

ISBN 978-83-62673-42-1

34

Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 34

Rozprawy Naukowe IGRR UW.

PRZEKSZTAŁCENIA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ WROCŁAWIA UJĘCIE GEOGRAFICZNE vol. 2.

pod redakcją Pawła Brezdenia i Roberta Szmytkie



Wrocław 2014

Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne

vol. 2.

pod redakcją
Pawła Brezdenia
i Roberta Szmytkie

Wrocław 2014

Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne

vol. 2.

pod redakcją
Pawła Brezdenia
i Roberta Szmytkie

Wrocław 2014

Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 34

Redaktor serii
Zdzisław Jary

Redaktor techniczny
Marek Kasprzak

Recenzent tomu
prof. dr hab. Jerzy Wyrzykowski

Skład komputerowy
Zuzanna Helis (Helis House)

Projekt graficzny okładki
Marek Kasprzak

Ilustracja na okładce:
Widok Wrocławia w kierunku północno-wschodnim z punktu widokowego
na 49. piętrze Sky Tower., autor Waldemar Spallek

Zalecane cytowanie
Brezdeń P., Szmytkie R. (red.), 2014, Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne. Vol. 2. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 34, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.

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

©Copyright 2014 by Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytetu Wrocławskiego

ISBN 978-83-62673-42-1

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

Druk i oprawa
Sowa – Druk na Życzenie
www.sowadruk.pl

Spis treści

WPROWADZENIE	9
SYTUACJA DEMOGRAFICZNA WROCŁAWIA NA TLE NAJWIĘKSZYCH MIAST POLSKI (STANISŁAWA GÓRĘCKA, PRZEMYSŁAW TOMCZAK)	13
1. Wprowadzenie	13
2. Ruch naturalny	15
3. Migracje	18
4. Struktura ludności według płci i wieku	21
5. Perspektywy zmian liczby i struktury ludności według płci i wieku	27
6. Podsumowanie	32
Literatura	34
GEOGRAFICZNE UWARUNKOWANIA PRZESTĘPCZOŚCI NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA (AGNIESZKA LISOWSKA, PATRYCJA JĘDRZEJEWSKA, WOJCIECH JURKOWSKI, ARKADIUSZ OCHMAŃSKI, MARTA RĘGOROWICZ, KRZYSZTOF STADNICZUK)	35
1. Wprowadzenie	36
2. Metoda analizy	38
3. Obszar badań	38
4. Przestępczość we Wrocławiu	40
4.1. Zabójstwa	40
4.2. Zgwałcenia	44
4.3. Pobicia	47
4.4. Kradzieże samochodów	49
4.5. Rozboje	53
5. Przestępczość w przestrzeni i funkcjonowaniu poszczególnych dzielnic (analiza przestępczości w odniesieniu do konkretnych wskaźników)	55
6. Uwarunkowania przestępczości – czy duże miasta generują przestępczość?	57
7. Podsumowanie	59
Literatura	61
UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI MIEJSKIEJ. O STRUKTURZE PRZECHODNIÓW W DZIELNICY STARE MIASTO WE WROCŁAWIU (MAGDALENA MAYER)	62
1. Wprowadzenie	62
2. Dlaczego centrum Wrocławia?	63
3. Metodologia	64
4. Użytkownicy centrum	67
4.1. Struktura płci	67
4.2. Struktura wieku	69
4.3. Struktura wielkości i rodzaju grupy	76
5. Podsumowanie	80
Literatura	81
WROCŁAWSKY PATRONI WROCŁAWSKICH ULIC (BARBARA MISZEWSKA)	82
1. Wprowadzenie	82
2. Charakterystyka pochodzenia i dziedzin działalności wrocławskich patronów ulic	84
3. Podsumowanie	91
Literatura	92

**PASAŻERSKI TRANSPORT KOLEJOWY ORAZ JEGO POWIĄZANIA
Z WYBRANYMI RODZAJAMI TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO
W UJĘCIU WEWNĄTRZMIEJSKIM WE WROCŁAWIU**

