PKS. Głównie są to połączenia, dla których opisywane miejscowości są jedynie pośrednimi przystankami na trasach wiodących do innych ośrodków. Przedsiębiorstwami PKS, które uzyskały znaczące wpływy na rynku przewozów autobusowych w strefie podmiejskiej Wrocławia są Polbus PKS Wrocław (połączenia głównie do Czernicy, Długołęki, Kątów Wrocławskich, Kobierzyc, Siechnic), PKS Wołów (Oborniki Śląskie, Wisznia Mała)

oraz PKS Oława (Czernica, Żórawina, Siechnice). Polbus PKS Wrocław jest jedynym przedsiębiorstwem PKS, który wygrał przetarg na wykonywanie połączeń na strefowych, międzygminnych liniach autobusowych w gminie Siechnice.

Drugą grupę tworzą przewoźnicy prywatni. Niektóre przedsiębiorstwa z tej grupy skupiają się głównie na wykonywaniu przewozów autobusowych w ramach komunikacji międzygminnej. Jednym z takich przewoźników jest przedsiębiorstwo Sevibus wykonujące tego rodzaju przewozy (połączenia strefowe) w podwrocławskich gminach: Czernica i Długołęka. Dodatkowo Sevibus posiada komercyjne linie autobusowe pomiędzy Wrocławiem a gminą Żórawina – obsługiwane wraz z Bus Marco Polo Wratislavia 1992. Przewoźnik ten jest również operatorem komunikacji gminnej Kobierzyc, która łączy wszystkie miejscowości tej gminy z Wrocławiem. Na badanym obszarze funkcjonują także przedsiębiorstwa prywatne skupiające się na wykonywaniu jedynie komercyjnych połączeń autobusowych. Należą do nich m.in. firmy przewozowe wykonujące połączenia z Wrocławia do Kątów Wrocławskich (Tarnowscy), Obornik Śląskich (Juma, Mini-Bus) oraz Wiszni Małej (Ekspres Bus; kurs relacji Wrocław – Trzebnica).

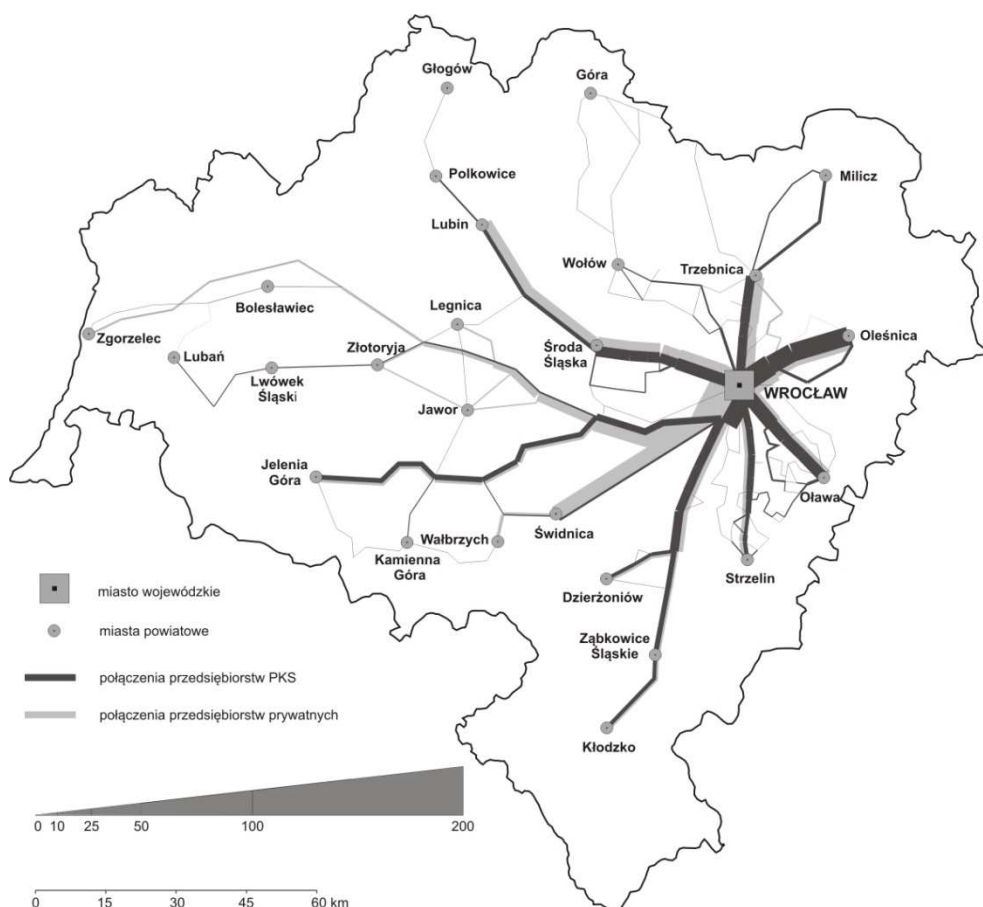
6. Poziom regionalny

6.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych

Wśród miast powiatowych województwa dolnośląskiego wszystkie posiadają połączenia autobusowe ze stolicą regionu (ryc. 5). Analizując sieć wariantów tras komunikacyjnych na tym poziomie odniesienia można dojść do wniosku, że linie komunikacji autobusowej są rozmieszczone w przestrzeni województwa dolnośląskiego w sposób równomierny. Jedynie sieć linii autobusowych na wschód od Wrocławia jest słabiej rozwinięta w porównaniu do pozostałej części województwa dolnośląskiego. Asymetria ta spowodowana jest peryferyjnym położeniem Wrocławia we wschodniej części województwa.

Wśród miast powiatowych Dolnego Śląska widoczne jest wyraźne zróżnicowanie pod względem liczby linii komunikacyjnych łączących poszczególne miasta powiatowe województwa dolnośląskiego z Wrocławiem. Do ośmiu analizowanych miast połączenia autobusowe są realizowane jedynie jedną linią komunikacyjną. Są to: Bolesławiec, Głogów, Kłodzko, Lwówek Śląski, Lubin, Polkowice, Świdnica oraz Ząbkowice Śląskie. Do wyżej wymienionych ośrodków połączenia autobusowe wykonywane są przeważnie najszybszą/najkrótszą trasą komunikacyjną o wysokiej randze w systemie drogowym. Dla przykładu do Świdnicy połączenia autobusowe są realizowane jedynie drogą krajową nr 35, z kolei do Kłodzka i Ząbkowic Śląskich drogą krajową nr 8 (E-67). Wyżej opisane linie autobusowe są na-

kierowane w przeważającej mierze na obsługę komunikacyjną ważniejszych miejscowości położonych przy głównych arteriach drogowych.



Ryc. 5. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.e-podroznik.pl, www.pks.olawa.pl, www.autobusowyrozkladjazdy.pl, www.milla.pl, www.guliwertransport.pl, www.pwhd.pl, www.krycha.pl, www.beskid-przewozy.pl, www.fam-wdowczyk.pl, www.citybus-luban.pl, www.ekspresbus.pl, www.tarnowscy.pl oraz danych Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu.

Z drugiej strony występują w województwie dolnośląskim miasta powiatowe posiadające 3 i więcej wariantów połączeń autobusowych z Wrocławiem. Należą do nich: Góra, Jelenia Góra, Wołów, Oleśnica, Oława, Strzelin, Środa Śląska i Trzebnica. W przypadku miast położonych w dalszej odległości od stolicy regionu takich jak Góra, Jelenia Góra czy Wołów mnogość linii komunikacyjnych wynika m.in. z faktu braku jednej wiodącej arterii komunikacyjnej pomiędzy nimi a Wrocławiem. Sytuacja ta może być także spowodowana polityką transportową poszczególnych przedsiębiorstw mającą na celu zapewnienie większej liczbie miejscowości połączeń autobusowych z Wrocławiem. W przypadku ośrodków leżących w najbliż-

szym sąsiedztwie Wrocławia takich jak: Oleśnica, Oława, Strzelin, Środa Śląska i Trzebnica duża liczba wariantów połączeń autobusowych wynika głównie z silnych powiązań społeczno-gospodarczych ze stolicą regionu. Gęstsza sieć linii komunikacyjnych niż na pozostałym obszarze województwa pozwala na zapewnienie szerokiego gronu odbiorców usług transportowych m.in. w celu codziennych dojazdów do pracy lub szkoły – tzw. migracje wahałowe.

Sieć linii komunikacyjnych przedsiębiorstw PKS jest zdecydowanie bardziej rozbudowana w stosunku do sieci przedstawiającej kierunki połączeń autobusowych realizowanych przez przedsiębiorstwa prywatne. Podczas gdy tabor autobusowy PKS dociera do wszystkich 25 analizowanych miast powiatowych, przedsiębiorstwa prywatne obecnie wykonują połączenia autobusowe do 18 miast powiatowych. Linie komunikacyjne prywatnych przewoźników prawie we wszystkich przypadkach ograniczają się jedynie do głównych arterii komunikacyjnych i pokrywają się z liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi przez PKS. Tym samym w niewielkim stopniu wzbogacają one ofertę transportową w aspekcie przestrzennym.

Uwzględniając wcześniej opisane kierunki połączeń autobusowych, jak również ich natężenie na obszarze województwa dolnośląskiego, można wyróżnić kilka głównych korytarzy transportu autobusowego. W oparciu o ryc. 5. oraz ryc. 1 przedstawiającą podstawową sieć drogową województwa dolnośląskiego należy wśród nich wymienić:

- drogę krajową nr 35 na odcinku Bielany Wrocławskie – Świdnica;
- drogę krajową nr 8 na odcinku Kłodzko – Ząbkowice Śląskie – Wrocław – Oleśnica;
- drogę krajową nr 94 i 36 na odcinku Oława – Wrocław – Środa Śląska – Lubin;
- autostradę A4 na odcinku węzeł Bielany Wrocławskie – węzeł Legnickie Pole;
- drogę krajową nr 3 i 5 (A4) na odcinku Jelenia Góra – Wrocław – Trzebnica;
- drogę wojewódzką nr 395 na odcinku Wrocław – Strzelin.

Potwierdza się w tym wypadku zależność opisana przy omawianiu kierunków połączeń polegająca na skupianiu się największych strumieni natężenia kursów autobusowych na głównych arteriach komunikacyjnych regionu dolnośląskiego.

Biorąc pod uwagę natężenie połączeń zauważalne są bardzo duże dysproporcje wśród uwzględnionych w badaniu miejscowości. Do Bolesławca i Zgorzelca w ciągu doby z Wrocławia jest realizowane zaledwie 1 połączenie autobusowe, natomiast do Oleśnicy w tej samej jednostce czasu wykonywanych jest aż 110 połączeń (por. ryc. 5)

Analizując natężenie połączeń autobusowych oraz czynniki mające wpływ na kształtowanie się tego zjawiska takie jak: odległość fizyczna i czasowa od Wrocławia, potencjał demograficzny, powiązania społeczno-ekonomiczne z Wrocła-

wiem oraz położenie względem głównych arterii komunikacyjnych można wyróżnić kilka charakterystycznych grup miast powiatowych.

Jedną z nich jest grupa, którą tworzą miasta powiatowe znajdujące się w najbliższym sąsiedztwie Wrocławia. Są to: Oleśnica, Oława, Środa Śląska oraz Trzebnica. Wśród nich najwięcej połączeń z Wrocławiem realizowanych jest do Oleśnicy – 110, natomiast najmniej w tej grupie do Oławy – 81 (ryc. 5). Kilometraż najkrótszych połączeń autobusowych między Wrocławiem a nimi nie przekracza 35 kilometrów, natomiast czas najszybszych połączeń zamyka się w granicach 50 minut. Najwyższe wśród wszystkich miast powiatowych województwa natężenie połączeń jest spowodowane głównie bliskością Wrocławia oraz silnymi powiazaniami społeczno-ekonomicznymi ze stolicą regionu – m.in. wspomniane wcześniej codzienne dojazdy do pracy lub szkoły. Należy wziąć również pod uwagę korzystne położenie tych miejscowości względem ważnych arterii komunikacyjnych takich jak droga krajowa nr 5, 8 i 94. Położenie to sprawia, że wyżej wymienione miejscowości pełnią również funkcję przystanków pośrednich m.in. dla kursów autobusowych wykonywanych poza region Dolnego Śląska. Dla przykładu połączenia do Oleśnicy w 57% są połączeniami pośrednimi, dla których miejscowościami docelowymi są m.in. Wieluń, Ostrzeszów, Sieradz, Łódź, Piotrków Trybunalski czy Warszawa.

Wpływ położenia miejscowości względem głównych szlaków komunikacyjnych na natężenie połączeń autobusowych jest dobrze widoczny w przypadku Strzelina i Wołowa. Strzelin będąc oddalonym od Wrocławia tylko o 5 km więcej od Środy Śląskiej, posiada aż o 46 mniej połączeń autobusowych ze stolicą województwa. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy może być w przypadku tych dwóch miast brak połączenia drogowego o wysokiej randze w systemie komunikacyjnym, jak ma to miejsce w przypadku wcześniej wymienionych miejscowości.

Interesująca z punktu widzenia natężenia połączeń autobusowych wydaje się sytuacja Lubina i Świdnicy. Miejscowości te obok Oleśnicy, Oławy, Trzebnicy i Środy Śląskiej osiągają najwyższe wartości natężenia połączeń autobusowych z Wrocławiem. Są to wartości zdecydowanie wyższe od miast o podobnej odległości fizycznej i czasowej od stolicy województwa dolnośląskiego. Cechą determinującą tak wysokie natężenie połączeń autobusowych z Wrocławiem do tych miejscowości jest zapewne brak połączeń kolejowych pomiędzy Lubinem i Świdnicą a stolicą regionu. Wpływać na taką sytuację może również ich potencjał demograficzny

Podobieństwo w natężeniu połączeń autobusowych można zauważyć także w przypadku dwóch byłych miast wojewódzkich – Legnicy i Wałbrzycha. Pomimo dużego potencjału demograficznego i znaczenia społeczno – gospodarczego oba miasta posiadają niewielką liczbę połączeń autobusowych z Wrocławiem, odpowiednio Legnica – 10 połączeń i Wałbrzych – 13. Wy tłumaczeniem tej sytuacji wydaje się być większe znaczenie połączeń kolejowych w komunikacji z Wrocławiem,

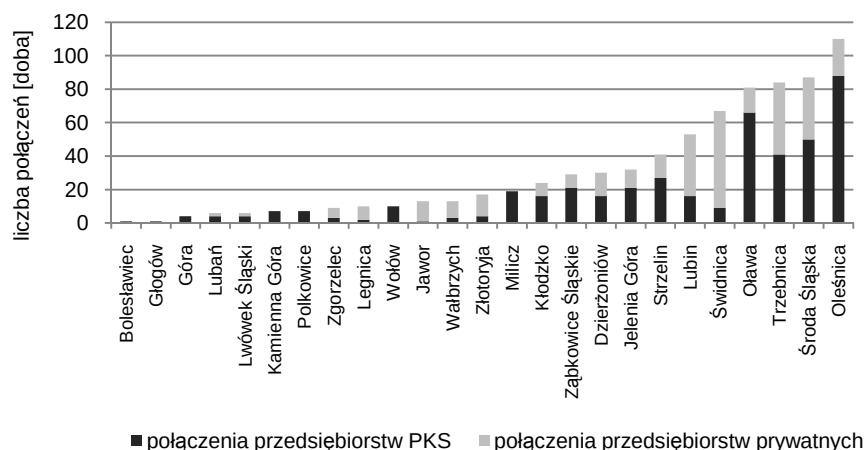
co szerzej opisane jest w osobnym podrozdziale. Jedynie Jelenia Góra z byłych miast wojewódzkich osiągnęła znacznie wyższe natężenie połączeń autobusowych ze stolicą regionu – 32 połączenia.

Zwiększone natężenie połączeń autobusowych w przypadku Jeleniej Góry i Kłodzka w porównaniu do miast oddalonych o podobną odległość fizyczną i czasową od Wrocławia może wynikać z następujących przyczyn. Obydwa miasta posiadają duże znaczenie społeczno – gospodarcze, będąc głównymi ośrodkami miejskimi dla Kotliny Jeleniogórskiej i Kotliny Kłodzkiej. Ważną rolę w ich przypadku odgrywa także potencjał turystyczny, zarówno samych miast jak i regionów, które reprezentują.

Wpływ odległości fizycznej i czasowej od Wrocławia na liczbę połączeń realizowanych do poszczególnych miast powiatowych województwa dolnośląskiego jest dobrze widoczny wśród miejscowości oddalonych co najmniej o 100 km od stolicy województwa. Są to następujące miasta: Bolesławiec, Głogów, Kamienna Góra, Lubań, Lwówek Śląski, Zgorzelec oraz wymienione wcześniej Jelenia Góra i Kłodzko. Oprócz Jeleniej Góry i Kłodzka wśród pozostałych wyżej wymienionych miast liczba połączeń autobusowych z Wrocławiem nie przekracza 10 na dobę. Należy zauważyć, że miasta te są położone także w dużej odległości czasowej od stolicy województwa – do wielu z nich czas kursów autobusowych z Wrocławia przekracza 120 minut. Zdecydowanie większa odległość od Wrocławia – zarówno fizyczna jak i czasowa – niż ma to miejsce w przypadku pozostałych miast powiatowych sprawia, że związki społeczno-gospodarcze oraz potrzeba komunikacyjnych powiązań z Wrocławiem są coraz słabsze.

Na obszarze województwa dolnośląskiego widoczny jest coraz większy udział przewoźników prywatnych. Oferują oni swoje usługi transportowe na wielu liniach komunikacyjnych prowadzących z Wrocławia do miast powiatowych województwa dolnośląskiego. Do linii komunikacyjnych, na których przewoźnicy prywatni wykonują co najmniej 10 połączeń autobusowych na dobę należą następujące trasy (por. ryc. 5 i ryc.6):

- Wrocław – Świdnica (58 połączeń przewoźników prywatnych) – Wałbrzych (10);
- Wrocław – Trzebnica (43);
- Wrocław – Środa Śląska (37) – Lubin (37);
- Wrocław – Oleśnica (22);
- Wrocław – Oława (15);
- Wrocław – Strzelin (14);
- Wrocław – Dzierżoniów (13);
- Wrocław – Jawor (12) – Złotoryja (13);
- Wrocław – Jelenia Góra (11).



Ryc. 6. Liczba połączeń autobusowych z Wrocławia do miast powiatowych województwa dolnośląskiego z podziałem na przewoźników PKS i prywatnych. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.e-podroznik.pl, www.pks.olawa.pl, www.autobusowyrozkladjazdy.pl, www.milla.pl, www.guliwertransport.pl, www.pwhd.pl, www.krycha.pl, www.beskid-przewozy.pl, www.fam-wdowczyk.pl, www.citybus-luban.pl, www.ekspresbus.pl, www.tarnowscy.pl oraz danych Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu.

W celu sprawdzenia współzależności pomiędzy liczbą połączeń autobusowych do poszczególnych miast powiatowych województwa dolnośląskiego z Wrocławiem a czynnikami na to zjawisko wpływającymi obliczono współczynnik korelacji liniowej Pearsona i współczynnik determinacji. Czynnikami brany pod uwagę były: odległość fizyczna i czasowa oraz siła oddziaływania pomiędzy miastami powiatowymi a Wrocławiem. Siła oddziaływania została obliczona na podstawie modelu grawitacji wyrażonego wzorem podanym w rozdziale dotyczącym głównych założeń pracy.

W przypadku współzależności pomiędzy odległością fizyczną i liczbą połączeń autobusowych współczynnik korelacji liniowej Pearsona wyniósł $R = (-0,73)$. Tym samym charakter korelacji był ujemny natomiast jej siła ukształtowała się na poziomie umiarkowanie silnym. Współczynnik determinacji dla tych dwóch zmiennych osiągnął wartość $R^2 = (0,53)$. Można więc wnioskować o wyraźnej tendencji do spadku liczby połączeń autobusowych wraz ze wzrostem odległości fizycznej od Wrocławia. Podobnie sytuacja przedstawia się w przypadku współzależności pomiędzy liczbą połączeń autobusowych a odległością czasową od Wrocławia mierzoną czasem najszybszego połączenia autobusowego pomiędzy stolicą regionu a poszczególnymi miastami powiatowymi. Współczynnik korelacji liniowej Pearsona w tym przypadku osiągnął wartość $R = (-0,76)$, a wskaźnik determinacji wyniósł $R^2 = (0,58)$. Podobnie jak w powyżej opisywanym przypadku korelację tę można określić jako ujemną i umiarkowanie silną.

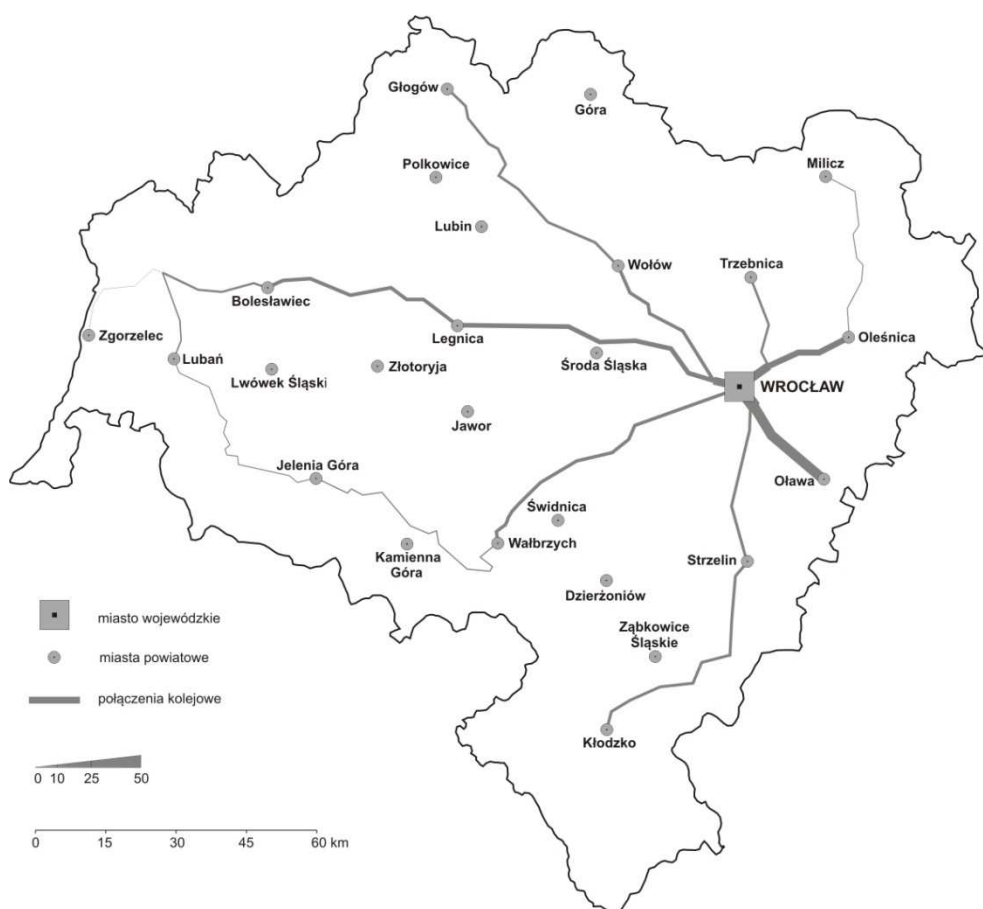
Zbadano również współzależność pomiędzy liczbą połączeń autobusowych a siłą oddziaływania Wrocław – miasto powiatowe. W tym przypadku współczynnik korelacji liniowej Pearsona wyniósł $R = (0,75)$, natomiast współczynnik determinacji osiągnął wartość $R^2 = (0,57)$. Korelacja była więc dodatnia i umiarkowanie silna. Wraz ze wzrostem siły oddziaływania w relacji Wrocław – miasto powiatowe liczba połączeń autobusowych między nimi także rosła.

6.2. Wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych

Ważną rolę w kształtowaniu się powiązań komunikacyjnych w województwie dolnośląskim oprócz połączeń autobusowych, odgrywają połączenia kolejowe. Ich analiza pozwala także lepiej zrozumieć rynek przewozów autobusowych. W przeciwieństwie do połączeń autobusowych nie wszystkie miasta powiatowe województwa dolnośląskiego posiadają połączenia kolejowe z Wrocławiem. Do analizowanych miejscowości nieposiadających tego rodzaju komunikacji ze stolicą województwa należą: Dzierżoniów, Góra, Jawor, Kamienna Góra, Polkowice, Lubin, Lwówek Śląski, Środa Śląska (stacja kolejowa Środa Śląska znajduje się poza granicami administracyjnymi miasta i nie została uwzględniona w opracowaniu), Świdnica, Ząbkowice Śląskie oraz Złotoryja (ryc. 7).

Do miast posiadających największą liczbę połączeń kolejowych z Wrocławiem należą Oława – 41 połączeń oraz Oleśnica – 25 połączeń. Miejscowości te charakteryzują się również największą wśród miast powiatowych liczbą połączeń autobusowych. Tak bogata oferta transportowa potwierdza bardzo silne związki społeczno – gospodarcze pomiędzy Oławą i Oleśnicą a Wrocławiem oraz ich korzystne położenie względem zarówno drogowych jak i kolejowych szlaków komunikacyjnych.

W następnej kolejności, jeśli chodzi o natężenie połączeń kolejowych z Wrocławiem, można wymienić następujące miejscowości: Legnica – 19 połączeń kolejowych, Bolesławiec – 15, Wałbrzych – 14, Wołów – 14, Kłodzko – 12, Strzelin – 12, Głogów – 11, Trzebnica – 10. W przypadku Kłodzka, Strzelina i Trzebnicy liczba połączeń kolejowych jest zdecydowanie mniejsza od liczby połączeń autobusowych. Połączenia kolejowe pełnią, więc niejako funkcję uzupełniającą w stosunku do oferty przewoźników autobusowych. Inaczej sytuacja przedstawia się w miejscowościach takich jak: Bolesławiec, Głogów, Wałbrzych czy Wołów. W przypadku tych miast powiatowych komunikacja kolejowa odgrywa dominującą rolę na rynku przewozowym pomiędzy nimi a Wrocławiem (Bolesławiec, Głogów) lub jest rozwinięta na podobnym poziomie co komunikacja autobusowa.



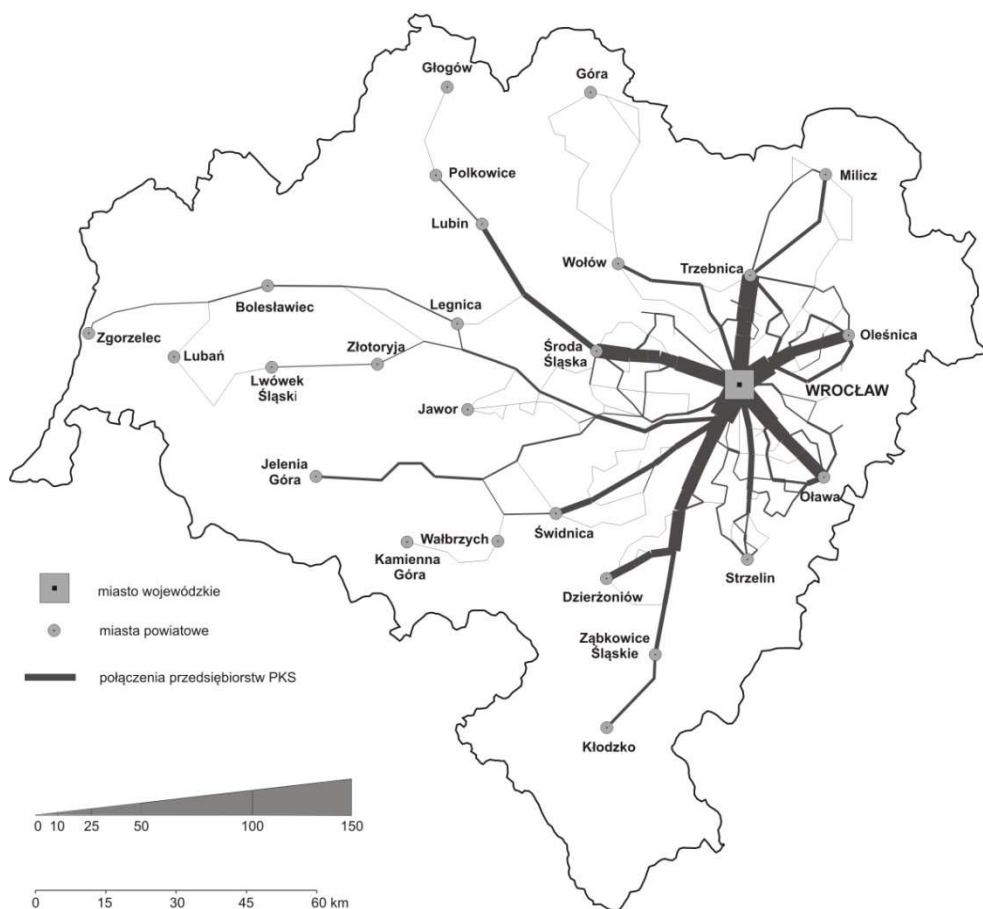
Ryc. 7. Natężenie połączeń kolejowych pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.pkp.pl

Najmniejsze wartości natężenia połączeń kolejowych wśród miast, które je posiadają zanotowano w: Jeleniej Górze – 9 połączeń kolejowych, Lubaniu – 6, Miliczu – 4, Zgorzelcu – 3. W Lubaniu liczba połączeń realizowanych przez przewoźników kolejowych jak i autobusowych jest taka sama – oferty przewozowe wzajemnie się uzupełniają. W pozostałych wyżej wymienionych miastach połączenia autobusowe wyraźnie dominują nad kolejowymi.

6.3. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych w 1988 i 2011 r. – analiza porównawcza

W 1988 r. ogólny zarys sieci kierunków połączeń autobusowych był podobny do stanu obecnego (ryc. 8). Należy jednak zwrócić uwagę na kilka charakterystycznych różnic, jakie dokonały się w tym zakresie na przestrzeni ponad 20 lat.

Pierwsza z nich to, podobnie jak na innych poziomach odniesienia, brak linii autobusowych obsługiwanych przez prywatnych przewoźników w roku 1988. Kolejną zmianą jest większa liczba wariantów połączeń autobusowych wiodących w kierunku niektórych z analizowanych miast m.in.: Oleśnicy, Oławy, Środy Śląskiej, Trzebnicy oraz tych bardziej oddalonych od Wrocławia jak: Milicz czy Świdnica.



