



Raport Instytutu Sobieskiego

Nr 10/2005

2005 01 20

„Czym byłby Rzym bez Tybru?”

Piotr Libicki

TWORZYMY IDEE DLA POLSKI



Instytut Sobieskiego
ul. Nowy Świat 27, 00-029 Warszawa
tel./fax: (022) 826 67 47
tel.: (022) 211 12 75
fax: (022) 211 12 76

e-mail: sobieski@sobieski.org.pl
<http://www.sobieski.org.pl>

Volkswagen Bank Polska S.A.
45 2130 0004 2001 0340 1999 0001

Piotr Libicki

piotr.libicki@sobieski.org.pl

Wizje urbanistyczno-architektoniczne rozwoju obszarów nadwarciańskich Miasto ku rzece. O konieczności powrotu Poznania nad Wartę.

Wrażliwość estetyczna

Poznań bez wątpienia jest jednym z miast w Polsce o najlepiej zorganizowanej komunikacji samochodowej. Poruszanie się po mieście w zwykły dzień nie stanowi żadnego problemu, a w godzinach szczytu przejazd z jednego końca miasta na drugi może zabrać co najwyżej dwa razy więcej czasu. Niestety konsekwencją „komunikacyjnego priorytetu” niektóre ulice tracą swój śródmiejski charakter. Postawiony cel: szybciej, sprawniej, płynniej powoduje, że na drugi plan schodzą kwestie estetyczne, np. czy ulica jest ładna, czy otwiera interesującą perspektywę, czy w końcu ma odpowiedni charakter dla tej części miasta, czy jej charakter współgra z architekturą i otoczeniem. Pod tym względem, niestety,

Poznań wydaje się sobie nie radzić, a w każdym razie z tą kwestią ma większe problemy niż inne miasta. **Zapewne z powodu wrodzonego pragmatyzmu z jednej strony, z drugiej przykrego i wciąż pokutującego komunistycznego antyestetyzmu Poznaniowi brakuje estetycznej wrażliwości.**

W tej jeśli nie anty- to a- estetycznej perspektywie rzeka jest ciałem obcym w praktycznie zorganizowanym organizmie. Nie pełni już funkcji oczyszczającej śródmieście, nie pełni funkcji komunikacyjnej, nie jest siłą napędową urządzeń przemysłowych. Nie zdobi też miasta, bo pojęcie *ornare* jest obce i niezrozumiałe. Jest tylko kłopotliwą barierą i stanowić może zagrożenie, kiedy poziom

wody w rzece zbyt się podniesie. Odsunięcie się od tego kłopotliwego „cieku wodnego” wydaje się zupełnie naturalne, jest logiczną konsekwencją cywilizacyjnych przemian. Choć jest to sposób myślenia planistów poprzednich dekad, wiele z tego sposobu myślenia pozostało.

Estetyka miasta jest rzeczą równie ważną, a często nawet ważniejszą, od jego wąsko pojętej „praktyczności”. To, jak miasto wygląda, jakie robi wrażenie, jakie ma place, ulice, budynki jest ważne nie tylko dla wąskiej grupy historyków sztuki czy estetyków, ale również inwestorów. Wiele firm lokuje ogromne pieniądze we Wrocławiu. Na pytanie, dlaczego właśnie tu postanowili zainwestować wielu odpowiada: atrakcyjność miejsca. I mają tu na myśli nie jego komunikację, co w zakorkowanym Wrocławiu dziwić nie może, ale urodę, na którą wpływa m.in. piękne położenie nad samymi brzegami Odry. **Poznań, jeżeli chce zachować status miasta położonego nad Wartą, jeżeli chce być miastem atrakcyjnym, jeżeli chce być miastem**

przestrzennie uporządkowanym musi powrócić nad rzekę.