(SŁAWOMIR KSIĄŻEK, MICHAŁ SUSZCZEWICZ)	93
1. Wprowadzenie	94
2. Główne założenia pracy	94
3. Stacje i przystanki kolejowe we Wrocławiu – infrastruktura zapewniająca powiązania między transportem kolejowym a wybranymi rodzajami transportu miejskiego	96
4. Pasażerskie połączenia kolejowe realizowane w granicach administracyjnych Wrocławia	103
5. Integracja kolejowych połączeń osobowych z systemem miejskiego transportu zbiorowego	111
6. Podsumowanie	117
Literatura	117

ZAGOSPODAROWANIE OBIEKTÓW POTRANSPORTOWYCH

WE WROCŁAWIU (MATEUSZ SMOLARSKI, ROBERT SZMYTKIE)	118
1. Wprowadzenie	118
2. Wrocław jako węzeł komunikacyjny	119
3. Dworzec Kolei Wąskotorowej na Placu Staszica	121
4. Dworzec Świebodzki	126
5. Dworzec Górnośląski	134
6. Lotnisko Gądów przy ul. Legnickiej we Wrocławiu	136
7. Port Miejski we Wrocławiu	140
8. Podsumowanie	143
Literatura	144

NIEISTNIEJĄCE LINIE TRAMWAJOWE WE WROCŁAWIU NA TLE

WSPÓŁCZESNEJ SIECI TRAMWAJOWEJ (ANNA KARAŚ, PAWEŁ BREZDEŃ)	145
1. Wprowadzenie	145
2. Rozwój komunikacji tramwajowej we Wrocławiu	146
2.1. <i>Tramwaje konne</i>	146
2.2. <i>Tramwaje elektryczne</i>	147
2.3. <i>Miejski przewoźnik</i>	148
3. Rys historyczny budowy i likwidacji linii tramwajowych w latach 1877–2011	149
4. Pozostałości torowisk tramwajowych we Wrocławiu	150
5. Analiza zmian spójności sieci tramwajowej we Wrocławiu z wykorzystaniem grafów	174
6. Podsumowanie	180
Literatura	182

ZAGOSPODAROWANIE DAWNYCH ZAKŁADÓW

PRZEMYSŁU ROLNO-SPOŻYWCZEGO WE WROCŁAWIU

(ROBERT SZMYTKIE, PRZEMYSŁAW GNIŁKA, MAREK JASKÓLSKI)	183
1. Wprowadzenie	183
2. Browar Piastowski	184
3. Rzeźnia miejska we Wrocławiu	191
4. Młyn Maria i Młyn Feniks	196
5. Młyn Sułkowice	200
6. Cukrownia „Wrocław”	204

7. Zabytki techniki we Wrocławiu jako potencjalne atrakcje turystyczne	209
8. Podsumowanie	210
Literatura	211

WIZERUNEK WROCŁAWIA W ŹRÓDŁACH PRASOWYCH

W OKRESIE STALINIZMU (ANNA SIKORSKA, DOMINIK SIKORSKI)	213
1. Wprowadzenie	213
2. „Gazeta Robotnicza” a „Słowo Polskie”	215
3. Metody i warsztat badawczy. Problemy badawcze. Hipotezy badawcze	219
4. Wizerunek ogólny Wrocławia	223
5. „Przeciętny wrocławianin”	228
6. Architektoniczny wizerunek Wrocławia	234
7. Podsumowanie	239
Literatura	240

Wprowadzenie

Prezentowana publikacja jest drugim tomem cyklu rozpraw naukowych, poświęconych problematyce przekształceń przestrzeni miejskiej Wrocławia. Wśród jego autorów, podobnie jak w tomie pierwszym wydanym w roku 2012, znaleźli się pracownicy i doktoranci Zakładu Analiz Regionalnych i Lokalnych Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, a także studenci z kół naukowych działających w Instytucie: Koła Naukowego Studentów Geografii im. Juliana Czyżewskiego oraz Studenckiego Koła Naukowego Geografów „Human Geography”. Geografowie z wrocławskiego ośrodka z sekcji społeczno-ekonomicznej tym razem zebrali w jednej serii opracowania dotyczące Wrocławia z zakresu zagadnień demograficzno-społecznych, przekształceń funkcjonalno-przestrzennych w systemie transportowym i obszarach przemysłowych miasta. W opracowaniu znalazły się także ujęcia historyczne zagadnień dotyczących tożsamości lokalnej i wizerunku miasta.