Ryc. 8. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego w 1988 roku (podział administracyjny obowiązujący od 1.01.1999 roku).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16 i 17 okręg komunikacyjny

Zważając na dużo słabiej rozwinięty pod koniec lat 80. XX w. w Polsce transport indywidualny, większa liczba linii autobusowych do poszczególnych miast wydaje się jak najbardziej uzasadniona. Dla przykładu dzisiaj pomiędzy Wrocławiem a Świdnicą autobusy PKS jak i prywatnych przewoźników kursują jedynie jedną linią komunikacyjną. W roku 1988 istniało natomiast aż 5 linii autobusowych pomiędzy tymi miastami.

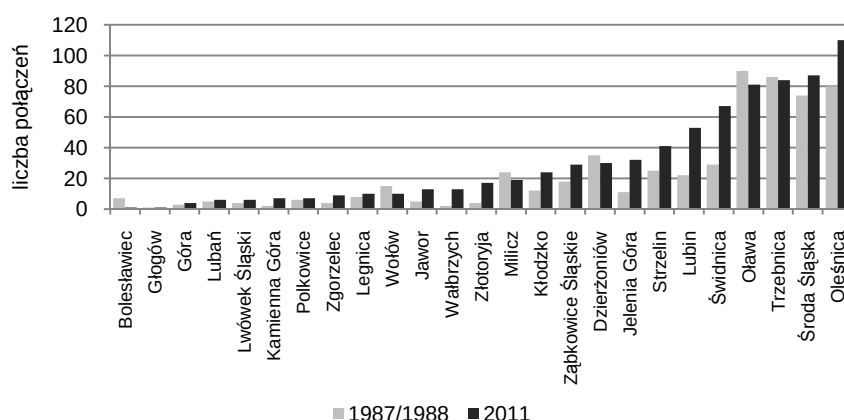
W niektórych przypadkach doszło jednak do utworzenia nowych linii komunikacyjnych od 1988 r. Powstał między innymi wariant połączenia Wrocławia z Jelenią Górą przez Kamienną Górę, Wrocławia z Górą przez Trzebnicę i Żmigród oraz linia komunikacyjna do Zgorzelca wiodąca nowo wybudowanym odcinkiem autostrady A4 (Krzyżowa – Zgorzelec). Zostały utworzone również nowe odcinki połączeń do Jawora, Legnicy czy Złotoryi, które są obsługiwane przez przewoźników prywatnych.

W przeciągu ostatnich ponad 20 lat tylko w przypadku Głogowa nie doszło do zmian w zakresie natężenia połączeń autobusowych – 1 połączenie realizowane z Wrocławia w ciągu doby (ryc. 5 i ryc. 8). W pozostałych miastach widoczne były wzrosty lub spadki natężenia połączeń. Spadki odnotowano w zdecydowanie mniejszej liczbie miejscowości (6 miast powiatowych) i miały one miejsce w: Bolesławcu, Wołowie, Miliczu, Dzierżoniowie, Oławie oraz Trzebnicy. Biorąc pod uwagę procentowy spadek liczby połączeń to największą wartość osiągnął on w przypadku Bolesławca (-86%), Wołowa (-33%) oraz Milicza (-21%). Największe spadki odnotowane w wartościach bezwzględnych miały natomiast miejsce w Oleśnicy (9 połączeń) oraz Bolesławcu (6 połączeń).

Zdecydowanie więcej miast – aż osiemnaście – w badanym okresie czasu osiągnęło wzrost natężenia połączeń autobusowych z Wrocławiem. W połowie z nich wzrost osiągnął co najmniej 100 % w stosunku do stanu z 1988 r. Najwyższy procentowy wzrost odnotowano w Jaworze (+160%), Jeleniej Górze (+191%), Kamiennej Górze (+250%), Złotoryi (+325%) i Wałbrzychu (+550%). Biorąc pod uwagę Jawor, Kamienną Górę, Złotoryję oraz Wałbrzych tak duże procentowe wzrosty natężenia połączeń autobusowych były w głównej mierze spowodowane niewielką liczbą połączeń autobusowych z Wrocławiem w 1988 r., tym samym w ich przypadku dynamika wzrostu była bardzo wysoka.

Rozpatrując natomiast zagadnienie wzrostu połączeń autobusowych w latach 1988-2011 w wartościach bezwzględnych, miastami powiatowymi, które osiągały największy wzrost w tej kwestii były: Jelenia Góra (+21) połączeń autobusowych), Oleśnica (+30), Lubin (+31) oraz Świdnica (+58) (ryc. 9). Na ogólny wzrost połączeń autobusowych z Wrocławia do miast powiatowych województwa dolnośląskiego wpływ mogło mieć kilka czynników. Jednym z nich jest na pewno spadek liczby połączeń kolejowych a nawet likwidacja niektórych relacji połączeń, jaka miała miejsce na Dolnym Śląsku po 1989 r. Dla przykładu w 1988 r. pomiędzy Wrocławiem a Świdnicą było realizowanych 8 połączeń kolejowych. Obecnie ruch pasażerski na tej linii kolejowej nie odbywa się. Inną przyczyną związaną także z połączeniami kolejowymi jest wzrost czasu podróży na niektórych odcinkach tras. W tym względzie szablony przykładem mogą być połączenia relacji Wrocław – Jelenia Góra przez Wałbrzych, gdzie ze względu na pogarszający się stan infrastruktury

tury technicznej i związanej z tym konieczność wprowadzenia ograniczeń prędkości na niektórych odcinkach trasy czas podróży pociągiem znacząco się wydłużył. Pomimo bardzo dynamicznego rozwoju transportu indywidualnego, zapotrzebowanie na usługi transportowe jest nadal wysokie. Spowodowała to m.in. sytuacja na rynku pracy wymuszająca dojazdy z mniejszych ośrodków miejskich do miast o większym znaczeniu gospodarczym jak np. Wrocław – upadek wielu zakładów pracy w mniejszych dolnośląskich miejscowościach. Ważnego odbiorcą usług transportowych pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi stanowią dzisiaj również studenci często korzystający z tego środka transportu. W związku z rozwojem turystyki na rynku pojawiły się także nowe dalekobieżne połączenia realizowane głównie w kierunku Jeleniej Góry i Kłodzka oraz pomniejszych miejscowości z Kotliny Jeleniogórskiej i Kłodzkiej. Do wzrostu liczby połączeń na wielu analizowanych liniach komunikacyjnych przyczyniły się prywatne przedsiębiorstwa transportowe stające się coraz silniejszą konkurencją dla przedsiębiorstw PKS. Przedsiębiorstwa prywatne dysponujące w wielu przypadkach taborem o niewielkiej liczbie miejsc rekompensują tą stratę większą częstotliwością wykonywanych kursów.



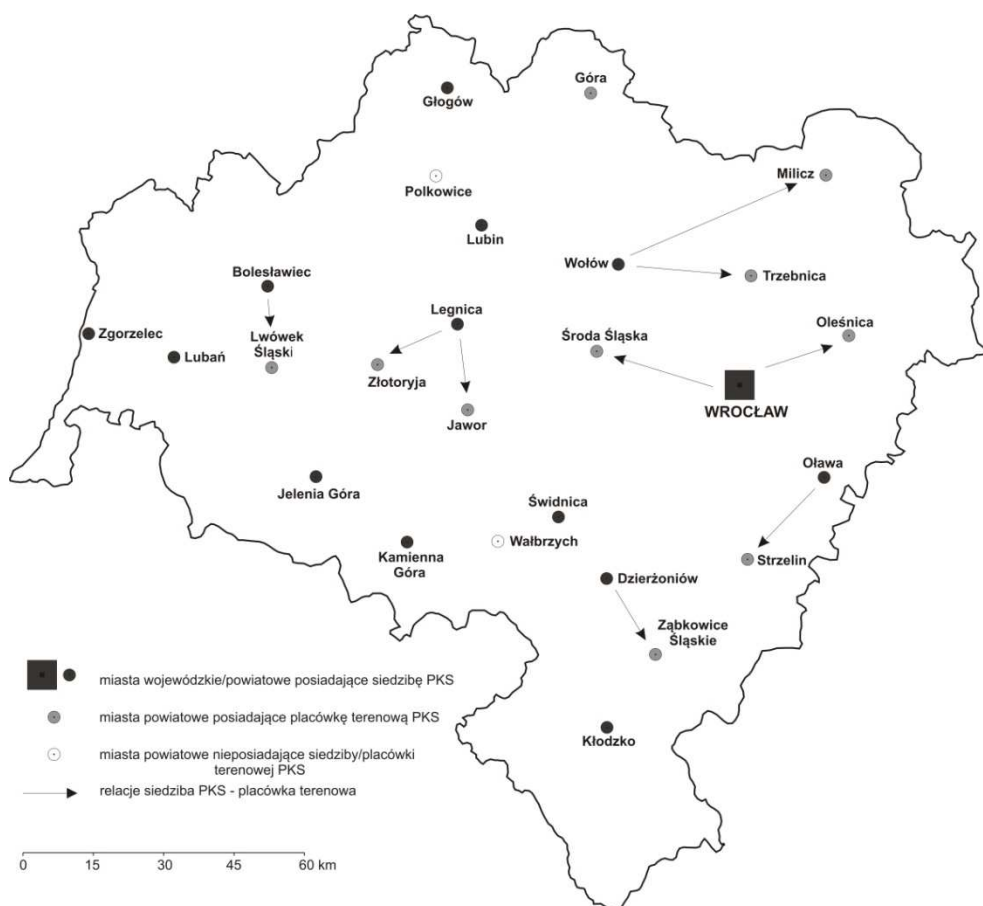
Ryc. 9. Liczba połączeń autobusowych z Wrocławia do miast powiatowych województwa dolnośląskiego w latach 1988 i 2011. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.e-podroznik.pl, www.pks.olawa.pl, www.autobusowyrozkladjazdy.pl, www.milla.pl, www.guliwer.pl, www.pwhd.pl, www.krycha.pl, www.beskid.pl, www.fam-wdowczyk.pl, www.citybus.pl, Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16 i 17 okręg komunikacyjny oraz danych Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu.

6.4. Rynek przewoźników autobusowych

Linie komunikacji autobusowej pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego są obsługiwane zarówno przez przewoźników

PKS oraz przewoźników prywatnych. Dodatkowo przedsiębiorstwa PKS można ze względu na siedzibę podzielić na dolnośląskie oraz spoza województwa dolnośląskiego.

Obecnie na obszarze województwa dolnośląskiego tylko dwa miasta nie posiadają siedziby ani placówki terenowej przedsiębiorstwa PKS – Polkowice oraz Wałbrzych (ryc. 10). Poza Wrocławiem 13 miast powiatowych posiada siedzibę przedsiębiorstwa PKS. W pozostałych 10 miejscowościach są zlokalizowane zamiejscowe placówki terenowe przedsiębiorstw PKS z innych miejscowości. Jedynie placówka terenowa w Górze należy do przedsiębiorstwa PKS spoza województwa dolnośląskiego – PKS Leszno (Milla). Opisywany układ znajduje odzwierciedlenie w kursowaniu autobusów poszczególnych przewoźników PKS.



Ryc. 10. Rozmieszczenie siedzib i placówek terenowych przedsiębiorstw PKS w miastach powiatowych województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne.

Obecny układ siedzib i placówek terenowych PKS na Dolnym Śląsku odpowiada w pewnej części teoretycznym obszarom oddziaływania wyznaczonym

według metody Poligonów Thiessena (ryc. 11, por. ryc. 10). Potwierdza się on m.in. w przypadku PKS-u w Legnicy oraz podporządkowanych jemu placówkom terenowym w Złotorzy i Jaworze. Podobnie zgodnie z rzeczywistością została odwzorowana sytuacja w przypadku PKS-u Bolesławiec i Oława oraz podległym im placówkom terenowym. Występują jednak również odstępstwa od wyżej opisanej reguły. Przykładem w tej kwestii może być Środa Śląska, która znalazła się w sferze oddziaływania PKS-u Wołów (w rzeczywistości jest to placówka terenowa przedsiębiorstwa Polbus PKS Wrocław) oraz Trzebnica, w przypadku której miała miejsce dokładnie odwrotna sytuacja w porównaniu do Środy Śląskiej.

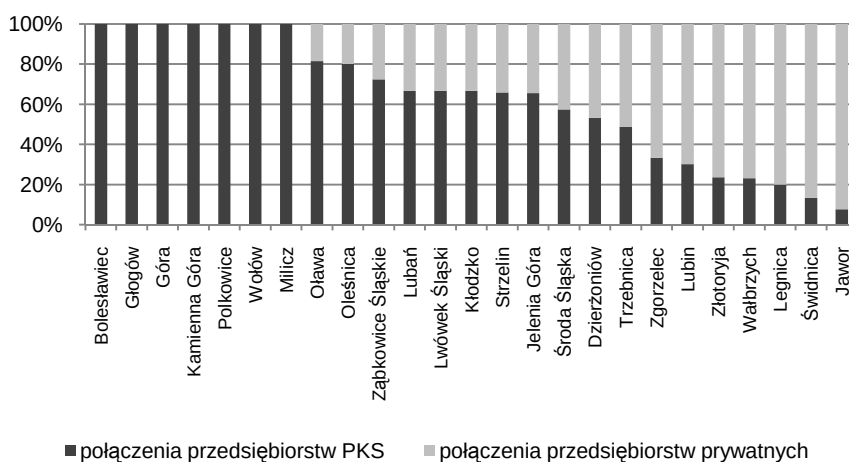


Ryc. 11. Teoretyczne obszary oddziaływania siedzib przedsiębiorstw PKS w województwie dolnośląskim według metody poligonów Thiessena. Źródło: opracowanie własne.

Znaczącą rolę w połączeniach autobusowych pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi Dolnego Śląska odgrywają obecnie przewoźnicy prywatni. Jak było wspomniane we wcześniejszej części pracy połączenia przewoźników prywatnych są realizowane do 18 miast powiatowych. Miastami nieposiadającymi połączeń

prywatnych z Wrocławiem są: Bolesławiec, Głogów, Góra, Kamienna Góra, Polkowice, Wołów oraz Milicz. Do większości z tych miast jest realizowana niewielka liczba kursów autobusowych z Wrocławiem przez same przedsiębiorstwa PKS – duża odległość od stolicy regionu – tym samym nie występuje w ich przypadku duże zapotrzebowanie na takie usługi transportowe. Przewoźnicy PKS wraz z PKP są w stanie zapewnić dostosowaną do potrzeb mieszkańców ofertę transportową, z kolei przewoźnicy prywatni nie dostrzegają na tych liniach komunikacyjnych szans na dobrą inwestycję gospodarczą.

Najwyższe udziały przewoźników prywatnych w rynku biorąc pod uwagę analizowane połączenia autobusowe stwierdzono w: Lubinie (70%), Złotorzy (76%), Wałbrzychu (77%), Legnicy (80%), Świdnicy (87%) oraz Jaworze (92%) (ryc. 12). Wysokie wartości analizowanego zjawiska w przypadku miast takich jak: Złotoryja, Wałbrzych czy Jawor wynikają głównie z małej liczby połączeń autobusowych realizowanych przez PKS – obecnie jak i w roku 1988 (por. ryc. 9). Tym samym pojawienie się przewoźników prywatnych w nowej sytuacji gospodarczej spowodowało dynamiczny rozwój prywatnych linii autobusowych przy jednoczesnym zachowaniu niewielkiej liczby połączeń realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS. Inaczej sytuacja przedstawia się w przypadku Legnicy, Lubina czy Świdnicy. W miastach tych rozwój połączeń prywatnych z Wrocławiem spowodował znaczące zmniejszenie oferty komunikacyjnej przewoźników PKS.



Ryc. 12. Udział przewoźników PKS i prywatnych w rynku komunikacyjnym na trasach połączeń pomiędzy Wrocławiem a miastami powiatowymi województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne.

Przy opisywaniu przewoźników prywatnych należy zwrócić uwagę na pewne nieprawidłowości, które miały miejsce szczególnie w początkowym okresie funkcjonowania takich przedsiębiorstw. Zaliczały się do nich: jazda bez wyraźnego

ogłoszenia na przystankach autobusowych rozkładu jazdy, odjeżdżanie przed kursami realizowanymi przez przewoźników PKS lub niepartycypowanie w kosztach utrzymania przystanków, na których się zatrzymywali. Niektóre kursy autobusowe były natomiast odwoływane z bliżej nieokreślonych przyczyn (por. Taylor, Ciechański 2007).

Wśród przewoźników prywatnych ma miejsce bardzo duże zróżnicowanie taboru autobusowego. Występują zarówno busy przystosowane do przewozu kilkunastu osób jak również autobusy mogące jednorazowo pomieścić 50 i więcej pasażerów. W przypadku przewoźników PKS również jest widoczne zróżnicowanie taboru autobusowego. Pod względem jakościowym także widoczne są duże dysproporcje.

Konkurencja pomiędzy przedsiębiorstwami PKS i prywatnymi jest szczególnie dobrze widoczna w przypadku cen. Przedsiębiorstwa prywatne będąc nowymi podmiotami na rynku chcąc zachęcić pasażerów do korzystania ze swoich usług niejednokrotnie ustalają na tych samych liniach autobusowych niższe ceny biletów w porównaniu do przedsiębiorstw PKS. Jest to możliwe m.in. ze względu na mniej rozbudowaną administrację i infrastrukturę techniczną w przypadku przewoźników prywatnych. Czasami niższa cena biletu może także rekompensować gorszą jakość taboru autobusowego.

Pod względem miejsc odjazdu autobusów z Wrocławia do miast powiatowych województwa dolnośląskiego można wyróżnić trzy główne miejsca: Dworzec Centralny PKS przy ulicy Suchej we Wrocławiu, przystanki autobusowe mieszczące się przy ul. Dawida/Joannitów nieopodal Centralnego Dworca PKS oraz Dworzec Nadodrze.

Kursy autobusowe do miast powiatowych z Wrocławia są wykonywane także przez przewoźników PKS spoza województwa dolnośląskiego. Przeważnie są to połączenia wykraczające poza granice województwa dolnośląskiego, które jednak ze względu na przebieg trasy zatrzymują się w analizowanych miastach.

7. Poziom krajowy

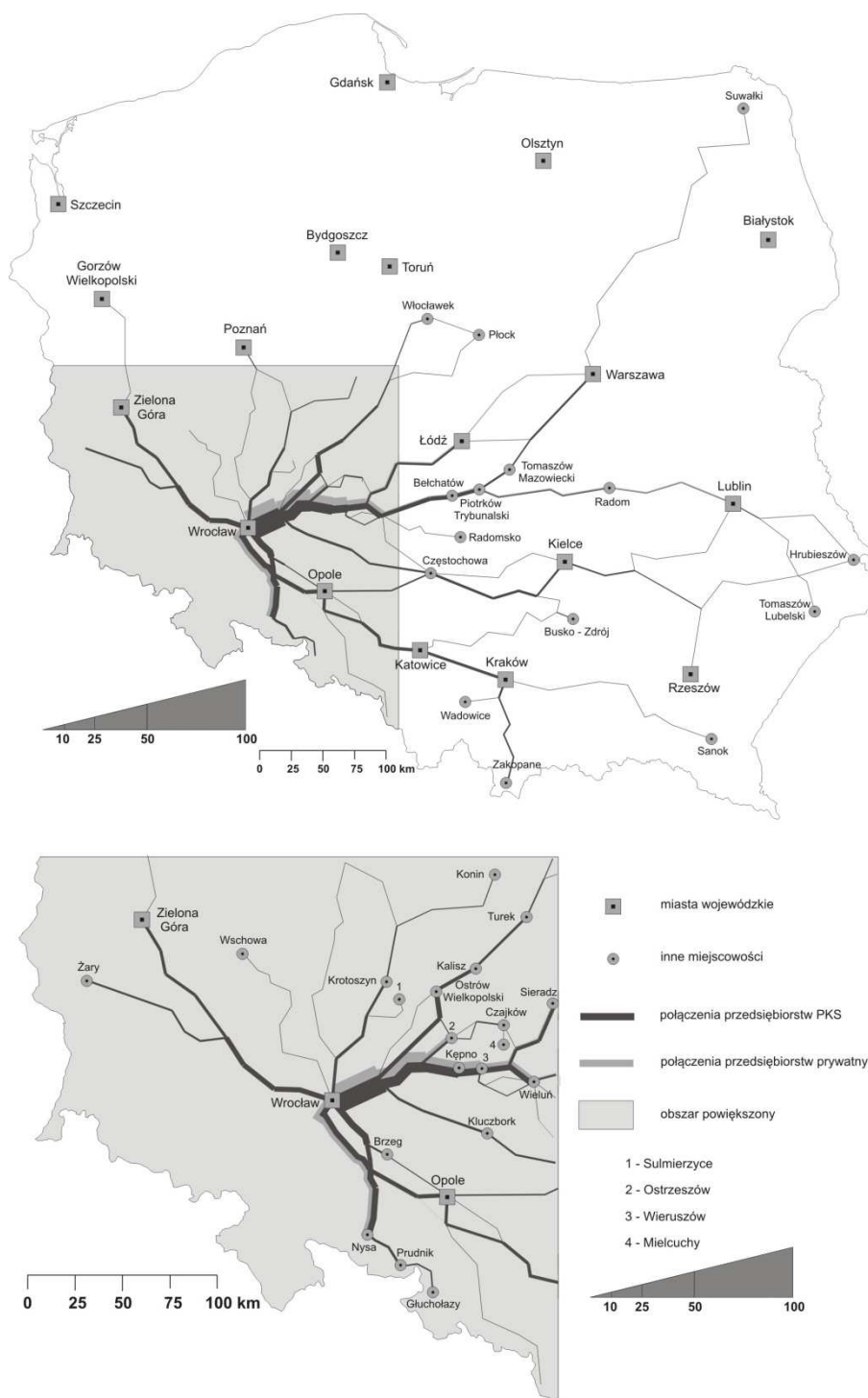
7.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych

Wrocław z uwagi na swoje strategiczne położenie względem głównych szlaków komunikacyjnych, takich jak droga krajowa numer 5 i 8 czy autostrada A4 oraz społeczno – ekonomiczną rolę, jaką odgrywa w sieci polskich miast, jest ważnym węzłem transportu autobusowego w skali krajowej. Rycina 13, ukazująca kierunki połączeń autobusowych Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego, pozwala na przedstawienie obszarów komunikacyjnie powiązanych

ze stolicą Dolnego Śląska. Pierwszą charakterystyczną cechą związaną z tym zjawiskiem jest dominacja linii autobusowych o przebiegu równoleżnikowym nad połączeniami o charakterze południkowym. Jedną z przyczyn takiego rozmieszczenia w przestrzeni kierunków połączeń autobusowych jest wspomniane wcześniej położenie Wrocławia na przecięciu drogi krajowej nr 8 i autostrady A4 oraz odgałęziających się od nich tras, które w głównej mierze także charakteryzują się równoleżnikowym przebiegiem. Z jednej strony większe zagęszczenie linii komunikacji autobusowej o przebiegu równoleżnikowym może świadczyć o wspomnianym lepszym skomunikowaniu Wrocławia w tej płaszczyźnie, z drugiej strony sytuacja ta może wynikać z silniejszych powiązań społeczno-gospodarczych stolicy województwa dolnośląskiego z ośrodkami miejskimi w relacji wschód – zachód. Znacznie słabiej są rozwinięte powiązania Wrocławia w płaszczyźnie południkowej, o przebiegu północ – południe. Do nielicznych linii komunikacyjnych tego rodzaju należą połączenia autobusowe stolicy województwa dolnośląskiego z m.in. Gorzowem Wielkopolskim, Krotoszynem, Poznaniem, Sulmierzycami, Wschową czy Zieloną Górą.

Pomimo lepiej lub gorzej rozwiniętej sieci komunikacji autobusowej Wrocławia w wyżej wymienionych kierunkach występują również obszary Polski całkowicie pozbawione regularnych połączeń autobusowych z Wrocławiem. Należy do nich w przeważającej mierze obszar Polski północnej, a w szczególności północna Wielkopolska, Pomorze, Warmia i Mazury, Podlasie oraz północna część Mazowsza. Przyczyną takiego stanu rzeczy może być zarówno słabe skomunikowanie tych obszarów z Wrocławiem, jak również mniejsze powiązania ekonomiczne pomiędzy wyżej wymienionymi regionami a Dolnym Śląskiem – słabiej rozwinięte ośrodki miejskie na tych obszarach w porównaniu do chociażby południowo-zachodniej części Polski.

Podobnie jak miało to miejsce na poziomie regionalnym, większe zagęszczenie linii autobusowych występuje na obszarach bliższych Wrocławowi, w tym przypadku na terenach sąsiadujących z województwem dolnośląskim. Do tych obszarów należą: południowa część województwa wielkopolskiego – połączenia autobusowe są realizowane m.in. do Krotoszyna, Ostrowa Wielkopolskiego, Ostrzeszowa, Kępna czy Sulmierzyc, południowa część województwa lubuskiego (Wschowa, Zielona Góra, Żary), zachodnia część województwa łódzkiego (Wieluń, Wieruszów) oraz zachodnia część województwa opolskiego (Brzeg, Nysa, Opole, Prudnik). Wraz ze wzrostem odległości od Wrocławia i zbliżaniem się do ośrodków miejskich (szczególnie tych o zbliżonych do Wrocławia potencjałach społeczno-gospodarczych) sieć linii autobusowych staje się coraz słabiej rozwinięta. Do najodleglejszych połączeń komunikacyjnych ze stolicą województwa dolnośląskiego zaliczają się te realizowane do: Hrubieszowa, Sanoka, Suwałk czy Tomaszowa Lubelskiego.



Ryc. 13. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.e-podróżnik.pl.

Połączenia autobusowe na tym poziomie odniesienia przestrzennego są realizowane zarówno przez przewoźników PKS, jak i prywatnych. Zdecydowanie bardziej rozbudowana sieć połączeń posiadają przewoźnicy PKS. Przedsiębiorstwa prywatne ograniczają się głównie do obsługi kursów autobusowych z miejscowościami położonymi w niezbyt dużej odległości od granic województwa dolnośląskiego. Drugą grupę miast, z którymi Wrocław posiada połączenia autobusowe, realizowane przez przewoźników prywatnych stanowią największe polskie miasta takie jak: Kraków, Lublin i Warszawa.

Przedstawione na rycinie 13. natężenie połączeń autobusowych pomiędzy Wrocławiem a miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego pozwala na wyodrębnienie kilku wyraźnie tworzących się korytarzy transportu autobusowego. Wśród tych, na których w ciągu doby jest realizowanych powyżej 5 połączeń z Wrocławiem należy wymienić:

- drogę krajową nr 8 na odcinku Wrocław – Piotrków Trybunalski (szczególnie wysokie natężenie połączeń autobusowych utrzymuje się na odcinku Wrocław – Wieluń);
- autostradę A4 i drogę krajową nr 94 na odcinku Wrocław – Kraków z odgałęzieniem do Nysy;
- drogę krajową nr 14 na odcinku Walichnowy – Łódź;
- drogę krajową nr 25 na odcinku Oleśnica – Kalisz;
- drogę krajową nr 94, 36 i 3 na odcinku Wrocław – Zielona Góra.

Analiza ta wskazuje na wspomnianą wcześniej znaczącą rolę autostrady A4, drogi krajowej nr 8 i innych pomniejszych dróg krajowych pod względem opisywanego zjawiska.

Biorąc pod uwagę natężenie połączeń komunikacyjnych, podobnie jak w przypadku ich kierunków, obszar Polski poza województwem dolnośląskim można podzielić na dwie części. Pierwszą z nich jest obszar części województw sąsiadujących z województwem dolnośląskim, na którym utrzymuje się wzmożone natężenie połączeń autobusowych w porównaniu do reszty kraju. Szczególnie dobrze jest to widoczne wzdłuż drogi krajowej nr 8 na obszarze województw wielkopolskiego i łódzkiego. Na tym szlaku komunikacyjnym położone są miasta charakteryzujące się największym natężeniem połączeń autobusowych z Wrocławiem wśród miejscowości spoza województwa dolnośląskiego. Należą do nich np.: Kępno – 30 połączeń autobusowych z Wrocławiem na dobę, Wieruszów – 26, Wieluń – 20. Stosunkowo wysokie wartości natężenia połączeń są notowane również w przypadku: Nysy (19 połączeń), Ostrzeszowa (11) czy Ostrowa Wielkopolskiego (11). Miasta te położone w sąsiadujących z Dolnym Śląskiem województwach posiadają stosunkowo silne powiązania społeczno-gospodarcze z Wrocławiem. Stolica województwa

dolnośląskiego dla mieszkańców tych miast może stanowić ważny pod wieloma względami rynek m.in. pracy czy edukacyjny.

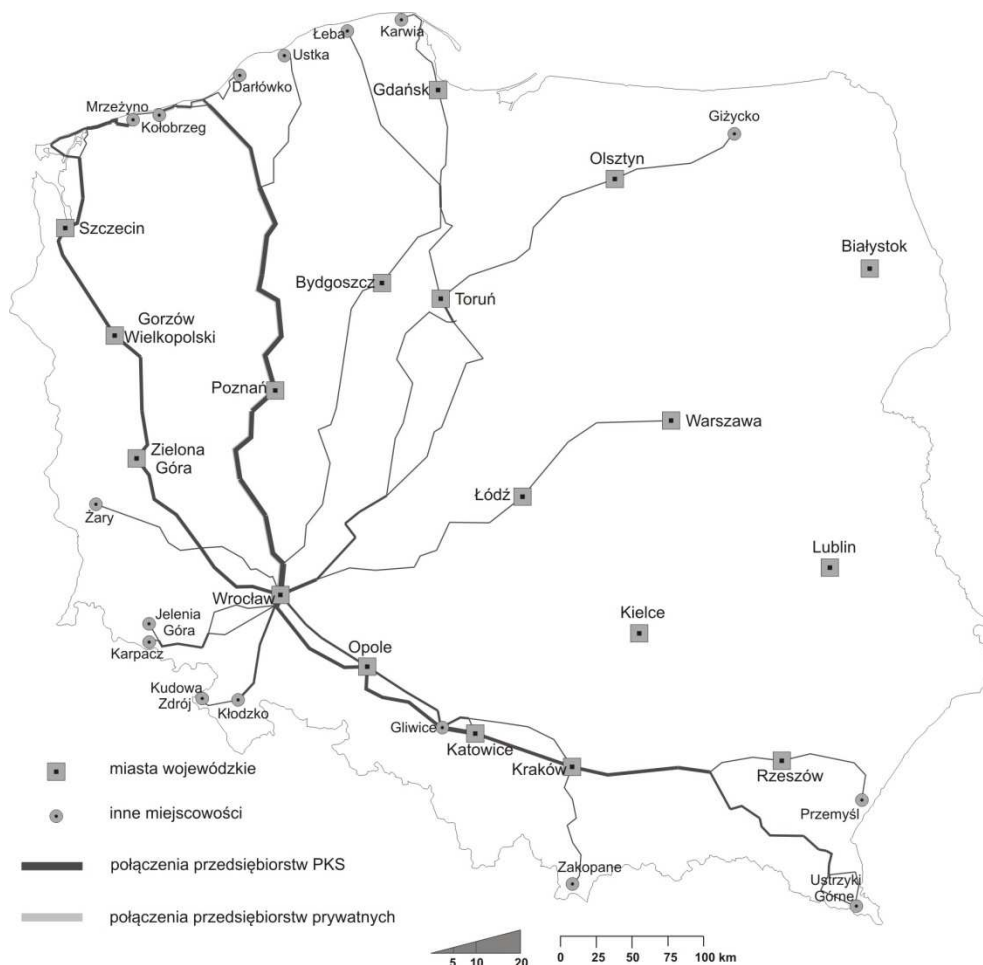
Drugim obszarem, który można wyodrębnić pod względem badanego zjawiska jest pozostała część kraju. Natężenie połączeń autobusowych w przypadku tego obszaru jest dużo mniejsze niż miało to miejsce w wyżej opisywanych miejscowościach. Wśród tych połączeń autobusowych można wyróżnić połączenia dalekobieżne realizowane do dużych ośrodków miejskich takich jak: Katowice, Kraków, Łódź, Lublin, Poznań, Rzeszów czy Warszawa. Drugą grupę, jaką można wyróżnić w tym względzie stanowią połączenia realizowane do miejscowości o dużym potencjale turystycznym. Są to np. połączenia Wrocławia z Buskiem-Zdrój, Sanokiem, Wadowicami i Zakopanem. Do trzeciej grupy należą miejscowości i obszary słabo skomunikowane z Wrocławiem, w przypadku, których autobus jest jedynym środkiem transportu zapewniającym regularną komunikację ze stolicą województwa dolnośląskiego. To m.in. miasta takie jak: Gorzów Wielkopolski, Płock, Suwałki i Włocławek.