Pierwsze jaskółki – campus Politechniki Poznańskiej

Na szczęście pojawiły się oznaki przełamania „historycznego” myślenia. Dowodem tego jest powstałe na początku lat 90-tych osiedle domów przy ul. Serafitek. Choć nie jest to realizacja trafiona, po raz pierwszy po epoce komunizmu ktoś zauważył, że rzeka w Poznaniu istnieje, że przy rzece można budować, że rzeka może być atrakcyjna. Było to zjawisko odosobnione i aż 10 lat czekać trzeba było na kolejną realizację odwołującą się do Warty – budynek mieszkalny „Wstęga Warty”. Choć ma on swoich przeciwników to dobrze, że powstał. Żadnych kontrowersji nie budzi natomiast realizowany projekt kampusu Politechniki Poznańskiej na Piotrowie autorstwa prof. Mariana Fikusa. Jest on realizacją odpowiednią dla przestrzeni, w której powstaje, z centrum wykładowym i biblioteką jako najważniejszymi budynkami. Wprowadza on nieobecną

dotychczas w krajobrazie Poznania nową monumentalną architekturę w okolicę rzeki. Dostrzeżono, że rzeka może współtworzyć charakter architektury – integralną częścią projektu prof. Mariana Fikusa jest przecież nadrzeczna promenada. Do analogicznego zagospodarowania pozostaje właściwie cały odcinek wzdłuż Cybiny, aż do mostu przy Śródcie. Biurowce, banki, gmachy użyteczności publicznej powinny powstawać właśnie tu, tworząc efektowną nadrzeczną panoramę.

Radość budzi również najnowsza realizacja na terenie starego portu rzeczno – „Osiedle nad Wartą”. Powstałe domy prezentują się bardzo atrakcyjnie od strony Ostrowa Tumskiego, a piękny widok z ich okien na katedrę możemy sobie wyobrazić. Do listy działań „na rzecz obecności rzeki” dodać należy oddany w zeszłym roku nowy most św. Rocha. Dzięki niemu możemy uświadomić sobie fakt, że most to nie tylko budowla inżynierska, przeprawa przez rzekę, ale architektura. To dzięki św. Rochowi po raz pierwszy otwarcie zaczęto mówić o powrocie Poznania nad Wartę.

O potrzebie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów nadwarciańskich

Charakter całego odcinka Warty w granicach Poznania musi być określony. Z zasady w mieście nie może być miejsca nawet na skrawek ziemi niezdefiniowanej.

Przypadkowość ceniona w rezerwatach przyrody czy w górach jest miastu pojęciem obcym. Dlatego, jeżeli nawet pewne tereny nadwarciańskie mają pozostać w stanie nienaruszonym, naturalnym, nieurbanizowanym, to należy to określić. Wydaje się, że taki charakter mają i powinny zachować tereny nad Wartą rozciągające się na południu od mostu Przemysła I w kierunku Starołęki, a na północy od mostu Lecha w kierunku Czerwonaka. Określony charakter ma również prawy brzeg Warty pomiędzy mostami Przemysła I i Królowej Jadwigi. Teren ten stanowi wyjątkowo dobrze utrzymany, przyjemny park wzdłuż rzeki, którego jedynym problemem wydaje się być skryta wśród drzew ruina dawnego ośrodka sportowego. Przyzwoicie

przedstawia się teren pomiędzy mostami Królowej Jadwigi i św. Rocha po lewej stronie rzeki. Mamy tu park i promenadę, przebiegającą w części tuż pod oknami wspomnianej wcześniej „Wstęgi Warty”. Konkretna urbanistyczna wizja godna pochwały realizowana jest na terenie dawnego portu – osiedle świadomie historyzujących domów. W ich wypadku należy jednak zwrócić uwagę na jedno niebezpieczeństwo, które jeszcze lepiej uświadamia nam zespół kolorowych domów wzdłuż ulicy Serafitek. Jest to problem „nieodpowiedniości”, a tak dokładniej problem osiedla w centrum miasta, który wynika z braku całościowej wizji zagospodarowania terenów nadwarciańskich.

***Decorum* czyli odpowiedni, czyli piękny**

To, co właściwe w jednym miejscu, w innym może okazać się zupełnie nieodpowiednie. W starożytności przytaczano historię dwóch rzeźbiarzy, którzy mieli wykonać posągi przeznaczone na zwieńczenie świątyni. Kiedy je ustawili przed komisją ta zachwyciła się rzeźbami pierwszego z nich: wydawały się doskonałe,