Prywatni przewoźnicy wykonują zdecydowanie mniej kursów autobusowych z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego w porównaniu do przewoźników PKS. Obszarem aktywności przewozowej przewoźników prywatnych z jednej strony są miejscowości położone względnie blisko Wrocławia. Są to miasta takie jak: Nysa, Ostrzeszów, Wieluń i Wieruszów. Przyczynia się to tego m.in. bliskość Wrocławia oraz dobre rozpoznanie rynku przewozowego przez przedsiębiorców. Występują również dalekobieżne prywatne linie komunikacyjne. W tym przypadku połączenia są realizowane z miastami odległymi od Wrocławia, ale posiadającymi duże znaczenie społeczno-gospodarcze. Kursy tego rodzaju są wykonywane do Krakowa – przez Katowice, Lublina oraz Warszawy – przez Łódź.

7.2. Połączenia autobusowe realizowane w czasie wakacji

Pewien specyficzny rodzaj połączeń autobusowych stanowią te realizowane tylko w czasie letnich wakacji szkolnych lub zwiększające częstotliwość kursowania w tym okresie. Wśród połączeń realizowanych z Wrocławia poza granice województwa dolnośląskiego wyróżniono 15 tego rodzaju połączeń (ryc. 14). Wśród nich aż 10 (66 %) jest realizowanych do nadmorskich miejscowości wypoczynkowych takich jak: Darłowo, Karwia, Kołobrzeg, Łeba, Mrzeżyno, Ustka. Mniejsza liczba połączeń jest realizowana w kierunku miejscowości wypoczynkowych w górach. Można do nich zaliczyć dwa kursy wykonywane do Ustrzyk Górnych – jeden z Wrocławia, drugi natomiast z Kudowy-Zdrój. W rejon Karpat kursuje także autobus relacji Żary – Zakopane. Wykonuje się również kursy do Przemyśla i Warszawy, dla których przystankami początkowymi są Jelenia Góra oraz Karpacz. W ich

przypadku można przypuszczać, że ruch turystyczny jest głównie skierowany na dolnośląskie górskie kurorty oraz na rejon podkarpacki biorąc pod uwagę połączenie do Przemyśla. Tylko jedno analizowane połączenie jest realizowane na Mazury do Giżycka.

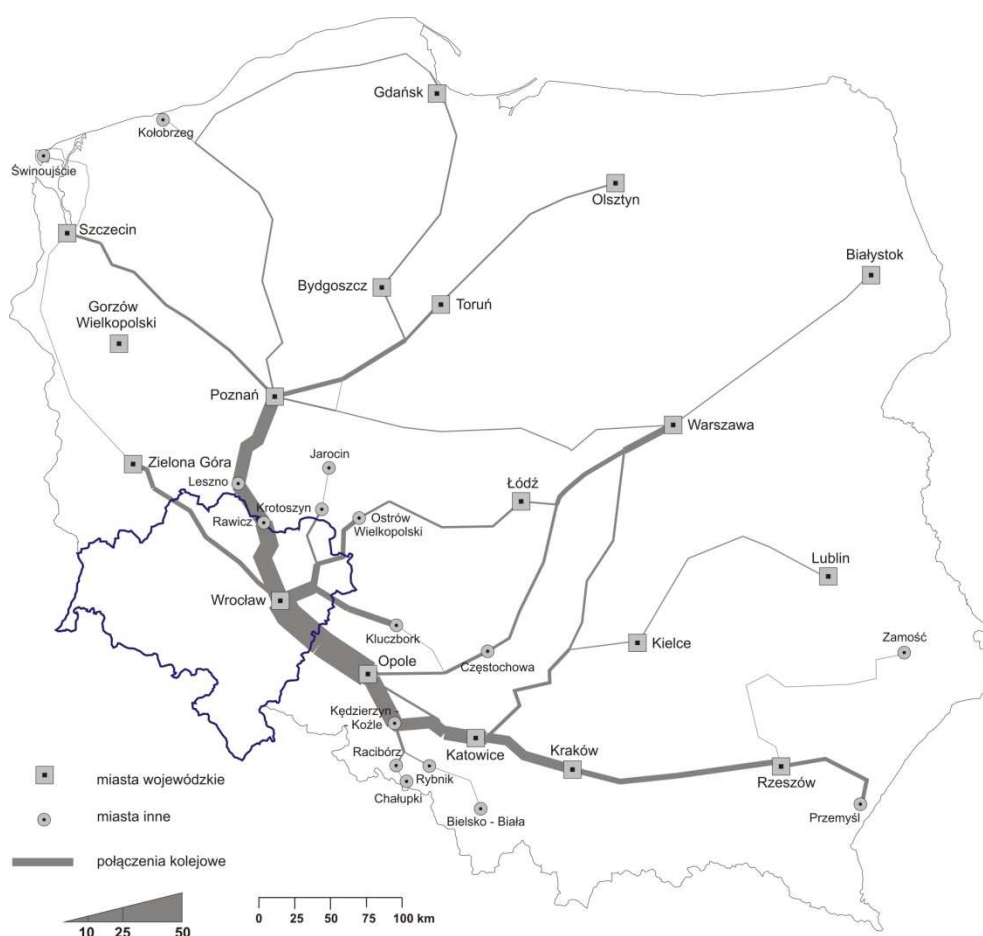


Ryc. 14. Natężenie połączeń autobusowych z Wrocławia realizowanych lub zwiększających częstotliwość kursowania w okresie letnich wakacji szkolnych. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.e-podroznik.pl.

7.3. Wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych

Biorąc pod uwagę specyfikę sieci pasażerskich połączeń kolejowych należy stwierdzić, że jest ona słabiej rozwinięta w stosunku do sieci połączeń autobusowych. Ruch pasażerskich pociągów z Wrocławia do miejscowości spoza wojewódz-

twą dolnośląskiego ogranicza się w przeważającej mierze do głównych linii kolejowych (ryc. 15). Podobnie jak w przypadku połączeń autobusowych sieć pasażerskich połączeń kolejowych z Wrocławia jest bardziej rozwinięta w pobliżu granic województwa dolnośląskiego. Oprócz głównych, najbardziej uczęszczanych linii kolejowych w kierunku Katowic i Poznania, połączenia są realizowane także mniej uczęszczanymi szlakami kolejowymi w kierunku Kluczborka (11 połączeń kolejowych z Wrocławiem), Ostrowa Wielkopolskiego (8), Krotoszyna (4) czy Jarocina (1). Wymienione wyżej miejscowości posiadają także połączenia autobusowe ze stolicą województwa dolnośląskiego. Tym samym w ich sytuacji oferty przewozowe – kolejowa i autobusowa wzajemnie się uzupełniają.



Ryc. 15. Należenie połączeń kolejowych Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego. Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.pkp.pl.

Największe wartości pod względem natężenia połączeń kolejowych były notowane w miejscowościach położonych przy liniach w kierunku Katowic (E-30)

oraz Poznania (E-59). W przypadku linii kolejowej E-30, położone na jej przebiegu Brzeg czy Opole posiadają ponad 40 połączeń kolejowych z Wrocławiem na dobę natomiast Kędzierzyn-Koźle – 29. Podobnie sytuacja przedstawia się biorąc pod uwagę linię kolejową E-59 łączącą m.in. Wrocław z Poznaniem. Miasta te, dzięki położeniu przy głównych liniach kolejowych posiadają dogodne połączenia z Wrocławiem – w przypadku większości z nich komunikacja autobusowa w połączeniach ze stolicą województwa dolnośląskiego odgrywa marginalną rolę (Kędzierzyn-Koźle, Leszno, Rawicz).

Dominacja pasażerskich połączeń kolejowych nad autobusowymi jest bardzo dobrze widoczna, jeśli wziąć pod uwagę połączenia z Wrocławia do innych miast wojewódzkich w Polsce. Wśród nich tylko Gorzów Wielkopolski nie posiada połączeń kolejowych z Wrocławiem, podczas gdy połączeń autobusowych nie posiada aż 6 miast o tym statusie: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Olsztyn, Szczecin i Toruń. Dominacja połączeń kolejowych uwidacznia się także, jeśli wziąć pod uwagę ich natężenie. Tylko 4 miasta wojewódzkie posiadają większą liczbę połączeń autobusowych niż kolejowych z Wrocławiem (por. ryc. 13 i 15). Są to: Gorzów Wielkopolski, Kielce, Lublin i Łódź. W pozostałych miastach wojewódzkich zaznacza się mniej lub bardziej widoczna przewaga pasażerskich połączeń kolejowych. W wartościach bezwzględnych najwyraźniej zaznacza się ona w przypadku Opola (o 36 połączeń kolejowych więcej niż autobusowych z Wrocławiem), Poznania (21) i Katowic (15).

Przeprowadzone na tym etapie badania potwierdziły powszechnie znane w tej kwestii prawidłowości. Po pierwsze, można stwierdzić, że pomimo słabszego rozwinięcia sieci kolejowej, na trasach dalekobieżnych do miast wojewódzkich oraz w przypadku miejscowości położonych przy głównych liniach kolejowych to pociąg staje się najważniejszym środkiem transportu zbiorowego zapewniającym komunikację z Wrocławiem. Po drugie w przypadku miejscowości leżących na uboczu głównych linii kolejowych, które mogłyby zapewnić im dogodne połączenie z Wrocławiem to komunikacja autobusowa odgrywa dominującą rolę.

7.4. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych w 1988 i 2011 r. – analiza porównawcza

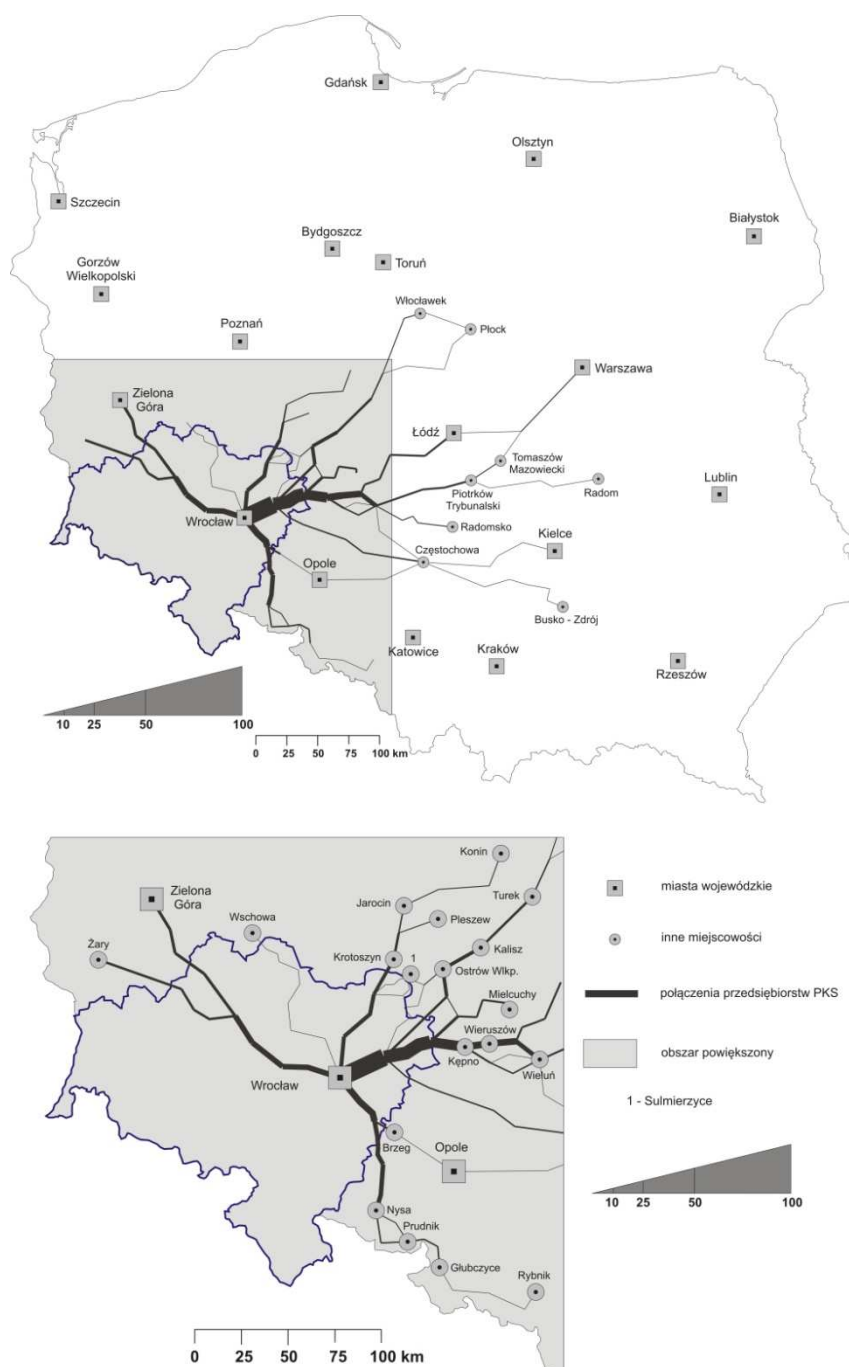
Porównując ze sobą sieć linii komunikacyjnych z roku 1988 i 2011 wyraźnie uwidaczniają się między nimi pewne różnice (ryc. 16., por. ryc. 13.). Podobnie jak na innych poziomach odniesienia w roku 1988 brak jest połączeń realizowanych przez przewoźników prywatnych. Ponadto sieć z roku 1988 jest zdecydowanie słabiej rozwinięta w porównaniu do stanu obecnego (z roku 2011). Szczególnie jest to widoczne biorąc pod uwagę połączenia dalekobieżne realizowane do odległych od

Wrocławia miejscowości. W przypadku miejscowości położonych bliżej stolicy województwa dolnośląskiego na przestrzeni ponad 20 lat zmiany zachodzące w omawianym zjawisku były niewielkie. Można do nich zaliczyć np. likwidację połączeń do Pleszewa czy zmiany przebiegu linii komunikacyjnych w kierunku Prudnika i Sulmierzyc.

Połączenia Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego w roku 1988, jak i obecnie, odbywają się prawie wyłącznie arteriami komunikacyjnymi o dużym znaczeniu w krajowej sieci drogowej. Autobusy kursowały i kursują przeważnie drogami krajowymi i autostradami. Niewielkie fragmenty połączeń autobusowych są realizowane drogami o niższej randze w systemie komunikacyjnym.

Z zestawienia porównawczego natężenia połączeń autobusowych za lata 1988 i 2011 wynika, że w ciągu badanego okresu (23 lata) odnotowano wyraźny wzrost intensywności tego typu kursów. Zjawisko to jest widoczne w przypadku połączeń Wrocławia z miejscowościami z pobliskiego otoczenia województwa dolnośląskiego, jak również w przypadku połączeń z bardziej odległymi regionami Polski. Dla przykładu do Kępna, Wieruszowa i Wielunia w 1988 roku realizowano z Wrocławia następującą liczbę kursów autobusowych – 20, 14 i 13. Obecnie dla tych samych miejscowości natężenie połączeń autobusowych z Wrocławiem osiąga wartości – 30 (w tym 17 realizowanych przez przewoźników PKS), 26 (13), 20 (13). Widać tym samym, że wzrost połączeń autobusowych został osiągnięty dzięki wprowadzeniu nowych kursów przez przewoźników prywatnych, przy jednoczesnym utrzymaniu się liczby kursów wykonywanych przez przewoźników PKS na podobnym poziomie w stosunku do roku 1988. Podobnie sytuacja przedstawia się w Nysie, do której obecnie jest realizowanych 19 połączeń z Wrocławia na dobę, podczas gdy w 1988 r. było ich zaledwie 9.

Wzrost natężenia połączeń autobusowych ze stolicą województwa dolnośląskiego nastąpił także w przypadku bardziej odległych miejscowości. Zaliczają się do nich m.in.: Bełchatów, Busko-Zdrój, Częstochowa, Piotrków Trybunalski czy Tomaszów Mazowiecki. Powstały w tym okresie czasu również zupełnie nowe połączenia autobusowe z: Cieszyнем, Gorzowem Wielkopolskim, Hrubieszowem, Katowicami, Krakowem, Lublinem, Poznaniem, Rzeszowem, Tomaszowem Lubelskim, Sanokiem, Suwałkami, Wadowicami i Zakopanem. Wzrost natężenia jest również bardzo dobrze widoczny w przypadku połączeń autobusowych wykonywanych między Wrocławiem a innymi miastami wojewódzkimi. W roku 1988 tylko do 5 obecnych miast wojewódzkich były realizowane połączenia z Wrocławiem, natomiast w roku 2011 już do 11. Tylko w przypadku Zielonej Góry liczba połączeń nie uległa zmianie w tym okresie. Ani razu nie zaistniała sytuacja, aby natężenie do któregoś z obecnych miast wojewódzkich było wyższe w 1988 r. niż 2011 r.



Ryc. 16. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych Wrocławia z miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego w 1988 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988, 16 i 17 okręg komunikacyjny.

Nie w każdym przypadku można jednak mówić o wzroście liczby połączeń. Niektóre z linii zostały zlikwidowane jak np. połączenia do Pleszewa czy Rybnika – takich sytuacji było jednak zdecydowanie mniej w porównaniu do połączeń nowo powstających. Wśród mniej jak i bardziej oddalonych od Wrocławia miejscowości występują również takie, do których liczba kursów autobusowych z Wrocławia nie uległa zmianie pomimo upływu ponad 20 lat i ogromnych zmian, jakie zaszły w tym okresie w kwestii transportu w Polsce. Zaliczają się do nich m.in.: Konin, Płock, Turek, Włocławek czy wspomniana wcześniej Zielona Góra.

7.5. Rynek przewoźników autobusowych

Uwzględnione w pracy połączenia autobusowe (bez połączeń realizowanych w czasie wakacji) pomiędzy Wrocławiem a miejscowościami spoza województwa dolnośląskiego są wykonywane łącznie przez 45 przewoźników. W zdecydowanej większości zaliczają się do nich przewoźnicy PKS – 39 przedsiębiorstw. Wśród nich trzydziestu trzech ma swoje siedziby poza województwem dolnośląskim. Przestrzenne rozmieszczenie siedzib tych przewoźników odpowiada w głównej mierze kierunkom połączeń autobusowych z Wrocławiem. Są one zlokalizowane prawie wyłącznie w południowej części Polski, a ich największe zagęszczenie występuje w województwach sąsiadujących z województwem dolnośląskim.

Analizowane połączenia są wykonywane również przez sześciu przewoźników prywatnych. Z jednej strony są to firmy przewozowe zlokalizowane we Wrocławiu oraz Głucholazach i Wieruszowie, które wykonują połączenia do stosunkowo blisko położonych od Wrocławia miejscowości takich jak: Nysa, Ostrzeszów, Wieruszów i Wieruszów. Z drugiej strony są to przewoźnicy mający swoje siedziby w Lublinie, Warszawie oraz Zabierzowie (przedsiębiorstwo Link-Bus wykonujące połączenia do Krakowa), którzy realizują kursy o dużo większym zasięgu przestrzennym. Pewnym novum na polskim rynku przewoźników autobusowych jest marka PolskiBus.com, której właścicielem jest Souter Holdings Polska. PolskiBus.com wykonuje zarówno połączenia krajowe jak i międzynarodowe. Przez Wrocław przebiega jedna z linii autobusowych tego przewoźnika relacji Praga – Wrocław – Łódź – Warszawa. Bilety na kursy można rezerwować jedynie przez Internet a sam proces rezerwacji i sprzedaży biletów jest podobny do tego, jaki ma miejsce w przypadku „tanich linii lotniczych”. Zdecydowana przewaga przewoźników PKS nad prywatnymi na tym poziomie odniesienia wynika zapewne z charakteru tych połączeń. Kursy autobusowe wykonywane na dalszych trasach wymagają posiadania odpowiedniego taboru autobusowego oraz dobrze rozpoznanego rynku komunikacyjnego. Dużo łatwiej w tej sytuacji zaistnieć na tych liniach autobusowych przewoźnikom PKS, którzy mają dużo większe doświadczenie w realizowaniu tego typu połą-

czeń. Są to ponadto przedsiębiorstwa w większości przypadków zdecydowanie większe od przedsiębiorstw prywatnych, posiadające tym samym większe zasoby finansowe.

8. Poziom międzynarodowy

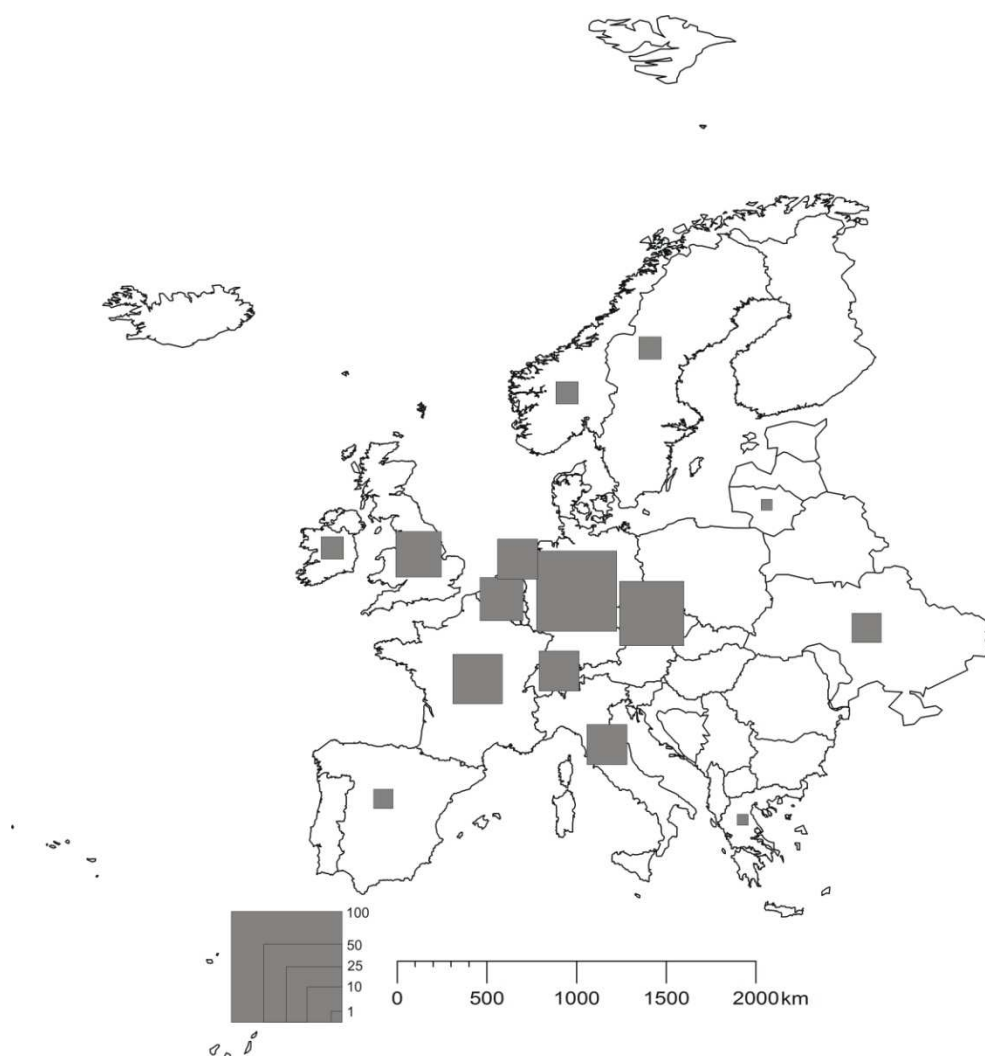
8.1. Kierunki i natężenie połączeń autobusowych

Wrocław będąc największym miastem Polski południowo-zachodniej zlokalizowanym na przecięciu strategicznych szlaków drogowych o znaczeniu europejskim stanowi ważny węzeł autobusowy także w ruchu międzynarodowym (ryc. 17). Dodatkowo na korzyść Wrocławia w tym względzie przemawia przygraniczne położenie województwa dolnośląskiego – liczne połączenia komunikacyjne z Niemcami oraz Republiką Czeską.

Do najważniejszych arterii komunikacyjnych umożliwiających skomunikowanie Wrocławia w skali międzynarodowej należy autostrada A4 (E-40) oraz odgałęziająca się od niej autostrada A18. Są to jedyne autostrady w Polsce – oprócz autostrady A2 i niewielkiego fragmentu autostrady A6 w okolicach Szczecina – łączące się z systemem autostrad niemieckich i innych zachodnioeuropejskich państw. Dodatkowo autostrada A4 stanowi najdogodniejsze połączenie Wrocławia z innymi ważnymi arteriami komunikacyjnymi takimi jak droga krajowa nr 1 (E-75) czy droga krajowa nr 3 (E-65). Mniejsze, bardziej lokalne znaczenie posiada droga krajowa nr 8 (E-67) stanowiąca dogodne połączenie pomiędzy Wrocławiem a Republiką Czeską.

W ogólnym rozrachunku z Wrocławia wykonywane są regularne połączenia autobusowe do 16 europejskich państw. Żadne z połączeń nie wykracza poza granice kontynentu europejskiego tym samym badanie zostało ograniczone wyłącznie do Europy. Zdecydowanie zaznacza się przewaga połączeń realizowanych do wysoko-rozwiniętych krajów Europy Zachodniej. Dużo gorzej w tej materii jest reprezentowana Europa Wschodnia i Południowo – Wschodnia. Jedyne połączenia w przypadku tych regionów Europy są wykonywane z Wrocławia na Litwę, Ukrainę oraz do Grecji.

Oprócz połączeń do Republiki Czeskiej nie istnieją także połączenia z Wrocławia do państw Europy Środkowo – Wschodniej, z którymi Polska jest często porównywana i podkreślane są wzajemne relacje pomiędzy tymi państwami – podobna przeszłość historyczna i stan rozwoju społeczno-ekonomicznego.



Ryc. 17. Kierunki i natężenie międzynarodowych połączeń z Wrocławia do państw europejskich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.polbus.pl, www.pks-tour.com.pl.

Natężenie międzynarodowych połączeń autobusowych z Wrocławia potwierdza tylko opisane we wcześniejszej części pracy przestrzenne zależności dotyczące tego zjawiska. Przeważająca część kursów międzynarodowych jest realizowana do państw Europy Zachodniej oraz Czech. Szczególnie wysokie natężenie występuje w przypadku Niemiec – 53 odjazdy z Wrocławia realizowane w ciągu tygodnia. Do takiego stanu rzeczy przyczynia się wiele czynników społeczno-gospodarczych. Jednym z nich jest wspomniane na początku rozdziału bardzo dogodne połączenie Wrocławia z Republiką Federalną Niemiec. Kolejną z przyczyn takiego stanu rzeczy są bardzo silne powiązania gospodarcze pomiędzy Polską a Niemcami. W przypadku połączeń autobusowych duże znaczenie odgrywają tutaj wyjazdy za-

robowe Polaków do Niemiec. Dodatkowy wpływ może mieć na to fakt, że Niemcy stanowią największą mniejszość narodową w Polsce – głównie zamieszkującą Opolszczyznę i Górny Śląsk. Odzwierciedla się to w rynku przewozowym, ponieważ część przedsiębiorstw specjalizujących się tylko w wyjazdach do Niemiec jest właśnie zlokalizowanych na Opolszczyźnie i Górnym Śląsku. W Niemczech z kolei znajduje się duża mniejszość polska. Wpływ na zaistniałą sytuację ma także stosunkowo nieodległe położenie Niemiec względem Wrocławia. Ponadto wysokie natężenie międzynarodowych połączeń ze stolicy województwa dolnośląskiego utrzymuje się również w przypadku państw Europy Zachodniej takich jak: Francja – 20 połączeń z Wrocławia w ciągu tygodnia, Wielka Brytania – 17, Belgia – 15 oraz Holandia, Szwajcaria i Włochy po 13 połączeń. Można przypuszczać, że w większości obsługują one Polaków podejmujących w tych państwach pracę oraz osoby mające w tych krajach swoje rodziny. Zapewne natężenie tych połączeń wydatnie wzrosło po akcesji Polski do Unii Europejskiej – wzrost liczby wyjazdów o charakterze zarobkowym. Mniejsze natężenie opisywanych połączeń ma miejsce w przypadku charakteryzujących się wysokim stopniem rozwoju gospodarczego państw skandynawskich.

Bardzo wysokie natężenie połączeń autobusowych utrzymuje się także w relacji Wrocław – Republika Czeska. W ciągu tygodnia z Wrocławia są realizowane 34 kursy do tego kraju. Z jednej strony przyczynia się do tego bliskość Czech, z drugiej natomiast ruch turystyczny pomiędzy Wrocławiem a atrakcyjnymi miejscowościami w tym kraju – głównie stołeczną Pragę.

Opisana wcześniej marginalizacja Europy Wschodniej i Południowo-Wschodniej pod względem międzynarodowych połączeń autobusowych realizowanych z Wrocławia potwierdza się przy analizie natężenia kursów. W kierunku wschodnim jest wykonywanych jedynie 7 połączeń na Ukrainę, 1 na Litwę oraz w kierunku południowo-wschodnim 1 do Grecji.