miały świetne proporcje, perfekcyjnie opracowany detal. Figury wykonane przez drugiego rzeźbiarza były dziwnie wydłużone, wręcz monstrualne, a całość nie robiła harmonijnego wrażenia. Sędziowie byli już o krok od powierzenia wykonania posągów pierwszemu z rzeźbiarzy, ale postanowili jeszcze sprawdzić jak rzeźby zaprezentują się na właściwym dla nich miejscu, na szczycie świątyni. I tu, ku zaskoczeniu wszystkich, wrażenie było zupełnie odwrotne. Skrót perspektywiczny, który tworzył się między obserwatorem a posągami oraz odległość spowodowały, że to co wydawało się wydłużone nagle stawało się niezwykle proporcjonalne i harmonijne, a to co z bliska było piękne na szczycie świątyni stawało się bezkształtne. I w ten sposób zadanie powierzono drugiemu z rzeźbiarzy. Podobnie z architekturą. Blok mieszkalny na wsi jest równie nieodpowiedni jak jednorodzinny dom przy rynku starego miasta. A Osiedle mieszkaniowe w śródmieściu jak czteropiętrowa kamienica z poddaszem w willowej dzielnicy. Niestety ten błąd popełniono, pozwalając na początku lat 90-

tych postawić osiedle domów mieszkalnych na ulicy Serafitek, w centrum miasta. Tak samo stało się wcześniej, kiedy ulicę na Ostrowie Tumskim, zabudowano – o zgrozo – „bliźniakami” i takie niebezpieczeństwo powstaje w wypadku „Osiedla nad Wartą”. Choć tu, mimo nazwy, wydaj się, że śródmiejski charakter ma szansę wziąć górę. Warto pomyśleć o takim właśnie willowym i osiedlowym zagospodarowaniu terenów nieco dalej, wzdłuż Warty i Cybiny za mostami kolejowymi. Dziś są to tereny kompletnie zapomniane lub też wykorzystywane przemysłowo.

W śródmieściu dużego miasta, a takim jest Poznań, nie ma miejsca na osiedlową architekturę. Tu musi powstawać śródmiejska tkanka miasta z nowymi ulicami, skwerami, placami, kamienicami i efektownymi gmachami.

Stare koryto Warty

I tu wyzwanie wydaje się największe – dla wszystkich. Właściwie, gdy mówimy

o rzece w Poznaniu od tego miejsca należałoby zacząć.

Kiedy pod koniec XIX wieku podjęto decyzję o zasypaniu zachodniego ramienia Warty, tzw. Zgniłej Warty, z której stojących wód wydobywał się odór nie do zniesienia, w tym miejscu zaraz potem powstała ul. Mostowa. Kiedy natomiast w 1968 roku zasypano stare koryto Warty, w miejscu tym, oddalonym od Starego Miasta ok. 300 m., przez kolejne 37 lat niewiele się wydarzyło. Powstały cztery parkingi i boisko do gry w piłkę, a które z nich jest trwalszą strukturą trudno ocenić. Niezależnie od tego, czy starym korytem Warty znów popłynie woda czy nie, z tą przestrzenią bezwzględnie trzeba coś zrobić. Trzeba ją urbanistycznie zagospodarować. Nie zauważanie tego faktu można jedynie tłumaczyć opisanym na wstępie brakiem wrażliwości estetycznej, co jednak nie usprawiedliwia.

Rozwiązaniem idealnym, które rzeczywiście oznaczałoby pełny powrót Poznania nad Wartę, byłoby odtworzenie starego koryta rzeki. Nie musi to oznaczać zmiany jej biegu, ale dodatkowe ramię,

które miastu przywracałoby charakter, jaki miało przez setki lat. Wartość historyczna i estetyczna tej rehabilitacji Warty byłaby nie do przecenienia. Moglibyśmy znów mieć miasto u brzegu rzeki, wzdłuż której biegłyby ulice i wysadzane drzewami bulwary.

Chwaliszewo, Czartoria, ul. Ewangelicka miałyby szansę znów stać się urokliwymi ulicami, a ul. Wenecka, zabudowana po nabrzeże nowoczesnymi kamienicami, znów zasłużyłaby na swoją nieprzypadkową historycznie nazwę. Dodatkowo planowany most Berdychowski tworzyłby logiczny, pozbawiony przypadkowości łącznik komunikacyjny pomiędzy dziś przypadkowo zanikającą w okolicy Politechniki ul. Berdychowo (naturalną kontynuacją pięknej arterii wzdłuż Jeziora Maltańskiego) a zapomnianą kompletnie ul. Ewangelicką. Ta z kolei mogłaby logicznie, wzdłuż rzeki, przenosić ruch z ul. Kazimierza Wielkiego aż do skrzyżowania z Mostową i Woźną, tak, jak trafnie zaproponował to gdański projektant mgr inż. Krzysztof Wrześniowski. Program to obszerny, ale nie nierealistyczny.