8.2. Rynek przewoźników autobusowych

Rynek przewoźników autobusowych wykonujących połączenia międzynarodowe z/przez Wrocław jest zdominowany prawie w zupełności przez przedsiębiorstwa specjalizujące się w tego rodzaju działalności. W przeważającej mierze nie posiadają one w swojej ofercie połączeń wewnątrz krajowych, skupiając się jedynie na kursach międzynarodowych. W wielu przypadkach jest widoczna współpraca pomiędzy kilkoma tego rodzaju przedsiębiorstwami w celu zapewnienia jak najszerszemu gronu potencjalnych klientów dogodnych połączeń.

Wśród przewoźników wykonujących kursy autobusowe można dostrzec dwie wyraźnie zarysowujące się polityki transportowe. Z jednej strony przedsiębior-

stwa lub organizacje zrzeszające niezależnych przewoźników takie jak: Eurobus, Eurolines czy Sindbad posiadają bardzo bogatą ofertę przewozową obejmującą swoim zasięgiem dużą liczbę polskich miast, z których są realizowane połączenia do wielu europejskich krajów.

Z drugiej strony występują przedsiębiorstwa przewozowe specjalizujące się i zawężające swoją działalność transportową do wybranych linii komunikacyjnych przeważnie do jednego kraju. Takimi firmami są m.in. Bartuś, Sandra i Zawadzkie specjalizujące się w przewozach z Polski do Niemiec. Jak było wspomniane we wcześniejszej części pracy wyżej wymienione przedsiębiorstwa są zlokalizowane na Opolszczyźnie i Górnym Śląsku.

Jedynе połączenie realizowane przez przedsiębiorstwo PKS jest wykonywane pomiędzy Wrocławiem a Pragę. Połączenie to realizuje PKS Kłodzko wraz z przedsiębiorstwem przewozowym z czeskiego Nachodu, położonego przy polskiej granicy. Kurs ten jest wykonywany codziennie, naprzemiennie przez obydwu przewoźników.

Przedsiębiorstwa przewozowe wykonujące połączenia międzynarodowe powinny w szczególności cechować się dobrą sytuacją i zapleczem finansowym. Firmy te ze względu na poniesione nakłady finansowe i koszty funkcjonowania, posiadają przeważnie stabilną sytuację na rynku przewozowym w przeciwieństwie do niektórych niewielkich, czasem nawet jednoosobowych, firm świadczących usługi transportowe na rynku lokalnym.

9. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonej analizy dotyczącej wrocławskiego węzła transportu autobusowego można doszukać się pewnych prawidłowości. W ogólnym rozrachunku stolica województwa dolnośląskiego posiada dobrze rozwiniętą sieć zewnętrznych połączeń autobusowych. Jest to widoczne na wszystkich przeanalizowanych poziomach przestrzennych:

- najlepiej rozbudowana i najbardziej kompletna jest sieć połączeń na poziomie lokalnym i regionalnym. Wśród dziewięciu przeanalizowanych miejscowości ze strefy podmiejskiej Wrocławia tylko Miękinia nie posiadała z nim regularnych połączeń autobusowych. Z kolei na poziomie regionalnym, wszystkie wzięte pod uwagę miasta powiatowe województwa dolnośląskiego były skomunikowane za pomocą transportu autobusowego z Wrocławiem;
- w porównaniu do dwóch poprzednich poziomów odniesienia przestrzennego, na poziomie krajowym i międzynarodowym sieć omawianych połączeń komunikacyjnych była gorzej rozbudowana. Na poziomie krajowym Wrocław prawie

w ogóle nie był skomunikowany z północną częścią Polski za pomocą transportu autobusowego;

- większa liczba połączeń była wykonywana tylko w okresie wakacyjnym. Natomiast na poziomie międzynarodowym pod względem połączeń autobusowych słabo reprezentowana była Europa Wschodnia, Środkowo-Wschodnia i Południowo-Wschodnia.

Do głównych czynników wpływających na gęstość sieci połączeń autobusowych oraz ich natężenie z Wrocławiem do innych ośrodków można w szczególności zaliczyć:

- odległość fizyczną i czasową od Wrocławia;
- dogodne położenie komunikacyjne (najlepiej przy ważnej arterii komunikacyjnej przebiegającej zarówno przez Wrocław jak i analizowaną miejscowość);
- siłę powiązań społeczno-gospodarczych z Wrocławiem np. codzienne dojazdy do pracy lub szkoły (tzw. migracje wahadłowe);
- stan rozwoju komunikacji kolejowej z Wrocławiem;
- funkcjonowanie w danej miejscowości dobrze rozwiniętych przedsiębiorstw transportowych.

Porównując wpływ połączeń kolejowych na natężenie połączeń autobusowych można dojść do wniosku, że w wielu przypadkach oba środki transportu wzajemnie się uzupełniają. Słabsze rozwinięcie jednego z nich jest często rekompensowane lepszym, bardziej dynamicznym rozwojem drugiego. Występują jednak przypadki, że zarówno komunikacja autobusowa, jak i kolejowa z Wrocławiem jest wśród niektórych miejscowości bardzo dobrze rozwinięta lub odwrotnie obie gałęzie transportu charakteryzują się słabym rozwojem.

W wyniku dokonanego porównania na dwóch poziomach odniesienia przestrzennego obecnej sytuacji (2011/2012 rok) z sytuacją z 1988 r. można dojść do następujących wniosków:

- zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym w większości przypadków natężenie połączeń pomiędzy badanymi miejscowościami a Wrocławiem uległo w tym czasie zwiększeniu głównie kumulując się na najważniejszych arteriach komunikacyjnych;
- jednocześnie przy wzroście natężenia połączeń na poziomie regionalnym stwierdzono likwidację znacznej liczby linii komunikacyjnych – głównie tych poprowadzonych mniej uczęszczanymi szlakami komunikacyjnymi, obecnie jak było wyżej stwierdzone większość połączeń autobusowych koncentruje się na głównych ciągach komunikacyjnych;
- w przypadku poziomu krajowego z kolei stwierdzono zdecydowany wzrost zasięgu obszaru Polski, z którym są utrzymywane połączenia autobusowe z Wrocławia;

- coraz większą liczbę połączeń wykonują przedsiębiorstwa prywatne niejednokrotnie konkurując na tych samych liniach komunikacyjnych z przedsiębiorstwami PKS.

W wyniku transformacji ustrojowej także w dziedzinie transportu zostały zapoczątkowane procesy deregulacyjne. W wyniku wspomnianych procesów oraz rozwoju przedsiębiorczości prywatnej, obecnie można mówić o dwóch głównych typach przewoźników autobusowych wykonujących połączenia w obszarze wrocławskiego węzła:

- przewoźnicy PKS, w większości są to współcześnie przedsiębiorstwa sprywatyzowane lub będące w trakcie prywatyzacji;
- przewoźnicy prywatni, których dynamiczny rozwój datuje się od końca lat 80., a których powstanie zostało umożliwione wprowadzeniem w życie szeregu ustaw przyczyniających się do deregulacji transportu;
- przewoźnicy prywatni pomimo funkcjonowania na rynku, w głównej mierze od dwudziestu kilku lat, są już ważnym „graczem” na wrocławskim rynku przewozowym;
- dynamiczne zmiany, jakie dokonywały się w ostatnich dwóch dziesięcioleciach doprowadziły również do dużego zróżnicowania pod względem eksploatowanego taboru autobusowego.

Podsumowując można stwierdzić, że pomimo braku połączeń lub ich niewielkiego natężenia w niektórych kierunkach, na wybranych poziomach odniesienia przestrzennego, Wrocław charakteryzuje się dobrze wykształconym węzłem transportu autobusowego.

Literatura

- Chodkowska-Miszczyk J., 2006. Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski. *Przegląd Geograficzny*, 78 (2), 261–284.
- Kozanecka M., 1980. Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. Studium geograficzno-ekonomiczne. Wydawnictwo Naukowe WSP w Krakowie, Kraków.
- Lijewski T., 1977. *Geografia Transportu Polski*. PWE, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007. Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej. *Przegląd Geograficzny*, 79 (1), s. 5–44.
- Wytczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim. 2009. Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław.

Źródła danych

- Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988. 16. okręg komunikacyjny, województwa: jeleniogórskie, wałbrzyskie, wrocławskie. 1987. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa
- Rozkład jazdy autobusów PKS 1987/1988. 17. okręg komunikacyjny, województwa: legnickie, zielonogórskie. 1987. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

Rejonowy rozkład jazdy pociągów – Wrocław. 1987. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

Strony internetowe

www.autobusowyrozkladjazdy.pl
www.auto-fan.cba.pl
www.beskid-przewozy.pl
www.busy-kangurek.eu
www.citybus-luban.pl
www.ekspresbus.pl
www.e-podroznik.pl
<http://ec.europa.eu>
www.expressbus.pl
www.fam-wdowczyk.pl
www.gddkia.gov.pl
www.guliwertransport.pl
www.kartenmeister.com/preview/map/images/Niederschlesien1937.jpg
www.krycha.pl
www.link-bus.com
www.marcopolo-bus.pl
www.milla.pl
www.pkp.pl
www.pks.zgorzelec.pl
www.pks-kamgora.com.pl
www.polbus.pl
www.polskibus.com
www.pwhd.pl
www.sevibus.pl
www.tarnowscy.pl
www.transport.zawisza-travel.com.pl
www.um.wroc.pl

Olaf Płachta
Uniwersytet Wrocławski

Wrocław miastem rzek, mostów i kładek

Streszczenie: Tematem artykułu jest Wrocław i jego sieć rzek, dopływów, kanałów wraz z obiektami inżynierskimi takimi jak mosty, kładki, jazy, śluzy. Specyficzne położenie Wrocławia i jego ścisły związek z rzekami odzwierciedla historia miasta. Niewiele miast Europy może pochwalić się taką ilością mostów i kładek nad rzekami, z którego to powodu Wrocław bywa nazywany Wenecją Północy. W pracy zostanie przypomniana definicja, budowa, podział i historia przepraw przez przeszkody, będzie też omówiona różnica między mostami a kładkami. Wrocław, który szczyci się posiadaniem ponad stu mostów oraz ponad dwudziestu kładek pieszych nad rzekami, doczekał się już wielu opracowań opisujących jego związki z Odrą i jej dopływami. Mosty, tak charakterystyczne w krajobrazie Wrocławia, również znalazły swe miejsce w książkach i albumach. Natomiast kładki piesze wciąż czekają na dokładne opracowanie, z przypomnieniem ich historii, wskazaniem lokalizacji na mapie miasta i przedstawieniem na fotografiach. Niniejszy artykuł choć w części próbuje opisać kładki piesze nad wodami wrocławskich rzek i kanałów, ukazać ich urodę i wskazać miejsca łączone przez te skromne, a często niezbędne budowle.

1. Przeprawy przez przeszkody – mosty, kładki – definicja, podział, różnice

Najbardziej znaną i typową przeprawą przez przeszkodę jest most. Jest obiektem inżynierskim, oznacza konstrukcję budowlaną, po której można przedostać się na drugą stronę przeszkody, np. rzeki, strumienia, przełęcz górskiej. Wszelkie przeprawy można podzielić ze względu na materiał konstrukcyjny i tak istnieją np. mosty drewniane, kamienne, żeliwne, żelazne, żelbetowe. Rozwiązania konstrukcyjne również dzielą mosty na jedno-, dwu-, trój- i wieloprzęsłowe. Przęsło jest elementem, po którym odbywa się ruch na moście bądź kładce, wsparty o dwie sąsiadujące ze sobą podpory. Natomiast ze względu na sposób podparcia przęsła mosty dzielą się: wspornikowe, wolnopodparte, wiszące, podwieszane (wantowe).

Mosty spełniają różną rolę i różne mają przeznaczenie; są więc mosty drogowe, kolejowe, kładki pieszce, akwedukty. Według współczesnej myśli inżynierskiej przeprawy są mostami, gdy ich rozpiętość wynosi powyżej 4,30 m, natomiast przeprawy mieszczące się pomiędzy 4,30 a 2,50 m to kładki pieszo-jezdne; obiekty o rozpiętości mniejszej niż 2,50 m to kładki pieszce. To jedna z różnic pomiędzy mostem a kładką, jednak szerokości obiektów są tu traktowane umownie. Wydzielenie na mostach jezdni dla pojazdów i utworzenie po jej bokach chodników dla pieszych spowodowało zróżnicowanie pojęć tych budowli. Często ze względu na trudności w dotarciu do mostu np. z powodu podwyższenia terenu po obu końcach przeprawy, most pozostawał kładką tylko do użytku pieszego.

Istotną różnicę między mostem a kładką wyznacza również użyty materiał konstrukcyjny i nośność obiektu. Poza miastami w zasadzie każde przejście przez szeroki strumień, potok lub rzekę to kładka. Mieszkańcy wsi tworzą kładki w miejscach dla siebie najdogodniejszych, uwzględniając potrzeby mieszkańców oraz możliwości budowy. Natomiast w miastach kładki stanowią przejścia w miejscach trudno dostępnych, a często uczęszczanych, stanowią atrakcję na trasach spacerowych lub są po prostu koniecznością komunikacyjną.

2. Przeprawy przez przeszkody – mosty, kładki – historia

2.1. Historia przepraw mostowych na świecie

Prawdopodobnie nigdy nie uda się ustalić, kiedy, gdzie i jak został zbudowany przez człowieka pierwszy most. Nasi przodkowie przemierzali dalekie przestrzenie w poszukiwaniu pożywienia i schronienia, napotykając na swej drodze rozmaite naturalne przeszkody – rzeki, strumienie, górskie przełęcze. Korzystali wówczas z naturalnych przepraw lub rezygnowali z dalszej drogi. Ale czasem pomagał im zwykły przypadek. Zdarzało się, że bystro płynąca woda wymywała słabe przewarstwienia leżące poniżej twardych skał i wskutek tego mogło dojść do naturalnego uformowania się kamiennego łuku, stanowiącego prototyp mostu, budowanego z czasem przez człowieka. Niektóre z takich łuków zachowały się do dnia dzisiejszego, np. Landscape Arch (Łuk Pejzażu) i Rainbow Bridge (Tęczowy Most) w stanie Utah w USA, obydwa o długości ponad 80 m. Wykorzystywano pnie powalonych drzew, drobne kamienie ułożone w poprzek rzeki (Brown 2005). Tak więc wzorce dla budowniczych pierwszych mostów znajdowały się w ich otoczeniu. Od prymitywnych mostów stworzonych przez naturę, przypadek lub człowieka następował rozwój w kierunku budowy mostów coraz bardziej skomplikowanych w swej formie.

Rozwój rolnictwa spowodował zmianę stylu życia – nastąpiło zahamowanie wędrówek ze względu na konieczność uprawy ziemi i wprowadzenie osiadłego trybu życia. Pojawiły się pierwsze osady, osiedla, miasta, państwa. Następował rozwój osadnictwa, a wraz z nim zachodziła potrzeba udoskonalania życia we wspólnocie. Rozwijało się rolnictwo, budownictwo, a przy wzroście populacji konieczny stał się dalszy rozwój myśli inżynierskiej (Brown 2005). Początki dziedziny, zwanej dziś inżynierią lądową, sięgają 4000 lat p.n.e., kiedy to Sumerowie w Mezopotamii budowali kanały nawadniające. Ich obiekty były utrzymywane przez następne 5000 lat, aż stały się niezwykłymi dziełami inżynierii lądowej. Sumerowie znali już i stosowali zasady budowy sklepień (grobowiec z Ur z IV tysiąclecia p.n.e.), co pozwoliło im budować akwedukty doprowadzające wodę do miast. Około 626 roku p.n.e. w Babilonie, największej metropolii ówczesnego świata, wybudowany został most przez rzekę Eufrat. Mógł mieć od 120 do 200 m długości, był wsparty na siedmiu podporach z cegły wypalanej, kamienia i cegły. Herodot w swych dziełach opisywał mosty wojskowe, wybudowane z rozkazu Dariusza i Kserksesa, królów perskich z VI i V wieku p.n.e.

Prawdziwymi mistrzami i wybitnymi budowniczymi dróg i mostów stali się Rzymianie, którzy od Etrusków przejęli umiejętność stawiania sklepień, czyniąc z niej podstawową metodę konstrukcyjną swojej architektury. Nieliczne mosty sprzed ponad 2000 lat zachowały się w dobrym stanie do dzisiaj i funkcjonują nadal we Włoszech, Francji, Hiszpanii. Przeprawy Rzymian charakteryzowały półkoliste sklepienia o jednakowej grubości oraz masywne filary, nad którymi stosowano dodatkowe otwory ułatwiające przepływ wody. Mosty budowano ze starannie obrobionych kamiennych ciosów, układanych wieńcami bez zaprawy. Szczególnym rodzajem mostów rzymskich stały się akwedukty, doprowadzające wodę do miast. Dwa z takich obiektów z przełomu er przetrwały w stanie prawie nienaruszonym do dziś – we Francji – Pont du Gard koło Nîmes i – w Hiszpanii w Segowii (Łagiewski 1999).

Historia budowy mostów nie może zapomnieć o zasługach budowniczych z Dalekiego Wschodu. Chińczycy już 2000 lat p.n.e. budowali mosty pontonowe. W zależności od warunków naturalnych powstawały tam mosty drewniane, kamienne, bambusowe wiszące, mosty łańcuchowe żelazne aż do mostów łukowych. Jednym z najpiękniejszych obiektów stał się most łukowy Zhaozhou (Anji Bridge) w Zhao County, pochodzący z VII w. n.e.

Upadek cesarstwa rzymskiego stanowił koniec długiego okresu osiągnięć w zakresie budowy mostów. Umiejętności Rzymian nie zostały jednak zapomniane. W 1171 r. rozpoczęto budowę Pont d'Avignon, który określono jako rzymskie dzieło sztuki, a zostało wzniesione przez inżynierów średniowiecznej Francji. Także Londyn mógł poszczycić się swoim Starym Mostem Londyńskim z 1177 r. Śre-

dniowiecze przyniosło też zmianę w konstrukcji mostów. Półkolisty łuk rzymski został wówczas zastąpiony ostrołukiem, znanym już z budowy katedr, jednocześnie łatwiejszym do wykonania niż łuk półkolisty. Średniowiecze pozostawiło po sobie kilka pięknych obiektów: Ponte Vecchio z 1077 r. we Florencji, Pont d' Avignon, Most Judyty w Pradze, wybudowany w 1172 r., a po 1357 r. odbudowany po powodzi jako most kamienny i znany dziś jako Most Karola.

Z biegiem czasu następował rozwój myśli inżynierskiej. Konstrukcje drewniane zastępowano coraz częściej kamiennymi. Były to mosty piękne, ozdobne, majestatyczne, np. most Notre Dame z 1507 r. i Pont Neuf z 1578 r. w Paryżu, Rialto z 1588 r. w Wenecji. Jednak dopiero nadejście rewolucji przemysłowej i zastosowanie przy budowie mostów nowego materiału, jakim od 1750 r. stało się lane żelazo, pozwoliło na projektowanie wytrzymałych, dużych konstrukcji. Pierwszy most z tego materiału powstał w Coalbrookdale w latach 1777-79 nad rzeką Severn w Anglii. Od tego czasu datuje się gwałtowny rozwój w technice budowy mostów. Nowy materiał pozwalał na osiąganie dużych rozpiętości między podporami. W 1867 r. pojawił się żelbet i znowu szybko zauważono jego zalety. Dzięki połączeniu w tym materiale odporności betonu na ściskanie z odpornością stali na rozciąganie, stało się możliwe wykorzystanie go do wznoszenia mostów.

Doświadczenia pierwszych konstruktorów i projektantów pozwoliły na budowanie obecnie budowli mostowych łączących wspaniałą architekturę z wyrafinowaną konstrukcją. Bardzo ciekawe są współczesne mosty wiszące, np. Golden Gate w San Francisco w USA. Ciekawym obiektem ostatnich lat stała się konstrukcja europejska – Most Øresund między Danią i Szwecją przez cieśninę Sund. Najnowszym i najdłuższym mostem na świecie jest Most Qingdao Haiwan poprowadzony nad wodami zatoki Jiaozhou, który ma 42 km długości i 35 m szerokości, łączy portowe miasto Qingdao z wyspą Huangdao w Chinach.

2.2. Historia przepraw mostowych w Polsce

Na terenie dzisiejszej Polski ze względu na specyficzne warunki naturalne pierwsze przeprawy przez rzeki, brody lub jeziora z pewnością pojawiły się bardzo wcześnie. Pierwsi mieszkańcy osad mościli drewnem i gałęziami bagniste drogi, przechodzące dalej w przejścia nad strumieniem czy rzeką. Wsparte o belki wyoszczone gałęziami pomosty stały się prototypami mostów na ziemiach słowiańskich. Łużycka osada z VII w. p.n.e. – Biskupin, otoczona wałem obronnym, była połączona z lądem stałym drewnianym pomostem przez jezioro w miejscach występowania pływ. Z 937 r. pochodził drewniany most prowadzący do grodziska w Żydowie koło Polanowa. Również z X w. pochodził most przez Cybinę łączący poznański Ostrów Tumski z Ostrówkiem. W 993 r. powstały dwa drewniane mosty

o długości 437 i 180 m, prowadzące z łądu stałego do grodu na Ostrowie Lednickim. Gall Anonim i Jan Długosz piszą w swych kronikach z XII i XIII w. o licznych mostach budowanych w celach wojskowych. Wspominają o mostach na Odrze we Wrocławiu z 1149 i 1150 r., w Świniarach z 1175 r., na Widawie z 1224 r., w Warce na Pilicy z 1241 r., w Śremie na Warcie z 1242 r., w Pomiechówku na Wkrze, w Chełmie na Rabie. Z czasem i w Polsce zaczęto budować mosty kamienne. Najstarszym, do dziś zachowanym i czynnym jest kamienny, gotycki most w Kłodzku z 1390 r. o długości ponad 52 m (Łagiewski 1989).

Rozwój przemysłu na ziemiach polskich pozwolił, podobnie jak na świecie, na wykorzystanie nowych materiałów konstrukcyjnych do budowy przepraw. Wkrótce po wybudowaniu pierwszego, żeliwnego mostu nad rzeką Severn, w 1796 r. powstał żelazny most łukowy w Łażanach nad Strzegomką, dzieło Johna Baildona. Natomiast z 1827 r. pochodzi pierwszy most żelazny wiszący w Ozimku nad Małą Panwią. Współcześnie na ziemiach polskich znajduje się wiele pięknych, konstrukcyjnie skomplikowanych i nowatorsko rozwiązanych obiektów mostowych, dodających miastom i miasteczkom uroku i lekkości.

3. Wrocław miastem rzek, mostów i kładek

Przez Polskę przepływa wiele dużych rzek. Nad nimi powstawały pierwsze osady, zyskując w ten sposób na znaczeniu, z naturalną bazą obronną. Wzdłuż biegu każdej rzeki istnieją naturalne, dogodne miejsca przepraw, dzięki którym wzrastała obronność osady i przydatność drogi wodnej jako części szlaku handlowego. Jednym z takich miejsc, w którym powstało miasto i którego istnienie jest ściśle związane z rzeką stał się dzisiejszy Wrocław. Wiele miast położonych nad rzeką zlokalizowanych jest na jednym z jej brzegów. Jeżeli z czasem obejmują swymi granicami również tereny położone po drugiej stronie rzeki, to między obu częściami występują istotne różnice.

Wrocław jest rzadkim przykładem miasta zintegrowanego, reprezentującego układ dwubrzeszny scalony, jak np. Paryż nad Sekwaną, czy Londyn nad Tamizą (Miszewska, Szymtykie 2008). Początki miasta sięgają okresu rzymskiego, kiedy to przez osady w pobliżu miejsca przekraczania Odry przechodził szlak bursztynowy. Krzyżowały się tutaj szlaki handlowe z południa przez Czechy na północ w kierunku Morza Bałtyckiego oraz z zachodu z państw germańskich na wschód w stronę bogatej Rusi i Morza Czarnego. Odra dzieliła się na terenie dzisiejszego Wrocławia na kilka odnóg, co stwarzało dogodne warunki do jej przekraczania. To właśnie rozczłonkowanie ramion Odry i powstanie wielu wysp ułatwiających przeprawę przez rzekę stało się czynnikiem sprawczym lokalizacji miasta (Miszewska, Szymtykie 2008).

Najwcześniejsze osiedla powstały w zachodniej części wyspy w centrum miasta, nazwanej Ostrowem Tumskim. Wczesna osada była położona w bezpośrednim sąsiedztwie najstarszej przeprawy przez Odrę. Później stała się miejscem lokalizacji grodu kasztelańskiego, następnie ośrodka sakralnego, który w 1000 r. zyskał rangę siedziby biskupiej. W swoich dziejach Wrocław stanowił ważny punkt osadniczy plemion Ślęzan, a w IX i X w. państwa wielkomorawskiego, które w tym czasie swymi granicami sięgało na obszar Śląska. Znaczenie Wrocławia wzrosło wraz z powstaniem państwa polskiego w X w., a biskupstwo dało miastu czołowe miejsce w kształtującej się wówczas organizacji Kościoła.

Z czasem, wykorzystując swoje geograficznie korzystne położenie, Wrocław stał się miastem o znaczeniu ogólnopaństwowym (Czerwiński, Miszewska, Pawlak 1999). Dobrze wykorzystywał swoje umiejscowienie nad licznymi rzekami, wręczając je w życie miasta, inaczej niż np. Kraków, Warszawa, Toruń, gdzie rzeki stały się tylko przeszkodami w rozwijaniu osadnictwa lub zostały odsunięte na margines życia miejskiego. Pierwotne osadnictwo na odrzańskich wyspach miało ułatwić i utrwalić w tym miejscu przeprawę przez rzekę. Rzeką jednoczyła poszczególne osiedla ludzkie, nie powodując zakładania na wyspach odrębnych osad. Od początku swego istnienia Wrocław usytuował się na obu brzegach Odry, gdzie wyspy i odnogi rzeki zostały wkomponowane w urbanistyczną przestrzeń miasta w stopniu nie spotykanym w żadnym innym mieście w Polsce.

Również w skali europejskiej Wrocław należy do miast najbardziej związanych ze swoją rzeką i jej dopływami. Należy pamiętać, że Wrocław to miasto leżące nie tylko nad Odrą, lecz jeszcze nad jej dopływami – nad Oławą, Widawą, Ślężą i Bystrzycą wraz z ich dopływami i licznymi kanałami. Odra była typową rzeką meandrującą z licznymi formami erozyjnymi i akumulacyjnymi. O ile zmieniające kształt i wielkość łachy i ławice bywały często zalewane, o tyle ostrowy i kępy bywały zalane tylko podczas wielkich powodzi. Stwarzało to dogodne warunki do lokowania na nich zabudowy, zabezpieczanej nasypami, groblami oraz wałami. Od średniowiecza podejmowano wysiłki na rzecz ujarzmienia rzeki i skierowania jej głównego biegu w stronę miasta do napędzania urządzeń wodnych i usprawnienia żeglugi. Nie zabezpieczyło to jednak miasta przed katastrofalnymi powodziąmi (Czerwiński, Miszewska, Pawlak 1999). Odra należy do rzek o dużej częstotliwości występowania powodzi. Wynika to z dużej zmienności wysokości oraz zmiennej wartości letnich opadów (Grykień, Szmytkie 2008). Dopiero dokonana w XIX w. regulacja i kanalizacja Odry pozwoliła ten problem częściowo rozwiązać.

3.1. Rozwój przestrzenny Wrocławia – zarys

Pierwsze zabudowania we Wrocławiu pojawiły się na Ostrowie Tumskim. W XII w., kiedy funkcja Wrocławia jako głównego miasta księstwa śląskiego wzrastała, następował jego dalszy rozwój przestrzenny. Zasiedlone zostały kolejne, sąsiednie wyspy: Piaskowa, Tamka i Ołbin. W XII w. przeprowadzono lokację miasta Wrocławia oraz utworzonego w II połowie XIII w. Nowego Miasta, położonego między fosą wewnętrzną a Odrą na zachodzie i północy oraz fosą zewnętrzną na wschodzie i południu (Czerwiński, Miszewska, Pawlak 1999). W XIII w. we Wrocławiu zaczęło obowiązywać lokacyjne prawo magdeburskie, stanowiące w średniowieczu jedno z najnowocześniejszych praw. Zgodnie z nim w centrum miasta wytyczano kwadratowy rynek, z którego odchodziły ulice skierowane w cztery strony świata. Centralne miejsce rynku zajmował ratusz, wokół którego lokowano kościoły, klasztory, bogate kamienice. Miasto zostało obwiedzione pasem murów obronnych, o czym mówi dokument z 1272 r. Na zewnątrz murów wykopano fosę, do której wpuszczono wody Oławy. Dla miasta fosa miała znaczenie obronne i gospodarcze. W XIII w. wytyczono i wybudowano nową fosę, którą także zasilily wody Oławy.

Przez prawie 500 kolejnych lat Wrocław był zlokalizowany na wielu naturalnych i sztucznych wyspach ograniczonych Odrą i fosą. Miasto otoczone murami, a od połowy XVI w. rozbudowanymi fortyfikacjami, stanowiło układ zamknięty o krajobrazie całkowicie odmiennym od otaczających je przedmieść i wiosek. Miasto z murami, licznymi bramami, wieżami kościołów i ratusza było z daleka doskonale widoczne na obszarze otaczającej równiny. Wznoszone w XVI-XVIII w. fortyfikacje spowodowały, że Odra stała się wewnętrzną rzeką miasta. Dopiero w XIX w. po likwidacji fortyfikacji (w latach 1807-38) miasto zaczęło się rozrastać w kierunku swoich przedmieść. Miasto stawało się bardziej symetryczne, także pod względem funkcjonalnym, architektonicznym i społecznym (Miszewska, Szmytkie 2008). Rozszerzanie się miasta spowodowało konieczność dalszego regulowania rzek. Dawne groble często stawały się ulicami. Zasypywano fragmenty koryta Odry oraz fosy miejskiej. Ważnym wydarzeniem stało się zasypanie fosy wewnętrznej w latach 1866-68 ze względu na epidemię cholery. Fosa stanowiła jedno ze źródeł rozprzestrzeniającej się choroby, stąd uznano, że tylko ten sposób walki z nią mógł okazać się skuteczny.

Przełom XIX i XX w. przyniósł dalszy rozwój przestrzenny miasta. Po obu stronach Odry rozrastały się dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe. W 1912 r. wybudowano kanał żeglugowy, który opasywał od strony północnej śródmieście Wrocławia. Odra, wciąż włączona w życie miasta, stanowiła o jego wyjątkowej atrakcyjności. Powstające w I połowie XX w. we Wrocławiu liczne osiedla, gmachy

urzędów, tereny rekreacyjne – zawsze w pobliżu Odry – stworzyły rozległe miasto o coraz większych problemach komunikacyjnych. Podobnie jak fosa wewnętrzna w mieście lokacyjnym, tak i Odra włączona w organizm miasta poprzez liczne mosty nie stanowiła bariery komunikacyjnej, ale tylko do czasu współczesnego rozwoju motoryzacji (Miszevska, Szmytkie 2008). Od lat 60. XX w., kiedy przy powojennej odbudowie Wrocławia nie wykorzystano umiejętnie nadodrzańskiego położenia miasta i nie budowano nowych mostów, duże odległości między peryferyjnymi dzielnicami stały się barierą komunikacyjną i obecnie sytuacja ta wciąż wymaga szybkich i dobrych rozwiązań urbanistycznych.

3.2. Krótka historia wrocławskich mostów

Mosty we Wrocławiu od zawsze stanowiły łącznik ze światem zewnętrznym i miały znaczenie strategiczne. Archeologiczne znaleziska z terenu Ostrowa Tumskiego potwierdzają istnienie połączenia przeciwnych brzegów. Najstarsze wzmianki o przeprawach na Odrze we Wrocławiu pochodzą z XII w. Istniały w miejscu dzisiejszego ciągu mostów Piaskowego i Młyńskich. W owych czasach były to mosty drewniane, prawdopodobnie w części zwodzone (Łagiewski 1999). Przy odrzańskich mostach kontrolowano tranzytowy handel, pobierając stosowne myta i podatki oraz przeprowadzając kontrole sanitarne. Tu także mieściły się karczmy i jatki obsługujące podróżnych. W średniowieczu liczne mosty wznoszono także nad fosą wewnętrzną oraz przed bramami nad fosą zewnętrzną. Na planie miasta z 1562 r. sporządzonym przez Weihnera można doliczyć się dwudziestu siedmiu mostów: dziewiętnastu wewnątrz miasta i ośmiu prowadzących na zewnątrz.

Po lokacji miasta lewobrzeżnego (Nowego Miasta) rozbudowano przeprawy prowadzone na linii współczesnych mostów Uniwersyteckiego i Pomorskich oraz mostów przerzuconych nad Oławą. Wszystkie wrocławskie przeprawy aż do XIX w. były konstrukcjami drewnianymi i kamiennie-ceglanymi. Od początku XIX w. wprowadzono do budownictwa mostowego Wrocławia pierwsze konstrukcje żelazne, a z czasem żelbetowe. Przełom wieków to okres rozkwitu tej dziedziny. Dynamiczny rozwój handlu wymusił i umożliwił przebudowę istniejących i budowę nowych przepraw. Powstały w tym czasie liczne mosty: Mieszczański, Sikorskiego (dawniej Królewski), Szczytnicki (Książęcy), mosty Osobowickie (istniejące od XVI w.), Oławski (w miejscu XIII-wiecznej przeprawy), Mosty Jagiellońskie, Most Zwierzyniecki (w miejscu XVII-wiecznej przeprawy), Most Pokoju (Lessinga). I najbardziej znany i charakterystyczny dla krajobrazu Wrocławia – Most Grunwaldzki, wówczas nazwany Mostem Cesarskim. Przygotowania do budowy tego mostu rozpoczęły się w 1890 r., natomiast sama budowa – w 1908 r. Kiedy 10 października 1910 r. zakończono budowę tego monumentalnego mostu wiszącego, stał

się on drugim co do wielkości i rozpiętości mostem tego typu na terenie Niemiec. Zniszczony podczas wojny, podobnie jak całe miasto, po wojnie doczekał się odbudowy i ponownego oddania do użytku w 1947 r. Dziś jest wspaniałym zabytkiem techniki oraz niezwykle ważną przeprawą Wrocławia.

W okresie powojennym powstało stosunkowo niewiele mostów i kładek, co spowodowało zwiększenie trudności komunikacyjnych w mieście (Łagiewski 2004). Dopiero wejście w XXI w. przyniosło nadzieję na nowe rozwiązania mostowe, ułatwiające życie mieszkańcom Wrocławia i upiększające jego nadrzeczny wizerunek. W 2004 r. oddano do użytku Most Milenijny, zaliczany do największych wrocławskich inwestycji powojennych. Most wchodzi w skład Śródmiejskiej Obwodnicy Wrocławia, łącząc wielkie osiedla: Popowice i Osiedle Kosmonautów z Osobowicami i uwalniając od ruchu drogowego zatłoczone centrum. Natomiast w 2011 r. oddano do użytku Most Rędziński. Posiada on żelbetową konstrukcję zawieszoną na jednym pylonie o wysokości 122 m. Długość mostu wynosi 612 m, a z estakadami dojazdowymi – 1742 m. Most Rędziński wchodzi w skład autostrady A8, czyli Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Plasuje się na czwartym miejscu na świecie wśród betonowych mostów podwieszonych do jednego pylonu.

3.3. Odra i fosy miejskie jako elementy Wrocławskiego Węzła Wodnego

Opisując Wrocław należy choć kilka słów poświęcić samej Odrze oraz fosie miejskiej. Na nich właśnie ulokowało się najwięcej mostów i kładek. Najważniejszą rzeką, wyznaczającą miastu sposób życia, jest Odra. Przeływa przez Wrocław z południowego wschodu na północny zachód na długości około 26 km. W granicach miasta płynie wieloma odnogami i kanałami. Dzieli Wrocław na: – lewobrzeżny – z dzielnicami Fabryczna, Krzyki, Stare Miasto, – wyspy śródoodrzańskie ze Śródmieściem i na – prawobrzeżny – z dzielnicą Psie Pole.

W granice miasta rzeka wpływa jednym korytem poniżej wsi Trestno, a za Opatowicami na północny-zachód odchodzą Współczesny Kanał Żeglugowy i Kanał Powodziowy, uchodzące do odnogi Starej Odry koło Mostu Warszawskiego. Główne koryto skręca ku zachodowi i prowadzi w kierunku centrum, wykorzystując zbudowany w latach 1531-54 Przekop Opatowicki. W pobliżu Ogrodu Zoologicznego na Dąbiu koryto rozdziela się na Odrę Główną i Odrę Starą, płynącą na północ w kierunku Zacisza i Karłowic, do której równolegle biegnie Kanał Miejski. Odra Główna przepływa przez centrum miasta, dzieli się na kilka odnóg i łączy się ze Starą Odrą, by na wysokości Janówka opuścić miasto.

Odra jako rzeka meandrująca i trudna do ujarznienia, już od początku osadnictwa we Wrocławiu wymagała regulacji. Rozbudowujące się miasto wymagało

umiejętnego wykorzystywania nurtu rzeki zarówno do celów obronnych, jak i do napędzania urządzeń wodnych i żeglugi. Warunki naturalne obecnego Wrocławia tworzyły dobre miejsce do osiedlania się, gdyż rzeka tworzyła płytkie koryto z licznymi wyspami, ułatwiającymi jej pokonanie. Jednak każdorazowe wezbranie wód powodowało liczne powodzie, przed którymi równinny teren nie posiadał żadnego naturalnego zabezpieczenia. Odra wraz ze swoimi dopływami już w X w. była regulowana, co spowodowało powstawanie sieci, zwanej dziś Wrocławskim Węzłem Wodnym. Założenie grodu zapoczątkowało wykonywanie pierwszych prac nad przeobrażeniem koryta, mających na celu poprawę bezpieczeństwa. Powstały wtedy pierwsze obwałowania, kiedy brzegi umacniano wikliną, następowało podpiętrzanie stanu wody w korycie, co miało prawdopodobnie na celu ochronę przed najeźdźcami. W ten sposób były umacniane także inne wyspy znajdujące się w korycie Odry, co w efekcie spowodowało utrwalenie ich oraz stworzyło podstawę dla budowy organizmu miejskiego (Grykień, Szmytkie 2008).

Wrocławski Węzeł Wodny to unikalny w skali kraju węzeł wodny, obejmujący Odrę i jej dopływy – Oławę, Ślęzę, Widawę i Bystrycę, kanały wodne – Miejski, Żeglugowy, Powodziowy oraz budowle i urządzenia hydrotechniczne służące żegludze, regulacji i przesyłowi wód – szeroko rozumianym – celom przeciwpowodziowym, żeglugowym i przemysłowym. Wrocławski Węzeł Wodny posiada 10 śluz żeglugowych, w tym 8 czynnych na ponad 25 km długości Odry, a wraz z odgałęzieniami na ponad 35 km dróg wodnych. Węzeł obejmuje także jazy, progi, przepławki dla ryb oraz inne urządzenia, obsługujące zakłady wodociągowe, energetyki cieplnej, sieć kolektorów kanalizacyjnych z polami irygacyjnymi i Wrocławską Oczyszczalnię Ścieków „Janówek”.

Na terenie Wrocławia znajdują się następujące odcinki Odry:

- Górna Odra ze śluzą i jazem Opatowice;
- Północna i Południowa Odra z dwiema śluzami Piaskową i Mieszczańską;
- Stara Odra, odgałęziona od Odry Górnej jazem Zwierzyńskim;
- Dolna Odra – od połączenia Północnej i Południowej Odry do połączenia z Odrą Starą – z portem Miejskim, stoczną przy ulicy Długiej, portem Popowice i z odgałęzieniem Kanału Miejskiego ze śluzą Szczytniki i śluzą Miejską oraz jazem Psie Pole.

Na Wrocławski Węzeł Wodny składają się węzły wodne:

- Śródmiejski z urządzeniami fosi miejskiej, stopniem górnym (Piaskowym) i dolnym (Mieszczańskim);
- Szczytnicki ze stopniem wodnym Szczytniki;
- Bartoszowicko-Opatowicki ze stopniem Bartoszowice, Opatowice i przelewem wód z Odry do Widawy (Przepływ Widawski) (Malkiewicz 1999).

Na przestrzeni wieków Wrocławski Węzeł Wodny był rozbudowywany, przebudowywany i udoskonalany. Po pierwszych umocnieniach brzegów przy Ostrowie Tumskim w XII w., już w XIII i XIV w. powstały budowle piętrzące na Śródmiejskim Węźle Wodnym. W latach 1495-96 po naturalnej zmianie biegu Odry na Swojczycach, wykonano przekop przez tereny obecnego Sępolna i Dąbia celem podniesienia poziomu wód w centrum miasta. W latach 1531-54 wykonano przekop przez Opatowice, do dziś prowadzący koryto rzeki. Przebudowano również koryto Starej Odry od Zacisza w kierunku północno-zachodnim.

W państwie pruskim, kiedy nastąpił poważny wzrost znaczenia Odry jako drogi transportowej, zapoczątkowane zostały prace regulacyjne. W końcu XVIII w. przebudowano jazy stopnia Mieszczańskiego, tzw. Małą i Wielką Tamę, a przy wyspach Piaskowej i Mieszczańskiej zbudowano nowoczesne śluzy komorowe, co poprawiło warunki żeglugi przez Śródmiejski Węzeł Wodny. Dalsze przekopy wyprostowały bieg Starej Odry i odsunęły jej koryto od zagrożonych powodzią Szczepina i Popowic. W XIX w. nabrzeża rzeki z drewnianych przebudowano na mury. W 1883 r. uregulowane zostało ujście Oławy do Odry, natomiast w latach 1892-97 wybudowano Kanał Miejski, który omijał centrum miasta. Do I wojny światowej zarzucono żeglugę przez centrum, a z czasem i przez Kanał Miejski.

W 1912 r. podjęto budowę Współczesnego Kanału Żeglugowego wraz z kanałami przeciwpowodziowymi. Współczesny Kanał Żeglugowy stanowią kanały nawigacyjny i powodziowy. Budowę obiektu zakończono w 1917 r. Kanały rozdziela tzw. Wielka Wyspa. Prace przy wszystkich obiektach Wrocławskiego Węzła Wodnego prowadzono do 1933 r., następne planowano na lata czterdzieste. Obecny kształt Wrocławskiego Węzła Wodnego został określony w tamtym właśnie czasie, po wojnie nastąpiła jedynie modernizacja i konserwacja Węzła. Przebudowano wówczas jaz Różanka, Opatowice, Szczytniki, Bartoszowice. Przeprowadzono także remont Śródmiejskiego Węzła Wodnego, który jest najstarszym elementem Wrocławskiego Węzła Wodnego, rozwijanym od średniowiecza. Wokół niego kształtował się najstarszy ośrodek przemysłu Wrocławia, tędy prowadził szlak żeglugowy i tu również budowano porty. Wrocławski Węzeł Wodny stanowi do dziś podstawę ochrony przeciwpowodziowej miasta i żeglugi odrzańskiej, a powstanie i rozwój w centrum miasta dwóch stopni wodnych na Śródmiejskim Węźle Wodnym stanowi rozwiązanie unikalne na skalę kraju i Europy.

Wrocławski Węzeł Wodny jest efektem wielowiekowego współistnienia miasta i rzeki. Odra wraz ze wszystkimi swymi dopływami i kanałami pozwoliła na rozwój miasta w widocznym do dziś kształcie. Jednak miasto w swej średniowiecznej formie wymagało dodatkowej ochrony. Rolę tę spełniała fosa miejska. Stanowiło ją wypełnione obniżenie wokół Starego Miasta, będące fragmentem zewnętrznego pasa średniowiecznych fortyfikacji miejskich z XIV w. Do budowy fosi wykorzy-

stano istniejące wcześniej naturalne obniżenie, częściowo wypełnione wodą, które odprowadzało wody powodziowe Odry i Oławy. Fosa była zasilana wodami Oławy, kierowanymi do niej w okolicy alei Słowackiego, gdzie znajdował się także początek fosy wewnętrznej. Tę z kolei stanowiły wody Czarnej Oławy, opływającej od południa i zachodu średniowieczne centrum miasta. Fosa wewnętrzna przebiegała dzisiejszą ulicą Kazimierza Wielkiego i Nowym Światem z ujściem do Odry przy Arsenale. Czarna Oława pełniła funkcję gospodarczą z licznymi młynami wodnymi, foluszami, tartakami, szlifierniami metali. Z czasem jednak niedostatek wody w fosie, zamulenie koryta i jego zanieczyszczenie ograniczyły znaczenie Czarnej Oławy dla miasta.

W II połowie XIX w. ze względów sanitarnych rozpoczęto zasypywanie fosy wewnętrznej, a w jej miejscu powstawały uliczki i zaułki, zlikwidowane przy przebudowie ulicy Kazimierza Wielkiego w latach 70. XX w. Fosa zewnętrzna po opasaniu Wrocławia systemem fortyfikacji bastionowych przybrała postać linii łamanej z odgałęzieniami wokół wysuniętych redut. Z czasem w XIX w., już po zasypywaniu fosy wewnętrznej, tereny nad fosą miejską dostosowano do celów spacerowych, zakładając promenadę z cennymi gatunkami drzew i krzewów, z punktami widokowymi na dawnych bastionach. W ten sposób powstał unikalny zespół architektoniczno-przyrodniczy o randze europejskiej, znany jako Promenada Staromiejska (Bińkowska 2011).

3.4. Kładki piesze nad wodami Wrocławia

Wrocław ze swą rzadko spotykaną ilością mostów i kładek jest wyjątkowym miastem. Począwszy od centrum miasta w kierunku przedmieść przed obserwatorom rozciąga się widok na licznie przepływające i dzielące miasto rzeki i kanały. Żyjemy na wyspach, przemieszczamy się codziennie przez mosty lub kładki, zapominając o wyjątkowości tych miejsc. Od momentu, kiedy pierwsi osadnicy znaleźli we Wrocławiu dogodne warunki do zamieszkania, ważnym czynnikiem stała się możliwość swobodnego kontaktowania się pomiędzy kolejno zajmowanymi wyspami. Niezbędne w tym celu stało się budowanie mostów.

Centrum miasta z Odłą i fosami wewnętrzną i zewnętrzną od średniowiecza już posiadało wiele połączeń między brzegami. Na planie miasta Weihnera z 1562 r. widać, jak wiele mostów i kładek na nim się znalazło. Omówienie wszystkich 27 obiektów nie jest celem niniejszego artykułu ze względu na to, że informacje o nich można znaleźć w innych opracowaniach, np. M. Łagiewskiego. Kilka słów zostanie natomiast poświęconych kładkom pieszym nad wodami Wrocławia, zarówno tym historycznym, o których mamy niewiele danych, jak i tym, które są dziełem ostatnich lat. W pierwszej kolejności zostaną przypomniane kładki najstarsze, te które

znalazły się na najstarszych planach Wrocławia. Pozostałe kładki będą opisane w porządku chronologicznym, o ile udało się dotrzeć w dokumentach do danych o roku budowy obiektu. Krótko też zostanie wspomniane skąd i dokąd biegną i nad jaką rzeką są przeprowadzone wrocławskie kładki. Parę słów o ich budowie i konstrukcji przybliży Czytelnikowi zagadnienia inżynierskie. Ale nie jest to artykuł z dziedziny mostownictwa, jedynie wskazanie i skromne omówienie tych młodszych siostr wrocławskich mostów. Poniżej zostaną omówione kładki nad wodami wrocławskich rzek z pominięciem kładek drogowych, przejść nad ulicami, kładek w parkach. Autor czyni tak ze względu na to, że Wrocław na tle polskich miast nadrzecznych stanowi wyjątek i właśnie opisanie kładek nad wodami wrocławskich rzek tę wyjątkowość Wrocławia podkreśla, czyniąc z kładek kolejny, po mostach, symbol miasta.

Kładka Kuśnierzy (Kürschnerbrücke)

Kładka znajdowała się na wewnętrznej fosie miejskiej przy obecnej ulicy Kazimierza Wielkiego, którą łączyła z ulicą Łaciarską. Istniała do 1554 r., kiedy została zastąpiona drewnianym mostem z przesłem zwodzonym. Nazywana była także Korssin lub w II połowie XV w. – Hiersebrücke.

Kładka św. Krzysztofa (Christophoristeg)

Kładka św. Krzysztofa znajdowała się na obecnym placu Dominikańskim, prowadziła z dawnego Zaułka Ślepego na plac przed kościołem św. Krzysztofa. Była to drewniana kładka wsparta na palach. Uwidoczniona już na planie Wrocławia z 1562 r., przebudowana w 1699 r.

Kładka Kapeluszników (Hutmachersteg)

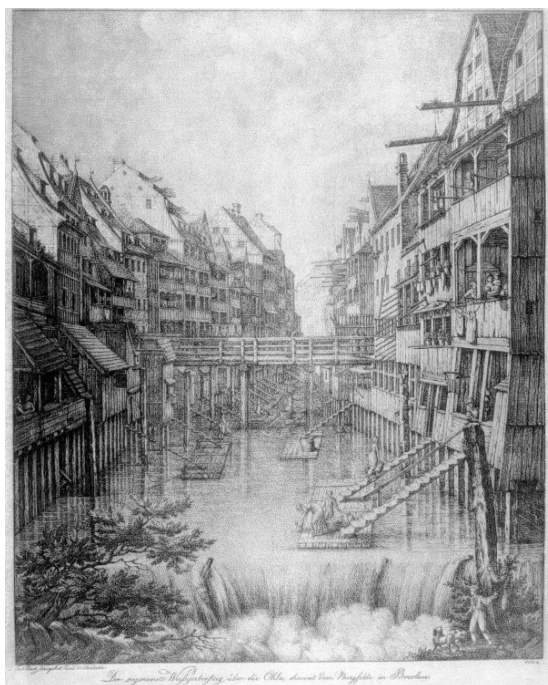
Kładka Kapeluszników znajdowała się w ciągu obecnych ulic Szewskiej i Widok przed dawną Bramą Menniczą. Jako kładka istniała do 1792 r., kiedy to została przebudowana na most ruchomy.

Kładka św. Doroty (Dorotheensteg)

Kładka św. Doroty znajdowała się na przedłużeniu przejścia św. Doroty, była wsparta na dwóch drewnianych filarach.

Kładka Białoskórników (Białoskórnicza) (Weissgerbersteg)

Kładka Białoskórników łączyła domki białoskórników przy ulicach Białoskórnicznej i Nowy Świat. Rycina, na której przedstawiona jest kładka pochodzi z 1826 r. i została wykonana przez Heinricha Mützela, wrocławskiego malarza i grafika (ryc. 1). Rycina ukazuje widok z miejsca północnego ujścia fosi – Oławy do Odry.



Ryc. 1. Kładka Białoskórnicza (Białoskórników) na rycinie z 1826 r. wykonanej przez Heinricha Mützela.
Źródło: Czerwiński, Miszewska, Pawlak 1999.

Kładka Muzealna

Kładka Muzealna znajduje się przy budynku Muzeum Narodowego i stanowi fragment nadodrzańskiego bulwaru Xawerego Dunikowskiego biegnącego od mostu Pokoju do mostu Piaskowego i dalej do mostu Pomorskiego. Obecnie istniejąca konstrukcja o długości 30 m i szerokości 4 m powstała w 1928 r., kiedy to zastąpiła wcześniejszą drewnianą przeprawę. Posiada nawierzchnię bitumiczną, konstrukcję żelbetową, w formie dwuprzegubowego łuku. Przerzucona jest nad kanałem wejściowym do basenu przystani Zatoka Gondol. Wcześniej istniejąca kładka powstała po zasypaniu części fosy miejskiej po 1868 r.

Kładka Siedlecka (Pfennig Brücke)

Kładka Siedlecka (fot. 1) znajduje się na ulicy Wilczej i jest przerzucona nad rzeką Oławą. Jest to najstarsza we Wrocławiu kładka zachowana do dzisiaj w niezmienionej formie. Została wybudowana w 1928 r. Ma ponad 100 m długości i jest drugą najdłuższą kładką we Wrocławiu. Jej szerokość wynosi 2,5 m. Do dzisiaj zachowała się oryginalna drewniana nawierzchnia kładki. Kładka Siedlecka jest przykładem kładki pięcioprzęsłowej. Kładka Siedlecka łączy ulicę Wilczą z Krzywą Groblą i Lasem Rakowieckim, które znajdują się na osiedlu Rakowiec. Kładka służy mieszkańcom przede wszystkim jako część trasy spacerowej oraz rowerowej.



Fot. 2. Kładka Siedlecka. Autor: O. Płachta.

Kładka św. Antoniego (Antonien Brücke, Laufsteg)

Kładka św. Antoniego (fot. 3) jest położona nad fosą miejską w centrum Wrocławia pomiędzy ulicami św. Antoniego, Włodkowica i Podwalem, w pobliżu placu Jana Pawła II. Obecnie istniejąca kładka o szerokości 3 m oraz długości 42 m jest zbudowana z drewnianych belek. Jest kładką pięcioprzęsłową o konstrukcji nośnej z rozporowych dźwigarów drewnianych. W 1985 r. została gruntownie wyremontowana, a wybudowana została w 1948 r., kiedy zajęła miejsce wcześniejszej konstrukcji, o której pierwsze wzmianki pochodzą z II połowy XIX w. Od zimy 2009-2010 do sierpnia 2011 r. była zamknięta z powodu złego stanu technicznego.



Fot. 3. Kładka św. Antoniego. Autor: O. Płachta.

Kładka Sądowa (Schloss Brücke)

Niemiecka nazwa kładki pochodziła od pałacu królewskiego Fryderyka II Wielkiego. Część pałacu rozebrano na początku lat 60. XX w. Dawniej nazywana była również Kładką Muzealną. Kładka Sądowa (fot. 4) powstała w latach 20. XX w. Jest przerzucona nad zachowanym fragmentem fosy miejskiej w rejonie Podwała, placu Wolności i Promenady Staromiejskiej. Jej szerokość osiąga prawie 6 m, a długość ponad 20 m. Jest to kładka trójprzęsłowa, nawierzchnia jest wykonana z płyt betonowych.



Fot. 3. Kładka Sądowa. Autor: O. Płachta.

Kładka na ulicy Szybkiej

Kładka na ulicy Szybkiej nad rzeką Oławą wybudowana została w latach 20. XX w. jako kładka drewniana. Obecnie w tym miejscu znajduje się jednoprzęsłowa kładka wybudowana w 1994 r. w miejsce starszej, z której pozostały jedynie fragmenty podpór w dnie rzeki. Jej długość wynosi 52 m, a szerokość 4,2 m. Pełni jednocześnie funkcję konstrukcji nośnej magistrali wodociągowej. Dawna kładka była pięcioprzęsłowa i również służyła jako konstrukcja nośna dla rurociągów wodnych.

Kładka na Żabiej Ścieżce

Kładka na Żabiej Ścieżce powstała w latach 30. XX w. Poprowadzona jest nad wodami Oławy. Znajduje się na tyłach kamienic przy ul. Traugutta. Kładka łączy ulicę Traugutta z terenami rekreacyjnymi na osiedlu Rakowiec. Jest to konstrukcja trójprzęsłowa, żelbetowa o długości 43 m.

Kładka na ulicy Opatowickiej

Kładka poprowadzona jest nad wodami Odry Północnej nad Jazem Opatowickim. Łączy Biskupin z Wyspą Opatowicką, terenem wypoczynku i spacerów. Jest to kładka wieloprzęsłowa stalowa, oparta na żelbetowych elementach jazu. Przez lata była traktowana jako kładka pieszo-rowerowa, jednak jest to kładka technologiczna z dostępem jedynie dla osób upoważnionych. Od ubiegłego roku trwa remont Jazu Opatowickiego, który prowadzony będzie jeszcze przez kilka następnych lat, co wiąże się z całkowitym zakazem wstępu na obiekt. Obecna kładka powstała w latach 70. XX w. w miejscu poprzednich przepraw.

Kładka Barani Skok (Obere Ohlesteg)

Przerzucona nad Oławą w ciągu drogi biegnącej od ulicy Świątnickiej do ulicy Międzyrzeckiej. Łączy osiedla Świątniki i Bierdzany. Droga w znacznym stopniu wyłączona jest z ruchu pieszego, ponieważ przebiega częściowo przez tereny wodonośne. Z tego powodu kładka dostępna jest wyłącznie dla obsługi technicznej oraz osób upoważnionych. Konstrukcja stanowi podstawę dla zamknięć jazu zastawkowego utrzymującego odpowiedni poziom piętrzenia latem na terenach wodonośnych oraz umożliwiającego przepuszczanie wód wezbraniowych przez służę, przede wszystkim w okresach przedwiosennego przyboru wody. Jest to kładka dwuprzęsłowa.

Kładka Oporowska

Kładka przeprowadzona jest nad potokiem Grabiszynka w ulicy Tokarskiej na Grabiszynku, niedaleko cmentarza wojskowego na Oporowie. W dole rzeki na wale powodziowym znajduje się zasuwa, przez którą strumień Grabiszynka wpływa do Ślęzy. Konstrukcja wykonana jest z żelbetu, ma siedem przęseł, nawierzchnię drewnianą. Kładka ma 11,3 m długości i 3,6 m szerokości.

Kładka na ulicy Ludowej

Kładka na ulicy Ludowej leży na osiedlu Swojczyce nad Kanałem Odpływowym Odry wpadającym do Widawy. Łączy ulicę Miłoszycką z ulicą Wilczycką. Powstała w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej. Jest jedną z mniejszych wrocławskich kładek – jej długość wynosi jedynie 13 m, a szerokość 6 m. Jest to konstrukcja jednoprzęsłowa płytowa o nawierzchni bitumicznej.

Kładka nad Śluzą Piaskową

Kładka stanowi przeprawę nad kanałem Śluzy Piaskowej. Wybudowana została w 1945 r. i łączy Wyspę Piaskową z Wyspą Daliową. Oparta jest na ścianach kanału wodnego. Jej długość to 8,25 m, a szerokość 4,4 m. Jest to kładka jednoprzęsłowa

o konstrukcji stalowej z czterech swobodnie podpartych belek przykrytych drewnianym pomostem.

Kładka na ulicy Przedświt

Kładka na ulicy Przedświt rozpościera się nad potokiem Kasina, który jest dopływem Ślęzy. Ulica Przedświt znajduje się na osiedlu Muchobór Wielki. Kładka powstała w 1948 r. jako połączenie dwóch niewielkich ulic przebiegających po przeciwnych stronach potoku. W jej sąsiedztwie znajduje się jeszcze jedna kładka oraz kilka niewielkich mostów. Kładka na ulicy Przedświt jest niewielką kładką jednoprzęsłową o ustroju nośnym z trzech dwuteowych belek przykrytych drewnianym pomostem o długości niespełna 10 m i szerokości 2,2 m. Posiada drewnianą nawierzchnię.

Kładka na ulicy Lewej

Kładka na ulicy Lewej jest przerzucona nad potokiem Ługowina. Ulica Lewa znajduje się w sąsiedztwie ulicy Kosmonautów w dzielnicy Fabryczna. To najmniejsza z wrocławskich kładek, jej długość nie przekracza 7 m, natomiast szerokość 3 m. Powstała w 1950 r. jako połączenie dwóch sąsiadujących ze sobą uliczek: Lewej i Trójkątnej. Jest kładką jednoprzęsłową, stalową o drewnianej nawierzchni.

Kładki na ulicy Grudziądzkiej

Kładki na ulicy Grudziądzkiej powstały w 1955 r. Są to trzy kładki o praktycznie identycznych parametrach. Odpowiednio jest to 11 m długości i 5,5 m szerokości. Kładki znajdują się na terenie ogródków działkowych nad rowem melioracyjnym wpadającym do Kanału Żeglugowego w pobliżu Mostów Warszawskich. Są to konstrukcje drewniane, jednoprzęsłowe.

Kładki na Zalesiu na ulicy Czackiego

Kładki na Zalesiu są przerzucone nad potokiem Czarna Woda, który jest niewielkim dopływem Odry. Kładki te powstały pierwotnie w 1956 r., jednak powódź w 1997 r. całkowicie je zniszczyła. Po powodzi pod koniec XX w. zostały wybudowane nowe jako konstrukcje stalowe, jednoprzęsłowe. Ich długość nie przekracza 15 m, a szerokość 2,5 m.

Kładka Złotnicka przy ulicy Promenada

Kładka Złotnicka (fot. 5) leży nad rzeką Bystrzycą. Łączy dwa osiedla – Leśnicę i Złotniki. Znajduje się w pobliżu Parku Złotnickiego, skutkiem czego jest intensywnie użytkowana przez mieszkańców okolicznych ulic jako trasa spacerowa. Obecnie istniejąca konstrukcja powstała po powodzi – w 1999 r. w miejsce starszej,

drewnianej przeprawy istniejącej w tym miejscu od 1960 r. Przed II wojną światową istniał w tym miejscu most, który jednak nie został odbudowany. Obecna konstrukcja to kładka wantowa, trójprzęsłowa o długości 67 m i szerokości 3 m. Kładka ta została w 2000 r. nagrodzona w konkursie „Dzieło Mostowe Roku” w kategorii „za wdrożenie nowych technologii realizacji, nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz nowych rozwiązań w zakresie elementów wyposażenia mostów”.



Fot. 5. Kładka Złotnicka. Autor: O. Płachta.

Kładka na ulicy Stanisławowskiej

Kładka na ulicy Stanisławowskiej powstała w 1963 r. Znajduje się nad potokiem Kasina. Jest to drewniana kładka jednoprzęsłowa o długości 10 m.