Pamiętać należy, że na koncepcję śródmiejskiego zagospodarowania czekają jeszcze Ostrów Tumski i Śródka, a nie bez znaczenia dla tych planów – może nawet o kluczowym znaczeniu – jest decyzja dotycząca przyszłości ul. Solnej oraz ewentualnej budowy trasy komunikacyjnej wzdłuż linii kolejowej. Wtedy też można by rozpocząć dyskusję o odtworzeniu historycznego traktu Śródka-Ostrów Tumski-Chwaliszewo-Stare Miasto.

Tereny zalewowe

Jest jeszcze jedna niezwykła okoliczność dotycząca Warty w Poznaniu, rzecz niespotykana w miastach tej wielkości w Europie Zachodniej. Ogromne łąki nazywane terenami zalewowymi. Jak w wiejskim krajobrazie mają swój charakter i wartość estetyczną, to w Poznaniu stanowią wartość niezdefiniowaną. Nie każdy kawałek ziemi porośnięty trawą jest skwerem lub parkiem. Miasto ma przecież doskonałe doświadczenie w parkowym zagospodarowaniu terenów nadwodnych,

czego przykładem wzorowo urządzone tereny nad Jeziorem Maltańskim. Może podobne rozwiązania – trasy spacerowo-rowerowe, obsadzone drzewami chodniki i wypielegnowane trawniki – powinny pojawić się przy samej rzece? Ich okresowe podtopienie nie przynosiłoby żadnych komplikacji czy strat a łączyłoby się jedynie z chwilowym wyłączeniem z użytkowania. W śmiałych koncepcjach dla terenów nadwarciańskich można by nawet rozważyć częściowe puszczenie ruchu samochodowego przy rzece, ale nie wielkich tras, tylko spokojnych alei obsadzonych drzewami. Podtopienie tych tras w czasie wezbrań wody byłoby dopuszczalne, tak jak dzieje się to w innych miastach, np. w Paryżu, kiedy trasę taką wyłącza się po prostu z ruchu. Podróżowanie samochodem w dolinie rzeki jest z punktu widzenia kierowcy interesującym wrażeniem, a pamiętajmy, że i oni posiadają lub posiadać powinni wrażliwość estetyczną.

W samym centrum przybliżenie miasta do rzeki może się odbyć również przez budowę wysokich, często

dwustopniowych nabrzeży. Nabrzeża takie dawałyby szansę na powstawanie nowej architektury, nowych ulic i bulwarów, na tworzenie prawdziwie miejskiego krajobrazu tuż przy rzece. Poza historycznymi nabrzeżami, jakie istniały wzdłuż starego koryta Warty, strukturę taką powinien posiadać Ostrów Tumski. Dałoby to choćby możliwość wzniesienia kurtynowego rzędu domów, przysłaniających osiedle „bliźniaków”. Tak samo porządkowałyby odcinek Cybiny na wysokości Środki, aż do mostu kolejowego.

Budowlany priorytet

Kiedy oglądamy te zupełnie nie zagospodarowane ogromne przestrzenie w samym sercu miasta zdziwienie budzić musi zjawisko, które powszechnie w mieście obserwujemy. Większość inwestycji budowlanych w Poznaniu wyrzucanych jest na peryferia. W efekcie często interesująca i dobra architektura zamiast zdobić śródmieście, być podziwiana przez jego mieszkańców i turystów, zapełniać ogromne

połacie ziemi niczyjej, pozostaje w większości nieznaną, a Poznań, miasto 600-tysięczne (dwa razy większe od Strasburga!), robi wrażenie miasta małego i prowincjonalnego, gdzie 500 metrów od Starego Rynku zaczynają się nadwarciańskie łąki! I nie da się tych faktów usprawiedliwiać historią, że Poznań w XIX wieku był miastem-twierdzą. Poznań na przełomie wieków rozwinął się niezwykle i rozwój ten powinien być kontynuowany, ale nie na peryferiach, ale w śródmieściu. Czy uniwersytecki kampus zamiast na Morasku nie mógłby powstawać w ciągu założenia Politechniki Poznańskiej, współtworząc pierzeję monumentalnych gmachów? Czy udany biurowiec na skrzyżowaniu Serbskiej i Piątkowskiej, budynek Winogradzkiego Centrum Biznesu i wiele innych dobrych obiektów nie mogłoby ozdabiać prawego brzegu Warty, pełniąc rolę kurtyny zasłaniającej domy na Serafitek? Oczywiście, że tak.