Kładka Burzowa

Znajduje się w ciągu ulicy Pasterskiej, łączącej Most Szczytnicki z Mostami Warszawskimi i dalej Mostami Osobowickimi. Kładka zlokalizowana w sąsiedztwie Mostów Warszawskich przerzucona jest nad Kanałem Miejskim Starej Odry. Jej nawierzchnia jest drewniana i opiera się na murowanych przyczółkach.

Kładka Parkowa

Nieistniejąca (fot. 6), znajdowała się w północnej części Parku Wschodniego nad rowem melioracyjnym i stanowiła jego połączenie z ulicą Wilczą na osiedlu Wilczy Kąt. Była wybudowana w 1962 r., jednak została zniszczona podczas powodzi w 1997 r. Była kładką stalową o konstrukcji jednoprzęsłowej i nawierzchni bitumicznej. Pozostały po niej jedynie przyczółki po obu stronach koryta rzeki. Kładka służyła głównie jako przeprawa umożliwiająca komunikację z terenami rekreacyjno-

sportowymi Klubu Sportowego „Burza” oraz basenem kąpielowym, obecnie również zlikwidowanym.



Fot. 6. Pozostałość po nieistniejącej Kładce Parkowej. Autor: O. Płachta.

Kładka Leśnicka

Łączy osiedle Leśnica ze Stabłowicami. Położona jest w Parku Leśnickim nad rzeką Bystrzycą. Jest to konstrukcja siedmioprzęsłowa, wykonana w technologii żelbetowej, o długości 38 m i szerokości niespełna 3 m. Przed wybudowaniem obecnej kładki funkcjonowała tu kładka drewniana.

Kładka na ulicy Szpaczej

Kładka na ulicy Szpaczej na Psim Polu znajduje się w rejonie ulic Brücknera i Kwidzińskiej na osiedlu Kowale. Została wybudowana nad rowem melioracyjnym w 1973 r. Jej długość wynosi 9 m, szerokość około 1,8 m. Jest to kładka jednoprzęsłowa o ustroju nośnym z dwóch dźwigarów stalowych, z drewnianą nawierzchnią.

Kładka Zwierzyniecka

Kładka Zwierzyniecka przerzucona jest nad Odrą. Powstała w 1976 r. według projektu inż. M. Wróblewicz. Wybudowana została w miejscu istniejącej do lat 60. XX w. przeprawy promowej. Jest to stalowa, pięcioprzęsłowa konstrukcja o najdłuższym prześle wśród wrocławskich mostów. Wspiera się na dwóch przyczółkach i czterech filarach, z których trzy umieszczone są na terenach zalewowych. Jej długość wynosi 232 m. Szerokość żelbetowego pomostu, dźwiganego na linach podwieszonych do dwóch pylonów, osiąga prawie 4 m. Kładka Zwierzyniecka łączy

ulicę Na Grobli (osiedle Rakowiec) z Groblą Szczytnicko-Bartoszewicką, przebiegającą za Ogrodem Zoologicznym. Oprócz drogi dla pieszych kładka jest konstrukcją nośną rur wodociągowych.

Żabia Kładka (Bielarska)

Żabia Kładka (fot. 7) łącząca ulicę Drobnera z wyspą Bielarską, poprowadzona nad Odrą Północną. Powstała w 1974 r. Jest to kładka wisząca, jednoprzęsłowa na dwóch podporach podwieszona do czterech stalowych lin o długości 52 m i szerokości 2,3 m oraz drewnianej nawierzchni. W 2002 r. została gruntownie przebudowana.



Fot. 7. Żabia Kładka (Kładka Bielarska). Autor: O. Płachta.

Kładka Piaskowa

Kładka Piaskowa (fot. 8) została wybudowana w 2002 r. Łączy Wyspę Piaskową z Wyspą Słodową, a przetrzucona jest ponad Kanałem Młyna Maria. Długość tej trójprzęsłowej kładki osiąga prawie 110 m, a szerokość przekracza 3 m. Ustrój nośny kładki stanowi stalowa konstrukcja spawana, skrzynkowa, podparta na dwóch filarach i dwóch przyczółkach. Po obu stronach do kładki dochodzą żelbetowe pochylanie ze schodami umożliwiające pokonanie jej rowerzystom oraz osobom niepełnosprawnym.

Kładka Słodowa

Kładka Słodowa (fot. 9) powstała w 2003 r. według projektu Pracowni Projektowej Tomasza Bonieckiego oraz ISBA według pomysłu J. Biliszczuka oraz T. Bonieckiego. Została wybudowana w ramach programu zagospodarowania wysp w Śródmieju.

skim Węźle Wodnym. Połączyła ona cypel Wyspy Słodowej z ulicą Drobnera na wysokości dawnego aresztu wojskowego. Jej długość wynosi 108 m, natomiast szerokość prawie 5,5 m. Dzięki swojej szerokości na kładce zostały wydzielone osobny pas dla pieszych i osobny dla rowerzystów. Kładka jest konstrukcją jednoprzęsłową o ustroju nośnym podwieszonym za pomocą want stalowych w osłonach ze stali nierdzewnej. Pomost stanowi stalowa płyta, natomiast pochylnie, schody przyczółki wykonane są w konstrukcji żelbetowej. Nawierzchnia i pochylnie pokryte są piaskowcem.



Fot. 8. Kładka Piaskowa. Autor: O. Płachta.



Fot. 9. Kładka Słodowa. Autor: O. Płachta.

Kładka Żernicka

Została wybudowana w 2007 r. ponad Ślężą na Żernikach. Powstała obok Mostu Żernickiego, na którym nie przewidziano chodników i stąd potrzeba budowy kładki. Poprowadzono przez nią chodnik oraz ścieżkę rowerową. Jej długość wynosi 53 m, a szerokość 4,5 m. Jest to konstrukcja dwuprzęsłowa.

Kładka Świebodzka

Kładka (fot. 10) została wybudowana nad fosą miejską w 2009 r. według projektu T. Bonieckiego. Połączyła plac Orłąt Lwowskich z Promenadą Staromiejską (Bulwar Tadka Jasińskiego) i następnie z ulicą Włodkowica. Jest to konstrukcja z drewna klejonego, a balustrady zostały wykonane ze szkła hartowanego o grubości 15-17 mm i wysokości 120 cm z drewnianymi uchwytyami. Jednoprzęsłowa kładka o długości około 43,35 m i szerokości 3,60 m przewidziana jest dla ruchu pieszego i rowerowego. Na przeprawie zamontowana jest iluminacja. Koszt budowy tej przeprawy to ok. 4 mln złotych. Kładka usprawniła komunikację pomiędzy rejonem Dworca Świebodzkiego i rejonem Starego Miasta w okolicy Dzielnicy Czterech Wyznań. Nazywana przez wrocławian coraz częściej Psią Kładką ze względu na położenie w miejscu dawnego bastionu zwanego Psim, który do początków XIX w. stanowił fragment obwarowań Wrocławia.



Fot. 10. Kładka Świebodzka. Autor: O. Płachta.

Kładka Pilczycka

Najnowsza wrocławska kładka (ryc. 11) została zaprojektowana w związku z przebudową ulicy Lotniczej oraz budową węzła AOW. Inwestycja była niezbędna ze względu na organizację Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 r. i budowę no-

wego stadionu na Maślicach. Nowa kładka dla pieszych i rowerzystów przebiega nad Ślężą i znajduje się w ciągu ulicy Lotniczej. Kładka w swej formie kojarzy się z otaczającym środowiskiem, kolorystyką nawiązuje do wybudowanego stadionu i estakad. Kładka jest konstrukcją jednoprzęsłową, podwieszaną o rozpiętości około 40 m między podporami, wykonana jako belka żelbetowa.



Fot. 11. Kładka Pilczycka. Autor: O. Płachta.

4. Podsumowanie

Kładki piesze są szczególnym elementem przestrzeni Wrocławia. Są w niej obecne już od kilkuset lat. Ich istnienie związane jest z charakterystycznym położeniem miasta – nad Odrą i wieloma jej dopływami oraz kanałami. Z biegiem czasu zmieniał się wygląd kładek i ich umiejscowienie, jednak spełniana przez nie funkcja pozostała niezmienna. Od początków swego istnienia miały one zapewniać komunikację poprzez rzeki i wszelkie wodne przeszkody. We Wrocławiu głównymi rzekami, nad którymi powstawały kładki i mosty, były od wieków Odra i Oława, włączone w życie miasta jako fosa miejska. Już w okresie średniowiecza kładki zapewniały połączenie ufortyfikowanego Wrocławia ze światem zewnętrznym. Kolejne lata przynosiły coraz większe przekształcenia biegu rzek na terenie obecnego miasta. Przekopywano nowe kanały, służące odprowadzaniu wód powodziowych, budowano śluzy, stopnie wodne oraz jazy, które miały usprawnić funkcjonowanie transportu rzeczno-ego oraz zabezpieczyć miasto przed wylewami wód. Działania te prowadzone przez wieki skutkowały koniecznością budowy nowych przepraw przez rzeki – zarówno mostów, jak i kładek.

Dzisiaj samych mostów jest we Wrocławiu ponad sto. W wyniku wszystkich prowadzonych przez stulecia prac ukształtował się w latach 30. XX w. Wrocławski Węzeł Wodny, w skład którego wchodzi Śródmiejski Węzeł Wodny, zlokalizowany w miejscu pierwszego osadnictwa na terenie miasta. Taki układ jest ewenementem na skalę europejską. Obecnie w mieście znajduje się ponad trzydzieści kładek, znajdujących się praktycznie nad wszystkimi rzekami Wrocławia, a w przyszłości prawdopodobnie powstaną kolejne. Konstrukcje te są tak wkomponowane w krajobraz miasta, że trudno sobie bez nich wyobrazić Wrocław. Wiele z nich pełni ważne funkcje komunikacyjne, np. kładki – Piaskowa, Słodowa, Sądowa – w znacznym stopniu usprawniają poruszanie się po mieście. Inne kładki pełnią głównie funkcje rekreacyjno-spacerowe, np. Kładka Zwierzyniecka, Siedlecka, Złotnicka.

We Wrocławiu znajdują się również kładki zapewniające połączenie sąsiednich uliczek bądź osiedli, np. kładka nad ulicą Przedświt, kładka na ulicy Lewej. Jak widać poruszanie się po Wrocławiu w przypadku braku kładek byłoby o wiele bardziej skomplikowane lub nawet niemożliwe. Mimo ich dużego znaczenia wiele z kładek nie doczekało się swoich nazw. Powinny zostać one nadane, aby podkreślić ważną rolę odgrywaną przez te przeprawy. Poza tym kładki nazwane ułatwiałyby mieszkańcom Wrocławia traktowanie ich jako symbolu miasta oraz miejsc, w których się znajdują. Takie nazwy, jak np. Psia Kładka budzą zainteresowanie, przypominają mieszkańcom historię miasta i pozwalają łatwiej identyfikować się z danym rejonem. Wrocław jako jedno z nielicznych miast europejskich ze swoimi rzekami, mostami, kładkami, śluzami, jazami, groblami jest miastem urokliwym, charakterystycznym, o specyficznym klimacie. Jako mieszkańcy powinniśmy o tym pamiętać i dbać o wszystkie te elementy wyjątkowej przestrzeni miasta.

Literatura

- Bińkowska I., 2011. Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku. Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław.
- Brown D.J., 2005. Mosty. Trzy tysiące lat zmagania z naturą. Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Budych L., 2004. Mosty Wrocławia w rysunkach projektowych. Wrocław.
- Czerwiński J., Miszewska B., Pawlak W., 1999. Dzieje Wrocławia i Odry. W: G. Roman, J. Waszkiewicz, M. Miłkowski (red.), Wrocław a Odra. Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław, 13–32.
- Eysmontt R. (red.), 2011. Leksykon architektury Wrocławia. Wydawnictwo Via Nova, Wrocław.
- Grykień S., Szmytkie R., 2008. Społeczny i ekonomiczny wymiar powodzi we Wrocławiu w 1997 roku. Wydawnictwo ZANTE, Wrocław.
- Harasimowicz J. (red.), 2006. Encyklopedia Wrocławia. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Łagiewski M., 1989. Mosty Wrocławia. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź.
- Łagiewski M., 1999. Odrzańskie przeprawy Wrocławia. W: G. Roman, J. Waszkiewicz, M. Miłkowski (red.), Wrocław a Odra. Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław, 93–118.
- Łagiewski M., 2004. Mosty Wrocławia. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.

- Malkiewicz T., 1999. Odra jako droga wodna w obrębie Wrocławskiego Węzła Wodnego. W: G. Roman, J. Waszkiewicz, M. Miłkowski (red.), Wrocław a Odra. Urząd Miejski Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław, 48–60.
- Małachowicz E., 1988. Ostrów Tumski i wyspy we Wrocławiu. Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Miszewska B., Szmytkie R., 2008. Odra walorem turystycznym Wrocławia. W: I. Jażdżewska (red.), Funkcja turystyczna miast. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 175–190.

Robert Szmytkie
Uniwersytet Wrocławski

Wiejskie osiedla Wrocławia i ich atrakcyjność turystyczna

Streszczenie: Jednym z przejawów procesów urbanizacji w okresie powojennym był rozwój przestrzenny dużych miast, w granice których wcielane były małe miasta i okoliczne miejscowości wiejskie. Większość wcielonych miejscowości z czasem stało się integralnymi osiedlami miasta, jednak niektóre z nich, mimo upływu kilkadziesięciu lat od inkorporacji, zachowały swój wiejski charakter. Problem funkcjonowania osiedli wiejskich w granicach administracyjnych dużego miasta przedstawiony został na przykładzie Wrocławia, do którego w okresie międzywojennym i powojennym wcielono w sumie 3 miasta i 54 wsie. Głównym celem artykułu jest identyfikacja osiedli o wiejskim charakterze funkcjonujących w granicach Wrocławia, określenie głównych przyczyn ich trwałości w strukturze przestrzennej dużego miasta oraz ocena skutków inkorporacji. W artykule dokonano także próby oceny atrakcyjności turystycznej wiejskich osiedli Wrocławia i pełnionych funkcji turystycznych.

1. Wprowadzenie

W okresie powojennym nastąpił gwałtowny rozwój ludnościowy polskich miast, co obrazuje m.in. bezwzględny wzrost liczby ludności miejskiej z 7,6 mln w 1946 r. do 23,4 mln w 2007 r. (Rocznik... 2008b). Jednym z głównych czynników wzrostu ludnościowego w tym okresie były zmiany granic administracyjnych miast, przejawiające się inkorporacją w granice miast pobliskich miejscowości (wsi lub małych miast), co prowadzi do przekształcenia ich struktury przestrzennej i ich krystalizacji w coraz większe układy osadnicze (Szmytkie 2011). W przypadku miast dużych i miast średniej wielkości zmiany granic administracyjnych były niejako formalnym potwierdzeniem ich „naturalnego” rozwoju przestrzennego (Sowa 1988, Miszewska 1996), który polega na wylewaniu się miasta poza jego granice, a w konsekwencji na pochłanianiu miejscowości położonych w jego sąsiedztwie.

W momencie inkorporacji miejscowość traci samodzielność administracyjną, jednak zachowuje swój charakter funkcjonalno-przestrzenny. W przypadku jed-

nostek wcielonych w granice dużych miast stan ten ma zwykle charakter przejściowy, bowiem z czasem stają się one integralnymi osiedlami miasta. Nie jest to jednak regułą. Wystarczy bowiem wybrać się na obrzeża dużych miast, żeby stwierdzić, że szereg miejscowości, niegdyś wcielonych w ich granice, zachowało odrębność i wiejski charakter. Sytuacja ta ma miejsce np. w przypadku Wrocławia, na obrzeżach którego położonych jest kilkanaście *de facto* odrębnych jednostek osadniczych, które są w sensie fizjonomicznym i funkcjonalnym wsiami leżącymi w jego granicach administracyjnych (Szmytkie 2011).

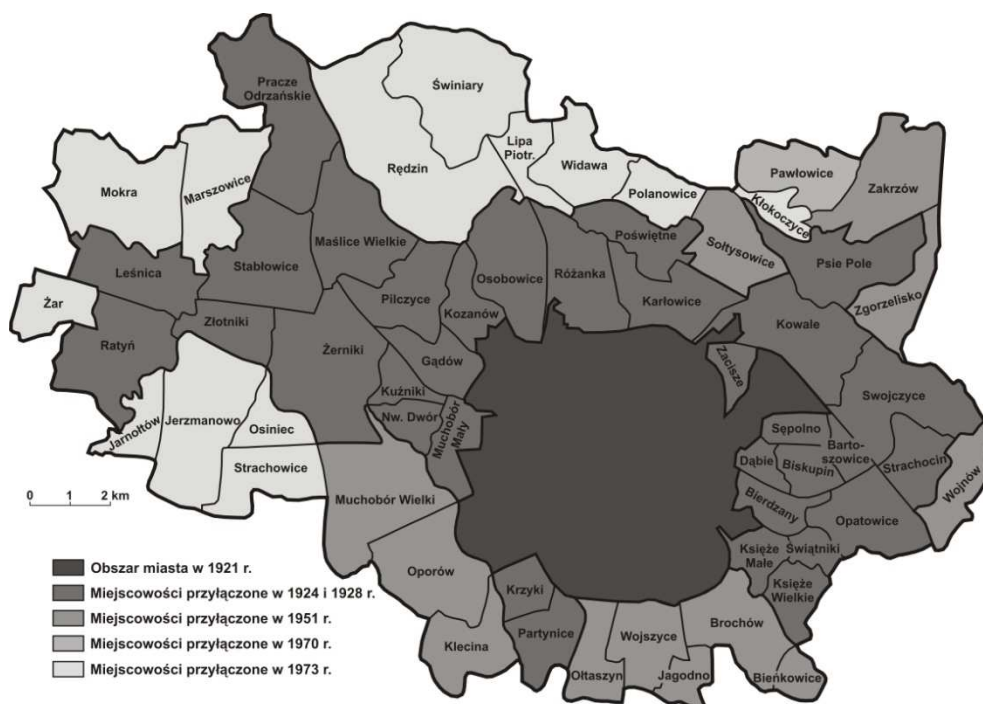
Wiejskie osiedla tworzą jednocześnie mało znane z punktu widzenia turystów oblicze miasta. Wrocław, będący historyczną stolicą Śląska, podobnie jak i cały Śląsk, na przestrzeni wieków leżał w strefie przenikania się wpływów polskich, czeskich i niemieckich. Dzięki temu miasto cechuje się niezwykle bogactwem kulturowym, słynąc z licznych mostów i wysp odrzańskich, Starego Miasta z jednym z największych w Europie placów rynkowych i najpiękniejszym w Polsce gotyckim ratuszem, Ostrowa Tumskiego, stanowiącego duchowe centrum miasta, Panoramy Raclawickiej czy Hali Stulecia, która w 2006 r. została wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO. W granicach administracyjnych miasta są również osiedla o typowo wiejskim charakterze, których próżno szukać w większości przewodników turystycznych dotyczących Wrocławia (por. Czerwiński 1993, 1997, 2009, Paciorkiewicz, Szaro 2001).

2. Rozwój terytorialny Wrocławia

W dobie wielkiej rewolucji przemysłowej nastąpił gwałtowny rozwój ludnościowy miast europejskich, do czego przyczynił się rozwój przemysłu i kolei. W latach 1852-1910 liczba ludności Wrocławia wzrosła ze 121052 do 512105 mieszkańców (Rogmann 1937), przy czym powierzchnia miasta nie zmieniła się (49,2 km²). Spowodowało to pięciokrotny wzrost gęstości zaludnienia w jego granicach administracyjnych (do blisko 10,5 tys. osób na km² w 1910 r.). Miasto „pękało w szwach”. Brakowało w nim zieleni i wolnej przestrzeni, dlatego też w okresie międzywojennym zaczęto poszerzać granice administracyjne miasta, wcielając do niego leżące w sąsiedztwie miejscowości. W 1924 r. do Wrocławia przyłączono wieś Sępólno, a w 1928 r. dwa dawne miasta (Leśnica i Psie Pole) i 30 wsi (ryc. 1), w wyniku czego powierzchnia miasta wzrosła z 49,2 km² do 175,1 km². Odpowiedzią na przeludnienie miasta były również powstające na jego obrzeżach miastogrody (Karłowice, Sępólno) oraz osiedla willowe (Maleczyński i in. 1956, Encyklopedia... 2006).

Dalszy rozwój przestrzenny miasta miał miejsce w okresie powojennym, jednak nie był już aż tak gwałtowny jak w okresie międzywojennym. W tym czasie

Wrocław, podobnie jak i inne duże polskie miasta, znacznie powiększył swoje terytorium w wyniku zmian granic administracyjnych. Pierwsze poszerzenie granic miasta miało miejsce w 1951 r., kiedy do Wrocławia zostało wcielone miasto Brochów (obejmujące osiedle Bieńkowice) i 9 obrębów: Klecina, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Oporów, Sołtysowice, Wojnów i Wojszyce (wraz z Jagodnem) z powiatu wrocławskiego oraz Zakrzów i Zgorzelisko z powiatu oleśnickiego (Zmiany... 1985). W wyniku tych zmian powierzchnia miasta wzrosła ze 175,1 km² do 225,0 km², a liczba ludności zwiększyła się o 16075 osób.



Ryc. 1. Miejscowości wcielone do Wrocławia w okresie międzywojennym i powojennym.
Źródło: opracowanie własne.

Kolejna zmiana granic administracyjnych Wrocławia miała miejsce w 1970 r., kiedy do miasta wcielona została wieś Pawłowice z gromady Łozina i obszar lasów Nadleśnictwa Kotowice, w wyniku czego liczba mieszkańców miasta wzrosła o 1316 osób. W 1973 r. do Wrocławia zostały wcielone wsie: Jarnołtów, Jerzmanowo, Osiniec, Strachowice z gromady Jerzmanowo (2495 mieszkańców), Żar z gromady Lutynia (188 mieszkańców), Marszowice i Mokra z gromady Pisarzowice (1182 mieszkańców), a także Kłokoczyce, Lipa Piotrowska, Polanowice, Rędzin, Świniary i Widawa z gromady Widawa (3988 mieszkańców). Wskutek zmian granic administracyjnych na początku lat 70. XX w. powierzchnia Wrocławia wzrosła o 67,8 km² (do 292,8 km²), a liczba ludności zwiększyła się o 9179 osób. W wyniku

zmian granic administracyjnych w okresie powojennym Wrocław zwiększył swoją powierzchnię w sumie o 117,7 km² (67,2%), a liczba ludności miasta wzrosła o 25254 osoby.

Tak znaczące poszerzenie granic miasta w XX w. spowodowało, że w jego obrębie znalazły się jednostki o wiejskim charakterze oddalone od centrum nawet o kilkanaście kilometrów (np. Mokra o ok. 17 km, Żar o ok. 16 km, Jarnołtów o ok. 15 km, Ratyń o ok. 15 km czy Marszowice o ok. 14 km). W granicach Wrocławia znalazł się również znaczny areał użytków rolnych i lasów, które zajmują obecnie odpowiednio 43,1% i 5,7% powierzchni miasta (Rocznik... 2008a), oddzielając poszczególne jednostki morfologiczne. Poszerzenie granic administracyjnych miasta przyczyniło się również do znaczącego spadku gęstości zaludnienia w jego obrębie. Tylko w 1973 r. gęstość zaludnienia we Wrocławiu w wyniku powiększenia terytorium miasta zmniejszyła się z 2369 do 1911 osób na km², a w 1951 r. z 1597 do 1373 osób na km² (Wrocław... 1974).

Większość wcielonych do Wrocławia miejscowości stało się z czasem (zwykle po 20-30 latach) integralnymi osiedlami miasta (jak np. Oporów, Klecina czy Wojszyce), jednak część z nich zachowała swój pierwotny charakter. W granicach Wrocławia funkcjonuje obecnie 14 osiedli o wiejskim charakterze (Szmytkie 2011), a także kilkanaście kolejnych, w których dawne wsie stały się centrami (jądrami genetycznymi) powojennych osiedli mieszkaniowych (Miszewska 2002). Większość wiejskich osiedli Wrocławia położonych jest w zachodniej i południowo-zachodniej części miasta, a także na jego północnych obrzeżach.

3. Identyfikacja osiedli wiejskich w przestrzeni miasta

Odrębność jednostki osadniczej wchodzącej w skład miasta można rozpatrywać w kilku płaszczyznach: jako odrębność społeczności zamieszkującej daną część miasta (która wyraża się w funkcjonowaniu nazwy miejscowości i sposobie identyfikacji jej mieszkańców), jej odrębności w strukturze przestrzennej miasta oraz specyficznym (a w tym przypadku wiejskim) charakterze funkcjonalno-przestrzennym. Zachowanie specyfiki miejscowości po utracie samodzielności administracyjnej jest jednocześnie wynikiem niewielkich przeobrażeń (ludnościowych, przestrzennych i funkcjonalnych), jakim podlegała po inkorporacji w granice administracyjne miasta (Szmytkie 2009).

Identyfikacji wsi (wiejskich osiedli) położonych w granicach miasta można dokonać w oparciu o następujące kryteria (Szmytkie 2011):

- funkcjonowanie i sposób użycia nazwy jednostki (ustalony w oparciu o rodzaj przyimka używanego przez mieszkańców przy określeniu miejsca ich zamieszkania), który sugeruje, że zachowała ona charakter odrębnej miejscowości, a nie

stała się integralnym osiedlem miasta, do którego została wcielona (Szmtykie 2009, por. Markowski 1999, Miodek 2002);

- nieznaczną liczbę mieszkańców (poniżej 1000 osób) oraz niewielką gęstość zaludnienia (do 120 osób na km²), typowe dla obszarów wiejskich;
- występowanie elementów integrujących społeczność lokalną, takich jak funkcjonowanie rad osiedlowych i stowarzyszeń lokalnych, przynależność do odrębnych parafii;
- odrębność przestrzenną miejscowości, która pozwala na jednoznaczne określenie jej granic;
- posiadanie typowego dla wsi rozplanowania (proste układy przestrzenne, takie jak ulicówka, rzędownica, owalnica czy wielodrożnica) i przewaga wiejskiej zabudowy (głównie zabudowy jednorodzinnej zagrodowej lub indywidualnej o charakterze podmiejskim);
- typowy dla wsi znaczący udział rolnictwa w strukturze funkcjonalnej jednostki, wyrażony udziałem pracujących w rolnictwie lub liczbą podmiotów gospodarczych z sektora rolniczego funkcjonujących na jej terenie;
- słabe związki funkcjonalno-przestrzenne z miastem, do którego jednostka została wcielona;
- niewielkie przeobrażenia, jakim miejscowość podlegała od momentu utraty samodzielności osadniczej, wyrażone zmianami liczby mieszkańców (nieznaczny wzrost lub ubytek liczby ludności)¹⁹.

Rozpatrując powyższe kryteria w odniesieniu do dawnych miejscowości wcielonych do Wrocławia w okresie międzywojennym i powojennym (w sumie 57 miejscowości, w tym 3 miasta i 54 wsie), okazało się, że większość z nich spełniając jednostki, w przypadku których nie doszło do znaczącego przyrostu liczby ludności. Dawne miejscowości wiejskie, w których nastąpił znaczący przyrost liczby mieszkańców od momentu wcielenia w granice Wrocławia (np. Klecina, Ołtaszyn, Oporów, Muchobór Mały i Wielki czy Jagodno), głównie w wyniku powstania na ich terenie nowych osiedli mieszkaniowych, stały się bowiem jądrami genetycznymi wrocławskich osiedli (Miszewska 1996, 2002), o czym świadczyć może np. zaburzenie pierwotnego związku przyimkowo-rzeczownikowego (tzn. zastosowanie przyimka „na” z nazwą jednostki w miejsce „w”) w zdaniach mających na celu określenie miejsca zamieszkania mieszkańców tych jednostek (por. Miodek 2002).

¹⁹ Znaczący wzrost liczby mieszkańców pociąga za sobą istotne zmiany osadnicze, które prowadzą do zatarcia się struktury przestrzennej jednostki. Rozwój ludnościowy w tym przypadku następuje wskutek napływu ludności (utożsamiającej się z miastem, do którego miejscowość została wcielona), co prowadzi także do przeobrażenia jej struktury ludnościowej. Można zatem stwierdzić, że w wyniku tych zmian miejscowość staje się integralnym osiedlem miasta. Przyjęto również, że już dwukrotny przyrost liczby mieszkańców miejscowości od momentu inkorporacji prowadzi do zatarcia się jej pierwotnego charakteru (por. Szmtykie 2009).

Szybkiej integracji z miastem uległy też dawne miasta przyłączone do Wrocławia (czyli Brochów, Leśnica i Psie Pole) oraz wsie, które już przed inkorporacją stanowiły podmiejskie osiedla o zabudowie jednorodzinnej (jak np. Pawłowice, Polanowice i Sołtysowice). Jednak mimo upływu kilkudziesięciu lat od utraty samodzielności administracyjnej (zwykle 30-40 lat, a w kilku przypadkach nawet 80 lat) kilkanaście miejscowości wcielonych do Wrocławia zachowało swój wiejski charakter (tab. 1).

Tab. 1. Charakterystyka osiedli wcielonych do Wrocławia w okresie powojennym. Źródło: opracowanie własne, powierzchnia i ludność osiedli w 2008 r. na podstawie danych Urzędu Miasta we Wrocławiu, liczba ludności w 1970 r. na podstawie *Stare i nowe osiedla Wrocławia* (Antkowiak 1973) oraz NSP 1970.

Nazwa osiedla	Data inkorporacji	Powierzchnia [km ²]	Liczba ludności (2008 r.)	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Zmiany liczby ludności po 1970 r.	Charakter jednostki ²⁰
Sołtysowice	1951	6,2	2865	462	+16%	IO
Zakrzów	1951	5,9	8270	1402	+151%	IO
Zgorzelisko	1951	3,2	10990	3434	+528%	IO
Wojnów	1951	2,7	1047	388	+85%	IO
Brochów ²¹	1951	3,3	5508	1680	-18%	IO
Jagodno	1951	2,6	2105	810	+316%	IO
Wojszyce	1951	4,7	4188	891	+47%	IO
Ołtaszyn	1951	5,3	4949	934	+425%	IO
Klecina	1951	3,8	5197	1368	+43%	IO
Oporów	1951	6,2	6408	1034	+79%	IO
Muchobór Wielki	1951	6,0	7939	1323	+205%	IO
Pawłowice	1970	5,5	2019	367	+53%	IO
Kłokoczyce	1973	1,2	368	307	+86%	SM
Polanowice	1973	2,2	1559	709	+322%	IO
Widawa	1973	4,4	1372	312	+24%	SM
Lipa Piotrowska	1973	3,4	500	147	-31%	SM
Świniary	1973	9,1	773	85	-30%	SM
Rędzin	1973	11,2	318	28	-37%	SM
Marszowice	1973	5,7	737	129	-8%	SM
Osiniec	1973	2,3	184	80	+5%	SM
Strachowice	1973	6,0	522	87	-46%	SM
Jarnołtów	1973	2,1	323	154	+19%	SM
Jerzmanowo	1973	5,0	849	170	-21%	SM
Żar	1973	2,1	186	89	-1%	SM
Mokra	1973	7,6	198	26	-47%	SM

²⁰ Określony w oparciu o rodzaj przyimka używanego przez mieszkańców miejscowości w zdaniach mających na celu określenie ich miejsca zamieszkania (Szmytkie 2009): [IO] integralne osiedle miasta (przyimek „na”) [SM] samodzielna miejscowość (przyimek „w”).

²¹ Wraz z Bieńkowicami.

4. Wiejskie osiedla Wrocławia

Marszowice

Marszowice położone są na lewym brzegu Bystrzycy w zachodniej części miasta (osiedle Leśnica). Wieś wzmiankowana była w 1336 r. jako własność rycerska. W XVIII w. istniał tu folwark, dwór, karczma i młyn wodny. W połowie XIX w. powstał tartak z gorzelnią. W 1903 r. Schöller założył ordynację marszowicką, a w dawnym młynie powstała hydroelektrownia. W 1973 r. wieś została przyłączona do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Marszowice mają układ ulicówki, która rozciąga się na długości ok. 2,5 km wzdłuż ul. Marszowickiej i Wilkszyńskiej (ryc. 2). W miejscowości przeważa wiejska zabudowa z XIX-XX w. i podmiejskie domy z początku XX w. Na południowy-zachód od Marszowic powstaje nowe osiedle willowe (Osiedle Malownicze). Marszowice liczą 737 mieszkańców²².

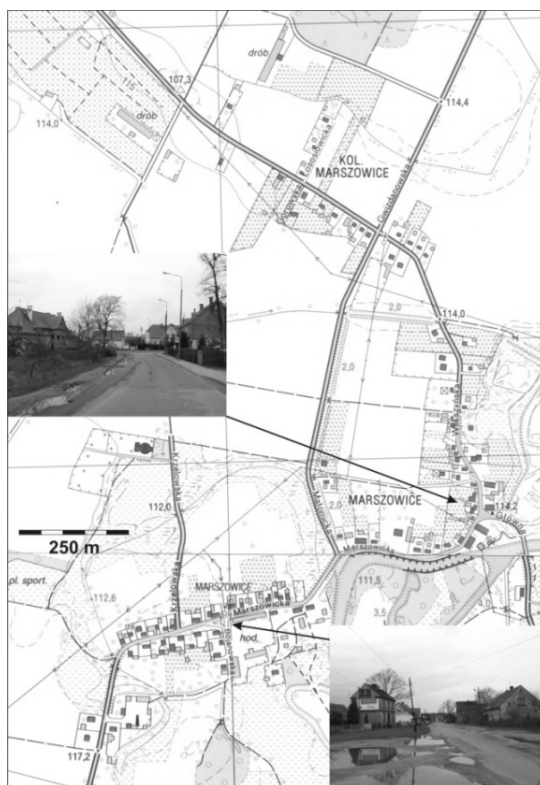
Mokra

Mokra położona jest na zachodnim skraju Lasu Mokrzańskiego w zachodniej części miasta (osiedle Leśnica), przy drodze z Leśnicy do Brzezinki. Miejscowość lokowana była w 1289 r. na prawie niemieckim, a od 1337 r. stanowiła własność rycerską. W XVIII w. znajdował się tu folwark z dworem. W 1973 r. wieś została wcielona w granice miasta (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Mokra ma charakter niewielkiej wielodrożnicy i położona jest przy drodze lokalnej do Brzeziny (ryc. 3). Przeważa tu zabudowa wiejska z XIX i XX w. oraz zabudowa podmiejska z początku XX w. Mokra liczy 198 mieszkańców.

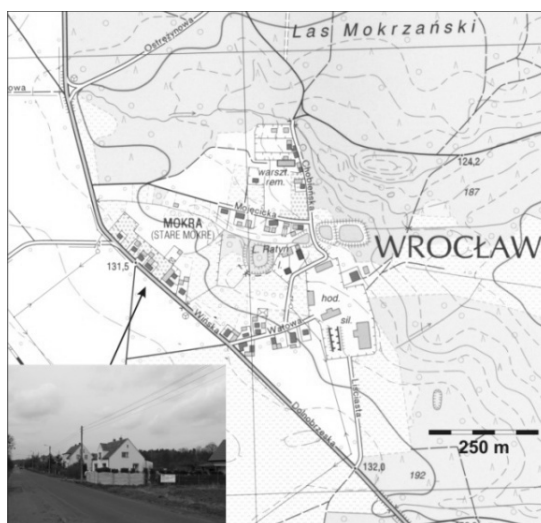
Żar

Żar położony jest przy rozwidleniu dróg do Środy Śl. i Lutyni w zachodniej części miasta (osiedle Leśnica). Miejscowość wymieniana była w XIV w. Od XV w. Żar był wsią prywatną z folwarkiem. W 1757 r. po bitwie pod Lutynią kwaterował tu król pruski Fryderyk II Wielki. W 1973 r. Żar został wcielony do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Miejscowość ma charakter niewielkiej ulicówki rozplanowanej na długości ok. 1,0 km wzdłuż ul. Lutyńskiej (ryc. 4). Przeważa tu wiejska zabudowa z XIX w. z folwarkiem i podmiejskie domy z XX w. Żar liczy 186 mieszkańców.

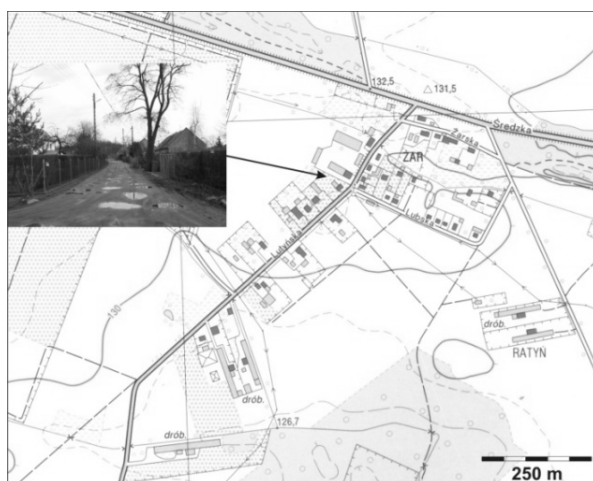
²² Liczba ludności poszczególnych osiedli wg danych Urzędu Miasta we Wrocławiu (stan na 31 grudnia 2008 r.).



Ryc. 2. Morfologia i fizjonomia osiedla Marszowice we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusze: Wrocław-Pracze Odrzańskie i Wrocław-Stabłowice.



Ryc. 3. Morfologia i fizjonomia osiedla Mokra we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wilkszyn



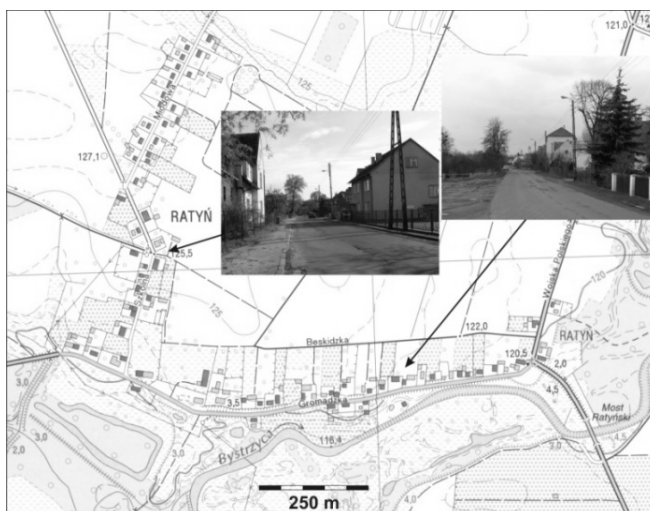
Ryc. 4. Morfologia i fizjonomia osiedla Żar we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wrocław-Leśnica.

Ratyń

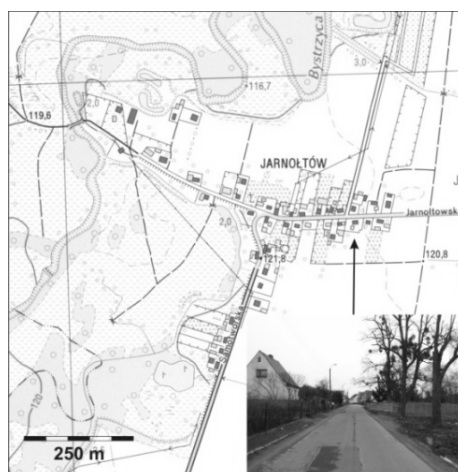
Ratyń położony jest na lewym brzegu rzeki Bystrzycy w sąsiedztwie Lasu Ratyńskiego w zachodniej części miasta (osiedle Leśnica). Wieś lokowana była w miejscu średniowiecznej osady. W 1324 r. Ratyń wymieniany był jako majątek rycerski, obejmujący folwark i dwór z zabudowaniami gospodarczymi. W XVIII w. funkcjonowały tu także młyn i karczma, a do wsi należała kolonia Pustki. W 1928 r. Ratyń został przyłączony do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Ratyń ma układ nieregularnej ulicówki o długości ok. 2,0 km, która rozplanowana jest wzdłuż ul. Gromadzkiej, Szkolnej i Miodowej (ryc. 5). Przy ul. Gromadzkiej przeważa zabudowa wiejska z XIX-XX w., a wzdłuż ul. Miodowej znajduje się kolonia domów jednorodzinnych z początku XX w. Ratyń liczy 239 mieszkańców.

Jarnołów

Jarnołów położony jest na prawym brzegu Bystrzycy na zachodnich obrzeżach Wrocławia (osiedle Jerzmanowo-Jarnołów-Strachowice-Osiniec). Młyn, od którego miejscowość wzięła swoją pierwotną nazwę (niem. *Arnoldsmühle*), był wzmiankowany już w 1271 r. Od 1348 r. Jarnołów był osadą lenną, a w 1353 r. istniał tu folwark. W połowie XVIII w. istniało tu rozległe założenie pałacowo-ogrodowe, a w XIX w. młyn wodny, gorzelnia i browar. W 1945 r. młyn i dwór zostały zniszczone. W 1973 r. Jarnołów został przyłączony do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Miejscowość ma układ niewielkiej ulicówki rozplanowanej na długości ok. 1,0 km wzdłuż ul. Jarnoławskiej (ryc. 6). Przeważa tu wiejska zabudowa z XIX i XX w., a na południowych obrzeżach zabudowa willowa. Jarnołów liczy 323 mieszkańców.



Ryc. 5. Morfologia i fizjonomia osiedla Ratyn we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wrocław-Leśnica.



Ryc. 6. Morfologia i fizjonomia osiedla Jarnołtów we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Samotwór.

Jerzmanowo

Jerzmanowo położone jest w południowo-zachodniej części miasta (osiedle Jerzmanowo-Jarnołtów-Strachowice-Osiniec). Wieś wzmiankowana była w 1245 r., a w 1253 r. dziesięcina z Jerzmanowa została nadana szpitalowi św. Macieja we Wrocławiu. W XVIII w. istniały tu dwa folwarki, z których jeden do 1810 r. należał do komandorii joannitów Bożego Ciała we Wrocławiu, a drugi był w rękach prywatnych. W połowie XIX w. istniały tu dwa folwarki, dwa kościoły (katolicki i ewangelicki), dwie olejarnie, wiatrak, dwie gorzelnie, browar i sześć cegielni, a w 1880 r. powstał nowy kościół ewangelicki. W latach 1954-73 Jerzmanowo było

siedzibą gromady. W 1973 r. wieś została przyłączona do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Jerzmanowo zachowało postać regularnej rzędownicy o prostokątnym kształcie siedliska i zwartej zabudowie, która rozplanowana jest na długości 1,0 km wzdłuż ul. Jerzmanowskiej i kilku równoległych do niej ulic. W centrum wsi znajduje się wtórnie zabudowane nawsie o wrzecionowatym kształcie (ryc. 7). Przeważa tu wiejska zabudowa z XIX i XX w., a na obrzeżach zabudowa willowa. Jerzmanowo liczy 849 mieszkańców.



Ryc. 7. Morfologia i fizjonomia osiedla Jerzmanowo we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Samotwór i Wrocław-Żerniki.

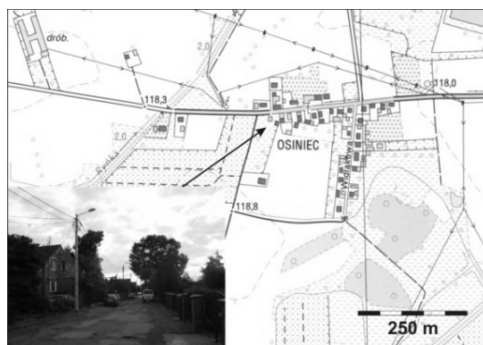
Osiniec

Osiniec położony jest nad Ryńką i Ługowiną w południowo-zachodniej części Wrocławia (osiedle Jerzmanowo-Jarnołów-Strachowice-Osiniec). Wieś wzmiankowano w 1736 r. jako kolonię Strachowic, a w 1973 r. została przyłączona do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Osiniec zachował charakter niewielkiej wsi o nieregularnym kształcie, która rozciąga się na długości ok. 0,5 km wzdłuż ul. Osinieckiej i prostopadłej do niej ul. Widłakowej (ryc. 8). Przeważa tu wiejska zabudowa z XIX i XX w. oraz współczesna zabudowa willowa. Osiniec liczy 184 mieszkańców.

Strachowice

Strachowice położone są nad Ługowiną na południowo-zachodnich obrzeżach Wrocławia (osiedle Jerzmanowo-Jarnołów-Strachowice-Osiniec). Wieś wzmiankowana była w 1305 r., a w 1330 r. istniał tu folwark. W XIX w. znajdował się tu dwór z folwarkiem i dwa wiatraki. W 1936 r. na południe od wsi powstało lotnisko woj-

skowe z koszarami (obecnie port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika). W 1973 r. Strachowice zostały przyłączone do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Miejscowość ma nieregularny układ przestrzenny i jest rozplanowana wzdłuż kilku ulic. Centrum Strachowic zajmuje park krajobrazowy (ryc. 9). W miejscowości przeważa wiejska zabudowa z XIX i XX w., a na jej obrzeżach domy o podmiejskim charakterze. Strachowice liczą 522 mieszkańców.



Ryc. 8. Morfologia i fizjonomia osiedla Osiniec we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wrocław-Żerniki.



Ryc. 9. Morfologia i fizjonomia osiedla Strachowice we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wrocław-Żerniki.

Opatowice

Opatowice położone są na lewym brzegu Odry, na południe od Wyspy Opatowickiej, we wschodniej części miasta (osiedle Księżę). W średniowieczu była to wieś

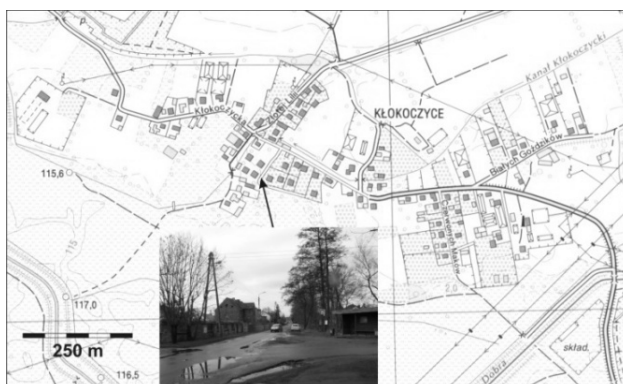
książęca i nosiła nazwę Odra. W 1149 r. wieś została nadana opactwu św. Wincen-
tego na Ołbinie, a jej nazwę zmieniono na Opatowice. Do połowy XVI w. posiadło-
ści wsi obejmowały też Bartoszowice, jednak po powstaniu przekopu skracającego
bieg Odry miejscowość znalazła się na prawym brzegu rzeki. Po kasacie klasztoru
w 1810 r. Opatowice stały się własnością prywatną. W połowie XIX w. znajdował
się tu dwór z folwarkiem i duża cegielnia. W 1928 r. miejscowość została przyłą-
czona do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Opatowice
zachowały układ nieregularnej ulicówki, która rozciąga się na długości ok. 1,0 km
wzdłuż ul. Opatowickiej. Częścią Opatowic jest przysiółek Nowy Dom, położony
ok. 2,0 km na zachód od centrum miejscowości (ryc. 10). W Opatowicach przeważa
zabudowa wiejska z XIX i XX w. Znajduje się tu także dwór i zniszczony folwark.
Opatowice liczą 154 mieszkańców.



Ryc. 10. Morfologia i fizjonomia osiedla Opatowice we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne,
podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii,
arkusze: Wrocław-Wojnow i Wrocław-Biskupin.

Kłokoczyce

Kłokoczyce położone są nad Kanałem Kłokoczyckim, w widłach między Dobrą
a Widawą, w północno-wschodniej części miasta (osiedle Psie Pole Zawidawie).
Wieś wzmiankowana była w XIV w. jako własność klasztoru dominikanek, w po-
siadaniu których pozostała aż do 1810 r. Od XVIII w. istniał tu folwark i młyn wod-
ny, które zostały zniszczone w 1945 r. W 1973 r. Kłokoczyce zostały wcielone do
Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Miejscowość ma postać
niewielkiej wielodrożnicy o długości 1,0 km, której oś stanowi ul. Kłokoczycka
(ryc. 11). W miejscowości przeważa wiejska zabudowa z XIX i XX w., a na jej
obrzeżach współczesna zabudowa willowa. Kłokoczyce liczą 368 mieszkańców.

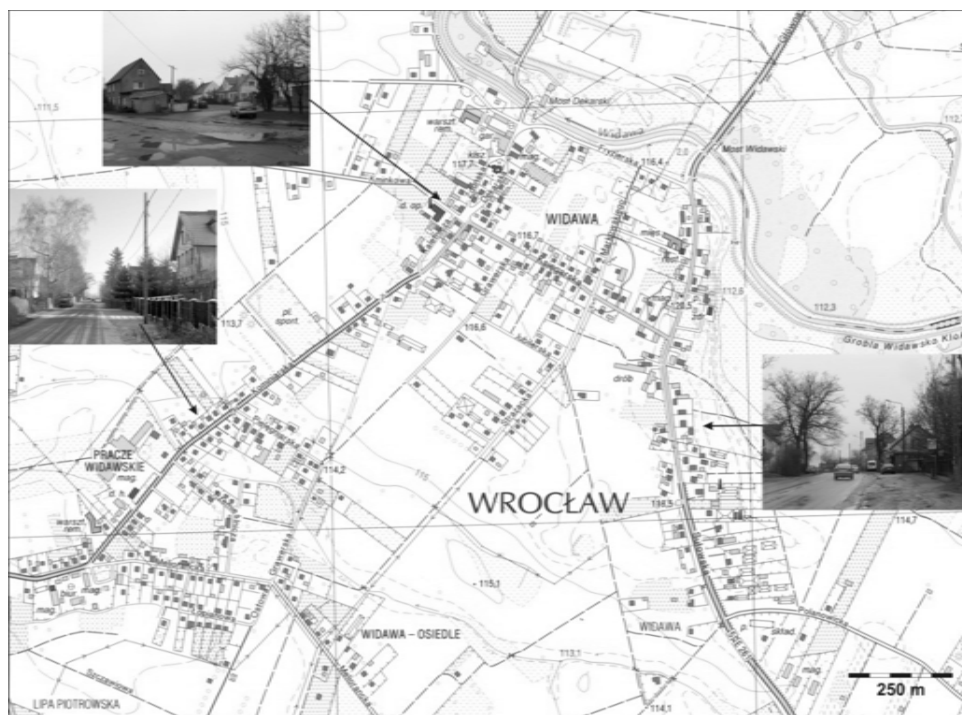


Ryc. 11. Morfologia i fizjonomia osiedla Kłokoczyce we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wrocław-Psie Pole.

Widawa

Widawa położona jest na lewym brzegu Widawy, na północnych obrzeżach miasta (osiedle Widawa). Osiedle powstało z połączenia dwóch sąsiednich wsi: Widawy ciągnącej się wzdłuż traktu na Trzebnicę i Praczy Widawskich, położonych 0,5 km na zachód od Widawy. Widawa była wzmiankowana już w 1193 r. i aż do 1810 r. była własnością kościelną. W XVIII w. istniały tu folwark i karczma, a w XIX w. powstała olejarnia. W 1898 r. doprowadzono tu linię kolei wąskotorowej Wrocław-Trzebnica. Po 1945 r. Widawa była siedzibą gminy, a po 1954 r. siedzibą gromady. Pracze Widawskie były pierwotnie osadą książęcą z komorą celną, którą wzmiankowano w 1266 r. W XIV w. wieś lokowano na prawie niemieckim. Od tego momentu wieś stanowiła majątek rycerski. W 1348 r. powstał tu kościół parafialny św. Anny, a w 1353 r. wymieniano młyn, karczmę i folwark szlachecki. W średniowieczu istniał tu także gródek, którego pozostałości stoją do dziś nad Widawą. W XVII w. wzniesiono dwór, który został zniszczony w 1945 r. W XIX w. powstała także cegielnia, a w okresie międzywojennym szpital. Od tego momentu Pracze tworzą wspólny organizm z sąsiednią Widawą. W 1973 r. obie miejscowości zostały wcielone do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Osiedle ma złożony układ przestrzenny i składa się z trzech części. Widawa zachowała układ ulicówki ciągnącej się na długości 1,0 km wzdłuż ulicy Sułowskiej. Pracze Widawskie mają układ niewielkiej owalnicy o długości 0,5 km z wrzecionowatym nawsiem (ul. Zduńska i Kaletnicza). Dawne wsie połączone są zabudowaniami przy ul. Księgarskiej. Trzecią część miejscowości stanowi współczesne osiedle willowe o wielodrożnym rozplanowaniu, położone przy drodze z Praczy Widawskich do Lipy Piotrowskiej, którego oś stanowi ul. Kominiarska (ryc. 12). W Widawie i Praczech przeważa zabudowa wiejska z XIX i XX w., z kolei między dawnymi wsiami występuje zabudowa jednorodzinna powstała w okresie międzywojennym. W ostatnich

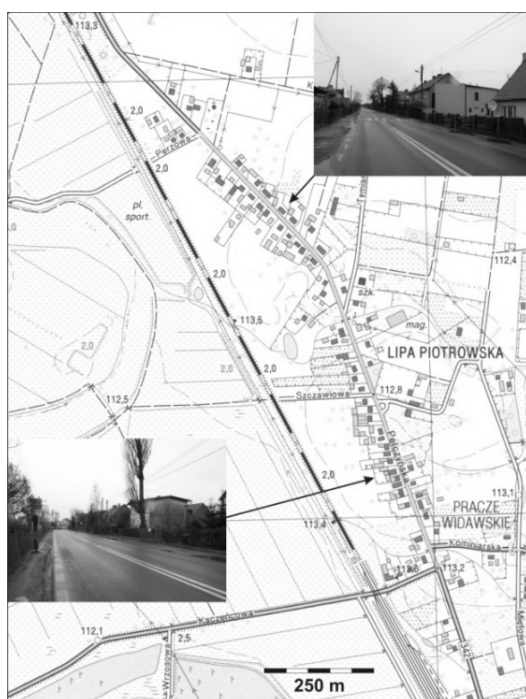
latach przy drodze do Trzebnicy powstaje zabudowa usługowo-handlowa oraz gospodarstwa ogrodnicze. Widawa liczy 1372 mieszkańców.



Ryc. 12. Morfologia i fizjonomia osiedla Widawa we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Psary.

Lipa Piotrowska

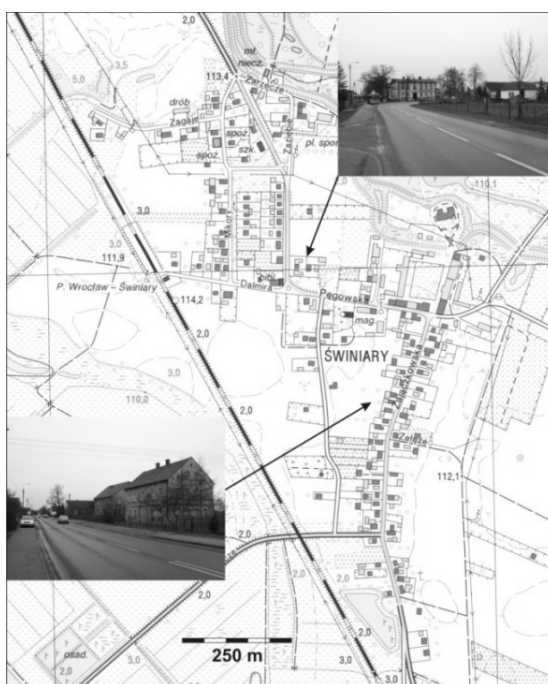
Lipa Piotrowska położona jest przy drodze do Obornik Śląskich, w północnej części miasta (osiedle Lipa Piotrowska). Wieś wzmiankowana była w 1352 r. W średniowieczu stanowiła własność klasztoru dominikanek we Wrocławiu, a następnie majątek szlachecki z folwarkiem. W 1802 r. wieś została powiększona o kolonię Petersdorf. W 1856 r. powstała linia kolejowa z Wrocławia do Poznania, a na terenie wsi usytuowano stację kolejową Osobowice (obecnie Wrocław-Osobowice). W 1882 r. część gruntów wsi została przeznaczona na rozbudowę pól irygacyjnych. W 1973 r. miejscowość została przyłączona do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Lipa Piotrowska to typowa ulicówka rozplanowana na długości ok. 1,0 km (ryc. 13) wzdłuż drogi do Obornik Śląskich (ul. Pełczyńska). Przeważa tu wiejska zabudowa z XIX i XX w. oraz współczesna zabudowa jednorodzinna. Lipa Piotrowska liczy 500 mieszkańców i jest najmniejszym osiedlem w granicach Wrocławia.



Ryc. 13. Morfologia i fizjonomia osiedla Lipa Piotrowska we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusze: Wrocław-Świniary i Wrocław-Kozanów.

Świniary

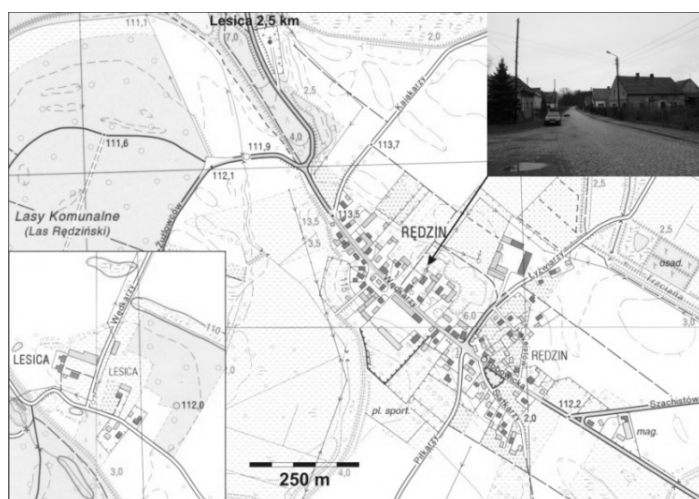
Świniary położone są między polami irygacyjnymi a Młynówką i Widawą, na północnych obrzeżach miasta (osiedle Świniary). Początkowo była to wieś służebna z komorą celną, która wzmiankowana była w 1175 r., kiedy to komes Mikora nadał ją (wraz z karczmą i mostem na Widawie) cystersom z Lubiąża. W połowie XIV w. powstał tu kościół św. Jadwigi i młyn. W tym czasie wieś była majątkiem rycerskim z folwarkiem. W XIX w. we wsi istniał dwór, dwa folwarki, kościół z plebanią, dwie szkoły, dwie karczmy, młyn wodny, olejarnia, działało tu 8 rzemieślników i kilku przekupni, mieściła się tu również hodowla owiec merynosów i bydła. W 1856 r. powstała linia kolejowa z Wrocławia do Poznania, a na terenie wsi otwarto stację kolejową (obecnie Wrocław-Świniary). W 1973 r. miejscowość została wcielona w granice Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Świniary posiadają wielodrożne rozplanowanie (ryc. 14). Oś miejscowości stanowi droga do Obornik Śląskich (ul. Pęgowska i Zajączkowska). Przeważa tu wiejska zabudowa z XIX i XX w., a nad Młynówką znajduje się neogotycki pałac z XIX w. otoczony rozległym parkiem krajobrazowym. Świniary liczą 773 mieszkańców.



Ryc. 14. Morfologia i fizjonomia osiedla Świniary we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusz: Wrocław-Świniary.

Rędzin

Rędzin położony jest na prawym brzegu Odry, na południowym skraju pól irygacyjnych i Lasu Rędzińskiego, w północnej części miasta (osiedle Osobowice-Rędzin). Wieś pierwotnie położona była na lewym brzegu Odry. Osada wzmiankowana była w 1212 r. jako własność księcia, a od 1457 r. sołectwo. W latach 1505-38 większość dóbr wsi zostało wykupionych przez miasto. W 1565 r. na miejscu gruntów sołeckich powstał folwark, drugi usytuowano na gruntach leśnych w 1728 r. (folwark Lesica). Od 1883 r. na gruntach wsi rozpoczęto budowę pól irygacyjnych. W latach 1913-34 miała miejsce budowa Jazu Rędzińskiego i dwóch śluz, a w 1928 r. miasto wykupiło Las Maślicki (Rędziński), który następnie zamieniono na park. W 1973 r. Rędzin został wcielony do Wrocławia (Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006). Miejscowość zachowała układ niewielkiej ulicówki (ryc. 15), która rozciąga się na długości 0,5 km wzdłuż ul. Wędkarzy. Do miejscowości należy osada folwarczna Lesica, położona ok. 3,0 km na północny-zachód od jej centrum. W Rędzinie przeważa wiejska zabudowa z XIX i XX w. W 2011 r. powstała tu przeprawa mostowa (Most Rędziński) Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, która ma mieć 612 m długości. Miejscowość liczy 318 mieszkańców.



Ryc. 15. Morfologia i fizjonomia osiedla Rędzin we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne, podkład: Mapa topograficzna 1 : 10000, 1998, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, arkusze: Wrocław-Świniary, Wrocław-Kozanów i Wrocław-Pracze Odrzańskie.