Jeżeli Poznań ma mieć spójny, nowoczesny charakter i chce odzwierciedlać swój rzeczywisty rozmiar

wielosettysięcznego organizmu miejskiego, bezwzględnie należy energię budowlaną miasta skierować do jego centrum. Jest to bez wątpienia wielkie wyzwanie dla urbanistów i wielkie wyzwanie dla architektów, o jakim wielu z nich w innych krajach może jedynie pomarzyć. Ale tylko wielkie wyzwania przyniosą autorom, miastu, jego mieszkańcom sławę i chwałę.

Wizja przyszłości

Nie wiem, czy tak zarysowany program dla Warty w Poznaniu jest w całości możliwy do zrealizowania. Biorąc pod uwagę sytuację, z jaką dziś mamy do czynienia, może się on wydawać idealistyczny czy wręcz utopijny. Dlatego niech jego celem będzie przynajmniej zwrócenie uwagi na rzekę i próba wskazania na wartości, jakie płyną z jej posiadania. Jeżeli w drugim etapie te kilka zasadniczych uwag zarysuje choć fragmentaryczny horyzont naszych dążeń, to wtedy uznam to za pierwszy krok w dobrym kierunku. Kiedy natomiast w 2025 roku Poznań prezentować się będzie jak w tym

króciutkim „pamiętniku z przyszłości”, uznaję to za sukces.

„Rok 2025. Od pięciu lat mieszkam w Radzewicach, około 30 kilometrów na południe od Poznania. Z miasta wyprowadziłem się w momencie, gdy ruch samochodowy osiągnął takie natężenie, że poruszanie po nim stało się koszmarem. Specjalnie wybrałem miejscowość położoną nad Wartą i, jak wielu moich znajomych, kupiłem łódź. Trzymam ją w obszernej zatoczce, niedaleko przystanku pociągu wodnego, pływającego na trasie Śrem-Poznań. Droga łodzią do Poznania trwa nieco dłużej niż samochodem, około 50 minut, ale rzeka, mimo nasilającego się wciąż ruchu, jest pławna. Pokonuję tę drogę codziennie, bo to właściwie najłatwiejszy i najprzyjemniejszy sposób, by dotrzeć do mojego biura na Woźnej. Uwielbiam widok, kiedy za Czapurami i Wiórkiem, na wysokości Starołęki, nad brzegiem rzeki, ukazują się piękne osiedle eleganckich domów, których ogrody schodzą do samej wody. Potem od mostu Przemysła, aż do św.

Rocha płynę wzdłuż bulwarów obsadzonych regularnie przystrzyżonymi drzewami. W końcu, na wysokości Starej Warty (podobno swego czasu stare koryto rzeki zasypano i przez 45 lat było tu zarośnięte chwastami pole w środku miasta), zostawiam łódź w porcie przy Ostrowie Tumskim. Rano trudno tu znaleźć wolne miejsce, dlatego też wykupiłem abonament. W ładny dzień nie odmawiam sobie wypicia filiżanki kawy w „Veducie”, bo widok na zabudowę prawego brzegu, na nowoczesne gmachy miejskie, teatr i nowe muzeum jest hipnotyzujący. Człowiek jest w stanie zapomnieć o całym Bożym świecie. Jeśli mi się to zdarzy wbiegam szybko na most Berdychowski i ul. Ewangelicką, wzdłuż Starej Warty, biegnę do biura. Męczarnię ośmiu godzin spędzanych w czterech ścianach rekompensuję sobie pięknym widokiem. Poznań bez tej rzeki nie byłby tym samym miastem.”

Poznań, dnia 19 stycznia 2005 roku

**II Debata Warciańska: Warta w Poznaniu,
Poznań nad Wartą**