5. Przyczyny trwałości struktur przestrzennych dawnych wsi

Duże miasta posiadają złożone i wielokrotnie złożone struktury przestrzenne, obejmując jednostki o zróżnicowanej morfologii i genezie (Koter 1994). Przykład Wrocławia pokazuje, że w ich granicach mogą również funkcjonować jednostki o wiejskim charakterze, które są dawnymi wsiami wcielonymi do miasta. Główne przyczyny zachowania osiedli wiejskich w strukturze przestrzennej miasta to (Szmytkie 2011):

- ich peryferyjne położenie i duża odległość od centrum miasta, dotyczy to zwłaszcza osiedli położonych na zachodnich, południowo-zachodnich i północnych obrzeżach Wrocławia, które są oddalone o ok. 10-15 km od centrum miasta (tab. 2), ponadto większość z nich położona jest z dala od głównych ciągów komunikacyjnych (wyjątek stanowią Żar i Widawa, położone przy drodze krajowej, a także Lipa Piotrowska i Świniary, leżące przy drodze wojewódzkiej), szybkiej integracji uległy natomiast osiedla położone na południowych obrzeżach miasta (jak np. Klecina, Ołtaszyn, Oporów i Muchobór Wielki), oddalone od centrum o ok. 5-8 km;
- słabe powiązania komunikacyjne z miastem, potęgowane przez znaczne oddalenie jednostek od jego centrum (tab. 2), w przypadku Wrocławia z większości osiedli o wiejskim charakterze nie kursuje żadna linia łącząca bezpośrednio osiedle z centrum miasta, a jedynie z osiedlem pełniącym funkcje centralne dla danej

części miasta (np. Mokra, Ratyń, Marszowice, Rędzin, Świniary, Lipa Piotrowska) lub ewentualnie jedna (rzadziej dwie) linia łącząca bezpośrednio osiedle z centrum miasta (np. Jarnołów, Jerzmanowo, Żar, Opatowice i Widawa);

Tab. 2. Położenie i powiązania komunikacyjne osiedli o wiejskim charakterze położonych w granicach Wrocławia. Źródło: opracowanie własne, połączenia komunikacyjne na podstawie www.mpk.wroc.pl i www.polbus.pl.

Osiedle	Odległość od centrum miasta i czas dojazdu ²³	Położenie względem głównych dróg ²⁴	Linie autobusowe kursujące do osiedla		Liczba połączeń ²⁵	
			centrum miasta	centralnego dla danej części miasta ²⁶	w godzinach szczytu	poza godzinami szczytu
Marszowice	13,7 km 20 min.	przy DW336	-	123, 923	2 (123) 2 (923)	1 (123) 1 (923)
Mokra	16,8 km 25 min.	3,0 km do DK94	-	137, 917	1-2 (137) 1 (917)	1 (137)
Żar	15,8 km 21 min.	przy DK94	519, 529	138, 519, 529	2 (138) 2-3 (519) 1-2 (529)	1 (138) 1 (519) 0-1 (529)
Ratyń	15,3 km 26 min.	1,0 km do DW362	-	117, 917	2 (117) 1 (917)	1-2 (117) 0-1 (917)
Jarnołów	14,9 km 24 min.	przy DW362	609	609	3-4 (609)	2 (609)
Jerzmanowo	13,2 km 22 min.	przy DW362	609	609	3-4 (609)	2 (609)
Osiniec	11,1 km 20 min.	1,5 km do DW362	-	-	-	-
Strachowice	10,9 km 18 min.	2,0 km do DW362	406	406	2 (406)	2 (406)
Opatowice	7,7 km 12 min.	6,0 km do DK94	120	120	1 (120)	1 (120)
Kłokoczyce	10,7 km 18 min.	1,5 km do DK8 (E67)	-	147	2 (147)	1 (147)
Widawa	9,0 km 19 min.	przy DK5 (E261)	908	305, 908	1-2 (305) 2 (908)	2 (908)
Lipa Piotr.	9,2 km 16 min.	przy DW342	-	105, 305	2-3 (105) 1-2 (305)	2 (105)
Świniary	12,2 km 19 min.	przy DW342	-	105	2-3 (105)	2 (105)
Rędzin	10,8 km 19 min.	przy DW320	-	118	2 (118)	1-2 (118)

²³ Odległość drogowa do Placu Dominikańskiego, czas dojazdu na podstawie maps.google.pl oraz mapa.pf.pl.

²⁴ Oznaczenia dróg: DW - droga wojewódzka, DK - droga krajowa, E - trasa europejska.

²⁵ W nawiasach numer linii autobusowej.

²⁶ W przypadku osiedli Marszowice, Mokra, Żar i Ratyń centralnym osiedlem jest Leśnica, w przypadku osiedli Jarnołów, Jerzmanowo, Osiniec i Strachowice jest nim Nowy Dwór, w przypadku osiedla Opatowice jest nim rejon ul. Traugutta, w przypadku osiedla Kłokoczyce jest nim Psie Pole, a w przypadku osiedli Widawa, Lipa Piotrowska, Świniary i Rędzin jest nim Różanka.

- rozwój terytorialny dużych miast w wyniku inkorporacji, który nie zawsze nawiązywał do kierunków ich rozwoju przestrzennego (dotyczy to w szczególności okresu powojennego), w przypadku Wrocławia rozwój przestrzenny następował głównie w kierunku północ-południe i wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych (zwłaszcza dróg o znaczeniu krajowym), z kolei rozwój terytorialny następował głównie w kierunku zachodnim, w wyniku czego do miasta wcielono miejscowości mające z nim słabe powiązania funkcjonalno-przestrzenne;
- małe zainteresowanie władz miasta osiedlami o peryferyjnym położeniu, co wpływa na ich wolniejszy rozwój w porównaniu do pozostałych (integralnych) osiedli miasta, przyczyniając się do zachowania wiejskiego charakteru i trwałości społeczności lokalnych zamieszkujących te osiedla, a zarazem do słabej integracji z miastem, do którego zostały wcielone;
- występowanie elementów integrujących społeczność lokalną, np.: własnych rad osiedlowych (Świniary, Widawa i Lipa Piotrowska), odrębnych parafii (Jerzmanowo, Widawa i Świniary), stowarzyszeń lokalnych i klubów sportowych (Jerzmanowo, Marszowice, Świniary, Widawa) czy własnych portali internetowych (Jerzmanowo, Marszowice i Widawa).

6. Ocena skutków utraty samodzielności administracyjnej

Inkorporacja sąsiednich jednostek osadniczych prowadzi do zwiększenia powierzchni i potencjału ludnościowego miasta, a także do zmiany struktury przestrzennej i funkcji miasta (Krzysztofik, Szmytkie 2011). Władze lokalne stoją jednak przed koniecznością integracji struktury przestrzennej miasta w jego nowych granicach czy zagospodarowania „nowych terenów”, a w przypadku miejscowości wiejskich zwykle również przed problemem rozwoju infrastruktury technicznej na ich terenie. Pomimo wysokich kosztów powiększenie terytorium miasta jest oceniane raczej pozytywnie (zwiększenie terytorium i potencjału demograficznego miasta). Znacznie trudniejsza jest jednak ocena skutków inkorporacji z punktu widzenia jednostki osadniczej, która utraciła samodzielność administracyjną.

W przypadku miejscowości, które w krótkim czasie (kilku lub kilkunastu lat) od utraty samodzielności administracyjnej stały się integralnymi osiedlami miasta, można stwierdzić, że inkorporacja była potwierdzeniem rzeczywistego rozwoju przestrzennego miasta. Wydaje się także, że jednostki te, dzięki rozwojowi infrastruktury i nowym inwestycjom (związanym głównie z powstaniem nowych osiedli mieszkaniowych), skorzystały na inkorporacji. W przypadku jednostek, które mimo upływu czasu od inkorporacji zachowały odrębność i swój wiejski charakter, ocena skutków utraty samodzielności osadniczej jest raczej negatywna. I to pomimo wzrostu prestiżu miejscowości, która w wyniku zaistniałej zmiany stała się częścią jed-

nostki większej i znacznie łatwiej rozpoznawalnej w świadomości społecznej. Wynika to głównie z ich peryferyjności i małego zainteresowania nimi władz miasta, co wpływa na:

- niski poziom zainwestowania, przejawiający się brakiem nowych inwestycji (zwłaszcza w zakresie lokowania na ich terenie nowych podmiotów gospodarczych, ale również niewielki rozwój budownictwa mieszkaniowego),
- zły stan lub niedorozwój infrastruktury technicznej (jak np. zły stan nawierzchni dróg, brak chodników i oświetlenia ulicznego, brak kanalizacji),
- niski poziom rozwoju usług (niewielka liczba placówek usługowych i brak usług wyższego rzędu),
- stagnację (a nawet degradację) funkcjonalną jednostek²⁷.

Niekorzystne skutki inkorporacji uwypukla także proces suburbanizacji, w wyniku którego miejscowości wiejskie położone w strefach podmiejskich dużych miast, korzystając na sąsiedztwie miasta, w końcu XX w. stały się atrakcyjnym miejscem lokowania nowych inwestycji, głównie mieszkaniowych. Przyczyniło się m.in. to do rozwoju ludnościowego i gospodarczego miejscowości wiejskich położonych w otoczeniu dużych miast (por. Jurek 1991, Jakóbczyk-Gryszkiewicz 1998, Zathey 2003, Głaz 2008, Maleszka, Szmytkie 2009), co stanowi kontrast dla jednostek o wiejskim charakterze położonych w granicach dużych miast, które często podlegają stagnacji w zakresie zmian ludnościowych i funkcjonalnych (tab. 3). Coraz bardziej wyraźną granicę między tymi strefami o różnej atrakcyjności (wyrażonej zwykle ceną renty gruntowej i wysokością podatków) stanowi granica miasta.

Tab. 3. Zmiany ludnościowe w jednostkach wcielonych do Wrocławia w okresie powojennym i w miejscowościach położonych w jego strefie podmiejskiej. Źródło: opracowanie własne, liczba ludności na podstawie NSP 1988 i danych Urzędu Miasta we Wrocławiu.

Typy miejscowości	Liczba ludności		Zmiana liczby ludności (1988=100%)
	1988 r.	2008 r.	
Miejscowości wcielone do Wrocławia w okresie powojennym, które:			
A) stały się integralnymi osiedlami miasta	45609	63044	138,2
B) zachowały wiejski charakter	5954	6330	106,3
Miejscowości położone w odległości:			
A) 8-12 km od centrum Wrocławia	9352	12826	137,1
B) 12-15 km od centrum Wrocławia	15419	19480	126,3
C) 15-18 km od centrum Wrocławia	17525	21069	120,2
D) 18-21 km od centrum Wrocławia	18536	20312	109,6

²⁷ Należy pamiętać, że w XIX i na początku XX w. większość współczesnych wiejskich osiedli Wrocławia, było wsiami rolniczo-usługowymi z dobrze rozwiniętym zapleczem dla rolnictwa, zwłaszcza w zakresie przemysłu rolno-spożywczego (por. Szulc 1963, Antkowiak 1973, 1991, Encyklopedia... 2006).

7. Funkcje turystyczne wiejskich osiedli Wrocławia

W kontekście stagnacji ludnościowej i funkcjonalnej wiejskich osiedli położonych w granicach Wrocławia (co wyraża się m.in. w ich niskim potencjale gospodarczym, stagnacji w zakresie rozwoju budownictwa mieszkaniowego czy niedorozwoju sektora usług) ważnym problemem wydaje się odpowiedź na pytanie: w jakim stopniu wiejskie osiedla Wrocławia mogą pełnić funkcje turystyczne, stanowiąc swoiste uzupełnienie oferty turystycznej miasta. Wymaga to oceny ich atrakcyjności turystycznej przez pryzmat walorów historycznych, kulturowych i przyrodniczych, a także zagospodarowania turystycznego oraz dostępności komunikacyjnej poszczególnych jednostek (por. Gaworecki 2000, Kowalczyk 2000, Lijewski i in. 2002, Czerwiński 2007, Kruczek 2007, Kurek 2007, Wyrzykowski, Marak 2010).

Wiejskie osiedla Wrocławia cechują się niskim poziomem rozwoju bazy turystycznej, głównie ze względu na niewielki ruch turystyczny. Większość spośród analizowanych osiedli nie posiada żadnych obiektów noclegowych lub gastronomicznych. Na terenie Jarnołtowa znajduje się „Karczma Rzym”, specjalizująca się w organizacji imprez okolicznościowych (3 sale dla 130 osób), dysponująca także 15 pokojami noclegowymi. Właściciele obiektu planują również otwarcie na terenie Jarnołtowa hotelu „Straszny Dwór” (www.karczmarzym.pl). Na terenie Widawy, przy drodze do Poznania, znajduje się Hotel „Jasek” (***). Obiekt posiada 96 pokoi o wysokim standardzie (200 miejsc noclegowych), 5 sal konferencyjnych (w sumie dla ok. 500 osób), z których 3 największe (dla 250, 130 i 80 osób) przeznaczone są także do organizacji wesel (www.hoteljasek.com.pl). Sala weselna (dla 140 osób) znajduje się również na terenie osiedla Świniary (www.domslubny.com.pl).

Przez terytorium wiejskich osiedli Wrocławia przechodzi kilka znakowanych szlaków turystycznych, w tym:

- południowy odcinek żółtego szlaku turystycznego dookoła Wrocławia im. dra B. Turonia, który prowadzi z Samotworu przez Jerzmanowo, Park Złotnicki, Leśnicę, Pustki i Las Ratyński do Lutyni (Mazurski 1981, Maciejewski 1991, Żółty... 2005);
- północny odcinek żółtego szlaku turystycznego dookoła Wrocławia im. dra B. Turonia, który prowadzi ze stacji kolejowej w Szewcach przez Świniary, Prace Widawskie, groblę Widawsko-Kłokoczycką do Pawłowic (Mazurski 1981, Maciejewski 1991, Żółty... 2005);
- zielony szlak turystyczny (spacerowy), który prowadzi z Samotworu przez Jerzmanowo, Ratyń, Leśnicę, Park Leśniański i Las Mokrzański do Wojnowic (Mazurski 1981);

- ścieżka przyrodniczo-edukacyjna Jarnołów-Ratyń (ryc. 16), która prowadzi przez osiedla Ratyń i Jarnołów oraz dolinę Bystrzycy i Las Ratyński (Sendecka 2008);
- niebieski rowerowy szlak Odry (zachodni brzeg Odry), który rozpoczyna się na Leśnicy i prowadzi przez Las Mokrzański do Brzeziny (Szlak... 2008).



Ryc. 16. Ścieżka przyrodniczo-edukacyjna Jarnołów-Ratyń. A – rzeka Bystrzyca, B – drogi, C – ścieżka przyrodniczo-edukacyjna wraz ze stanowiskami, D – granica Parku Krajobrazowego Dolina Bystrzycy, E – zabudowania, F – lasy, G – łąki i pastwiska. Źródło: opracowanie własne na podstawie: Sendeczka 2008.

Wiejskie osiedla Wrocławia (za wyjątkiem osiedla Osiniec), mimo peryferyjnego położenia w przestrzeni miasta, charakteryzują się dość dobrą (zwłaszcza w porównaniu do wsi leżących już poza granicami administracyjnymi miasta) dostępnością komunikacyjną, na co wpływają istniejące połączenia komunikacji miejskiej (tab. 2).

8. Walory turystyczne wiejskich osiedli Wrocławia

Kulturowy wymiar atrakcyjności turystycznej wiejskich osiedli Wrocławia wyraża się przede wszystkim w ich odmienności fizjonomicznej w porównaniu do pozostałych części miasta. Dotyczy to m.in. typowego dla wsi rozplanowania i wiejskiej zabudowy. Większość wiejskich osiedli Wrocławia to ulicówki lub wielodrożnice, rozplanowane wzdłuż głównych ulic (dróg) przebiegających przez miejscowość, jak np. Żar położony przy lokalnej drodze z Leśnicy do Lutyni, Widawa założona przy trakcie do Trzebnicy czy Lipa Piotrowska i Świniary leżące przy drodze do Obornik Śląskich. Najciekawszymi układami przestrzennymi spośród analizowa-

nych osiedli wyróżniają się: Pracze Widawskie (owalnica) i Jerzmanowo (rzędownica). Uroku poszczególnym osiedlom dodaje ponadto typowo wiejska zabudowa, zagrodowa lub podmiejska, pochodząca z końca XIX i początku XX w., np. w Marszowicach (fot. 1) czy Rędzinie (fot. 2), które swą fizjonomią nie przypominają miasta.



Fot. 1. Marszowice, ul. Marszowicka. Autor: R. Szmytkie.



Fot. 2. Rędzin, ul. Wędkarzy. Autor: R. Szmytkie.

Oprócz zabytkowej zabudowy wiejskiej i zachowanych (typowych dla wsi) układów przestrzennych na terenie wiejskich osiedli Wrocławia odnaleźć można szereg interesujących obiektów zabytkowych. Do najcenniejszych należą (Antko-

wiak 1973, 1991, Harasimowicz, Czechowicz 1998, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011):

- kościółki wiejskie; np. dwa kościoły w Jerzmanowie: gotycki kościół św. Jadwigi z XIV w. i neoromański (niegdyś ewangelicki) kościół MB Królowej Polski z 1880 r. (fot. 3), neogotycki kościół św. Jadwigi w Świniarach z 1892 r., renesansowy kościół św. Anny w Praczach Widawskich z połowy XVI w.²⁸ (fot. 4);



Fot. 3. Dawny kościół ewangelicki w Jerzmanowie. Autor: R. Szmytkie.



Fot. 4. Kościół św. Anny w Praczach Widawskich. Autor: R. Szmytkie.

²⁸ Parafia w Praczach Widawskich została ustanowiona już w 1383 r.

- zespoły pałacowe i dworskie; np. neogotycki pałac Stolbergów w Świniarach z XIX w. otoczony rozległym parkiem krajobrazowym (fot. 5), pałac C. E. Klemma w Opatowicach z 1925 r. zbudowany na bazie wcześniejszego folwarku, folwark w Marszowicach;



Fot. 5. Pałac Stolbergów w Świniarach. Autor: R. Szmytkie.

- grodziska średniowieczne, np. pozostałości gródka w Praczech Widawskich, grodziska w Marszowicach i Mokrej oraz na południe od Rędzina (tzw. Szaniec Szwedzki);
- zabytkowe obiekty hydrotechniczne, np. hydroelektrownia w Marszowicach z 1921 r., Kanał i Śluza Opatowicka zbudowane w latach 1913-17 oraz Śluzy Rędzin: Śluza Rędzin I z lat 1913-17 i Śluza Rędzin II z lat 1931-34;
- zabytki techniki, np. ruiny młyna w Jarnoławie wzmiankowanego już w 1271 r. (fot. 6), młyn wodny w Świniarach.

Z nowych obiektów położonych na terenie wiejskich osiedli Wrocławia na szczególną uwagę zasługują: port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika (powstały w 1936 r. wraz z koszarami) oraz Most Rędziński, czyli przeprawa mostowa na Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, który wraz z estakadami dojazdowymi jest najdłuższym mostem w Polsce (1742 m długości), podwieszonym na najwyższym w Polsce pylonie o wysokości 122 m (Biliszcuk i in. 2009).

Kolejnym z czynników wpływających na atrakcyjność turystyczną wiejskich osiedli Wrocławia jest ich położenie. Większość z nich położona jest w pewnym oddaleniu od centrum miasta (ok. 10-17 km) i głównych ciągów komunikacyjnych, co zapewnia im ciszę i spokój. Dodatkowym walorem wiejskich osiedli Wrocławia jest sąsiedztwo dużych cieków wodnych (Rędzin i Opatowice leżą w dolinie

Odry; Jarnołów, Ratyń i Marszowice nad malowniczo płynącą Bystrzycą, której dolina została objęta ochroną jako Park Krajobrazowy Doliny Bystrzycy; Świniary, Pracze Widawskie i Widawa nad Widawą; a Kłokoczyce w widłach Widawy i Dobrej oraz zwartych kompleksów leśnych (Żar i Ratyń w pobliżu Lasu Ratyńskiego; Mokra i Marszowice Lasu Mokrzańskiego; a Rędzin między Lasem Rędzińskim a Lasem Osobowickim). Wszystko to sprawia, że wiejskie osiedla Wrocławia mogą stanowić znakomite miejsce do rekreacji i czynnego wypoczynku.



Fot. 6. Dawny młyn w Jarnoławie. Autor: R. Szmytkie.

W sąsiedztwie kompleksów leśnych zlokalizowane są osiedla położone w północno-zachodniej części miasta. Lasy w tej części miasta są największymi kompleksami leśnymi w granicach Wrocławia (Las Mokrzański ma powierzchnię 617 ha, Las Rędziński 408 ha, a Las Ratyński 265 ha), stanowiąc blisko 60% powierzchni lasów w mieście. Przeważają tu lasy mieszane świeże, łęgi wiązowo-jesionowe i grądy środkowoeuropejskie oraz lasy mieszane wilgotne, a dominującymi gatunkami drzew są dąb szypułkowy i sosna zwyczajna (Stan... 2003, Środowisko... 2010). O randze walorów przyrodniczych wiejskich osiedli Wrocławia świadczą istniejące tu formy ochrony przyrody. Jarnołów, Jerzmanowo, Ratyń i Żar położone są w otulinie Parku Krajobrazowego Doliny Bystrzycy, która stanowi również obszar Natura 2000 „Łęgi nad Bystrzycą”. Inne obszary Natura 2000 znajdujące się w sąsiedztwie wiejskich osiedli Wrocławia to: „Grądy w Dolinie Odry”, obejmujący Wyspę Opatowicką oraz „Dolina Widawy”, obejmujący Las Rędziński i dolinę Widawy koło Świniar i Widawy (Środowisko... 2010). Ponadto na ich obszarze znajduje się 10 pomników przyrody, najwięcej na terenie parku krajobrazowego w Strachowicach.

9. Podsumowanie

Przykład Wrocławia pokazuje, że w strukturze przestrzennej dużego miasta, mimo upływu kilkudziesięciu lat od formalnej inkorporacji, mogą funkcjonować osiedla o wiejskim charakterze. Głównych przyczyn trwałości dawnych wsi w strukturze przestrzennej miasta należy upatrywać w: ich peryferyjnym położeniu i oddaleniu od centrum miasta, słabych powiązaniach komunikacyjnych i funkcjonalno-przestrzennych czy w małym zainteresowaniu władz miasta osiedlami o peryferyjnym położeniu, co wpływa na ich stagnację w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego i słabą integrację z miastem.

Ocena skutków inkorporacji, pozytywna z punktu widzenia miasta i miejscowości, które w szybkim czasie stały się jego integralnymi osiedlami (co stanowi potwierdzenie naturalnego rozwoju przestrzennego miasta), w przypadku jednostek, które mimo długiego czasu (nawet kilkudziesięciu lat) funkcjonowania w granicach miasta zachowały swój wiejski charakter, jest raczej niekorzystna. Można zatem stwierdzić, że w ich przypadku inkorporacja, która nie wynikała z kierunków rozwoju przestrzennego miasta, była nieco „na wyrost”, a jednostki te zapewne lepiej funkcjonowałyby jako wsie położone w strefie podmiejskiej dużego miasta, na co wskazują współczesne procesy suburbanizacji.

Wiejskie osiedla Wrocławia, ze względu na swoje położenie (bliskość rzek i obszarów leśnych, oddalenie od centrum miasta) oraz dobrą dostępność komunikacyjną, mogą stanowić znakomite miejsce do rekreacji i czynnego wypoczynku, zwłaszcza dla różnorodnych form turystyki pieszej i rowerowej. Szczególnie atrakcyjne dla turystyki są dawne wsie położone w zachodniej i północnej części miasta, która wyróżnia się obecnością rozległych kompleksów leśnych (Las Mokrzański, Rędziński i Ratyński) oraz malowniczych dolin rzecznych (doliny Odry, Bystrzycy i Widawy) o dużych walorach przyrodniczych (Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy, obszary Natura 2000), a także dość dobrze rozwiniętym zagospodarowaniem turystycznym (liczne szlaki turystyczne). Wiejskie osiedla Wrocławia mogą ponadto stanowić cel turystyki poznawczej, do czego przyczyniają się: bogata przeszłość historyczna i liczne zabytki znajdujące się na terenie poszczególnych miejscowości. Spośród wiejskich osiedli Wrocławia za najbardziej atrakcyjne turystycznie można uznać: Świniary, Widawę i Rędzin (północna część miasta) oraz Jerzmanowo i Jarnołtów (zachodnia część miasta). Można także stwierdzić, że wiejskie osiedla Wrocławia stanowią uzupełnienie oferty turystycznej miasta, a na ich atrakcyjność wpływa również ich odmienność, wyrażająca się w wiejskim charakterze i odrębności poszczególnych miejscowości. Jednocześnie ten swoisty „wiejski Wrocław” jest praktycznie nieznanym i niedocenionym turystycznie obliczem miasta.

Literatura

- Antkowiak Z., 1973. Stare i nowe osiedla Wrocławia. Ossolineum, Wrocław.
- Antkowiak Z., 1991. Wrocław od A do Z. Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków.
- Biliszczyk J., Onysyk J., Barcik W., Prabucki P., Sułkowski M., Szczepański J., Tomiczek M., Tukendorf A., Tukendorf K., 2009. Most podwieszony w ciągu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. *Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne*, Marzec-Kwiecień 2009, 18–23.
- Czerwiński J., 1993. Wrocław. Śląska Metropolia nad Odrą. GeoCenter International, Warszawa.
- Czerwiński J., 1997. Wrocław. Przewodnik turystyczny. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Czerwiński J., 2007. Podstawy turystyki. PWSZ, Legnica.
- Czerwiński J., 2009. Wrocław. Przewodnik. Wydawnictwo Kartograficzne EKO-GRAF, Wrocław.
- Encyklopedia Wrocławia. 2006. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Gaworecki W. W., 2000. Turystyka. PWE, Warszawa.
- Głaz M., 2008. Wybrane aspekty wielofunkcyjności obszarów wiejskich w strefie oddziaływania Wrocławia. W: W. Gierańczyk, M. Kluba (red.), *Problemy i metody oceny kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce. Studia Obszarów Wiejskich*, 13, 103–114.
- Harasimowicz J., Czechowicz B. (red.), 1998. Atlas architektury Wrocławia. Budowle mieszkalne, budowle inżynieryjne i przemysłowe, parki, cmentarze, pomniki. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1998. Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast. Studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy. Łodzi i Krakowa, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Jurek J., 1991. Zmiany struktury społeczno-ekonomicznej wsi w strefie podmiejskiej Poznania. *Seria Geografia*, 52, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Koter M., 1994. Od fizjonomii do morfogenezy i morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast. W: M. Koter, J. Tkocz (red.), *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*. Toruń-Łódź, 26–31.
- Kowalczyk A., 2000. Geografia turystyki. PWN, Warszawa.
- Kruczek Z., 2007. Polska. Geografia atrakcji turystycznych. Wydawnictwo Proksenia, Kraków.
- Krzysztofik R., Szmytkie R., 2011. Studia nad procesami i strukturami osadniczymi sieci miast Polski Południowej. *Prace Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego* 68, Uniwersytet Śląski, Sosnowiec.
- Kurek W. (red.), 2007. Turystyka. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Leksykon architektury Wrocławia. 2011. Via Nova, Wrocław.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002. Geografia turystyki Polski. PWE, Warszawa.
- Maciejewski J., 1991. Na spacerowym szlaku dookoła Wrocławia. Akros, Wrocław.
- Małczyński K., Morełowski M., Ptaszycka A., 1956. Wrocław. Rozwój urbanistyczny. Budownictwo i Architektura, Warszawa.
- Maleszka W., Szmytkie R., 2009. Zmiany ludnościowe w strefie podmiejskiej Wrocławia. W: W. Kamińska, M. Mularczyk (red.), *Współczesne procesy urbanizacji obszarów wiejskich*. Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy Jana Kochanowskiego w Kielcach, Kielce, 19–34.
- Markowski A. (red.), 1999. Nowy słownik poprawnej polszczyzny. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Mazurski K., 1981. Turystyczne szlaki piesze województwa wrocławskiego. PTTK, Wrocław.
- Miodek J., 2002. Słownik ojczysty polszczyzny. Wydawnictwo Europa, Wrocław.
- Miszewska B., 1996. Struktura morfologiczna peryferyjnych osiedli Wrocławia. *Acta Universitatis Wratislaviensis, Prace Instytutu Geograficznego, seria B: Geografia Społeczna i Ekonomiczna* 14, 53–61.
- Miszewska B., 2002. Wsie jako jądra genetyczne osiedli wrocławskich *Rocznik Wrocławski* 8, 107–119.
- Paciorkiewicz P., Szaro D., 2001. Wrocław. Praktyczny przewodnik. Pascal, Bielsko-Biała.
- Rocznik statystyczny Wrocławia. 2008a. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. 2008b. GUS, Warszawa.
- Rogmann H., 1937. Die Bevölkerungsentwicklung im preußischen Osten in den letzten hundert Jahren. Volk und Reich Verlag, Berlin.
- Sendecka Z., 2008. Ścieżka przyrodniczo-edukacyjna Jarnołtów-Ratyń we Wrocławiu: www.rekreacja.wroc.pl (dostęp: 25.04.2012).

- Sowa K. Z., 1988. Kraków – trwanie i zmiana. W: B. Jałowiecki, E. Kaltenberg-Kwiatkowska (red.), *Procesy urbanizacji i przekształcenia miast w Polsce*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 187–202.
- Stan środowiska miasta Wrocławia. 2003. Załącznik nr 1 do Aktualizacji programu ochrony środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2004-15, Wrocław.
- Szlak Odry. W krainie łągów odrzańskich. 2008. Polska.Turystyczna.pl, Kraków.
- Szmytkie R., 2009. Miasta-zlepieńce na Śląsku Dolnym i Opolskim. *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego* 6, Wrocław.
- Szmytkie R., 2011. Osiedla wiejskie w granicach administracyjnych dużego miasta (przykład Wrocławia). W: Ślodziak J. (red.), *Procesy suburbanizacji w wybranych miastach Polski*. *Studia miejskie* 3, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, 159–186.
- Szulc H., 1963. Osiedla podwrocławskie na początku XIX wieku. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Środowisko Wrocławia. Informator. 2010. Lemitor. Ochrona Środowiska sp. z o.o., Wrocław.
- Wrocław w liczbach 1945-73. 1974. Miejski Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- Wyrzykowski J., Marak J., 2010. Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym. Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław.
- Zathey M., 2003. Wrocławska strefa suburbanalna. W: I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*. XVI Konwersatorium wiedzy o mieście, Uniwersytet Łódzki, 239–246.
- Zmiany administracyjne miast 1945-1984. 1985. *Statystyka Polski, Statystyka Regionalna* 7, GUS, Warszawa.
- Żółty szlak turystyczny dookoła Wrocławia im. dr. Bronisława Turonia. Przewodnik turystyczny. 2005. Spółka Autorska Z.K. Garbaczewscy, Wrocław.

Strony internetowe

www.domslubny.com.pl
www.hoteljasek.com.pl
www.karczmarzym.pl
www.mapa.pf.pl
www.maps.google.pl
www.mpk.wroc.pl
www.pkp.pl
www.polbus.pl
www.wroclaw.pl