Pierwsze opracowanie, autorstwa Stanisławy Góreckiej i Przemysława Tomczaka, poświęcone jest sytuacji demograficznej Wrocławia na tle pozostałych największych miast Polski: Warszawy, Łodzi, Krakowa i Poznania oraz miast ogółem. Przeprowadzone analizy obejmują lata 1990–2012, tj. cały okres transformacji ustrojowej i społeczno-gospodarczej, który w znaczący sposób wpłynął na przebieg procesów demograficznych z zakresu ruchu naturalnego i migracji oraz kształtowania się struktur demograficznych ludności.

Agnieszka Lisowska, Patrycja Jędrzejewska, Wojciech Jurkowski, Arkadiusz Ochmański, Marta Ręgorowicz i Krzysztof Stadniczuk w zbiorowym opracowaniu dotyczącym geograficznych uwarunkowań przestępczości na przykładzie Wrocławia podjęli się analizy zróżnicowania przestrzennego przestępczości w mieście. Zagadnienie to przedstawiono na przykładzie Wrocławia, wychodząc z założenia, że miasto, będąc zbiorowiskiem ludności *de facto* heterogenicznej pod różnymi względami, jest znakomitym środowiskiem do powstawania różnych negatywnych zjawisk, w tym także przestępczości. W pracy wykorzystano dane uzyskane z Głównego Komisariatu Policji we Wrocławiu w podziale na 10 obszarów działania komisariatów

rejonowych w latach 2007–2013, dotyczące pięciu grup przestępstw: zabójstwa, pobicia, gwałty, kradzieże samochodów oraz rozboje.

Magdalena Mayer w swojej pracy przedstawiła wyniki badań w zakresie kierunków przemieszczeń i koncentracji ruchu pieszego w centrum Wrocławia. Zastosowała rozpowszechnioną przez J. Gehla metodę zliczania przechodniów w wybranych punktach miasta. Głównym celem przeprowadzonych badań było określenie struktury przechodniów użytkujących centrum miasta. Autorka przyjęła założenie, że centrum miasta mające charakter wielofunkcyjny koncentruje największą i najbardziej zróżnicowaną celowo liczbę takich przemieszczeń. Skomplikowana sieć powiązań implikuje wiele problemów, w tym tworzenie sprawnego systemu komunikacji czy komplementarne wnioskowanie w zakresie strategii zarządzania przestrzenią.

Opracowanie Barbary Miszewskiej poświęcone jest wrocławskim patronom ulic w mieście. Nazwy ulic są bardzo ważnym elementem tzw. szaty informacyjnej miasta. Opracowanie dotyczy tych ulic, które zawdzięczają swoje nazwy Polakom związanym z powojenną historią Wrocławia. Wprowadzanie takich nazw w mieście jest świadectwem nie tylko docenienia osiągnięć ich patronów, lecz także dowodem ukształtowanej tożsamości lokalnej wrocławian.

Problematyka dotycząca pasażerskiego transportu kolejowego i jego powiązań z wybranymi wewnętrznymi rodzajami transportu w mieście znalazła swoje miejsce w opracowaniu Sławomira Książka i Michała Suszczywicza. Jego celem, w zamyśle Autorów, było przedstawienie stanu obecnego i możliwości wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego na potrzeby wewnętrznego zbiorowego transportu we Wrocławiu. W omawianym rozdziale publikacji obok charakterystyki infrastruktury znajdującej się w otoczeniu stacji i przystanków kolejowych w mieście znajdziemy analizę stanu obecnego połączeń kolejowych realizowanych w granicach administracyjnych Wrocławia, wraz z możliwością połączenia potencjału transportu kolejowego z transportem autobusowym i tramwajowym w jeden wewnętrzny zintegrowany system komunikacji.

Mateusz Smolarski i Robert Szmytkie podjęli się problematyki zagospodarowania obiektów potransportowych we Wrocławiu. Rangę tego zagadnienia podkreśla fakt, że rozwój miasta od początku związany był z przebiegiem szlaków komunikacyjnych, które kształtowały gospodarkę Wrocławia jako głównego ośrodka handlu na Śląsku. Dominująca rola Wrocławia w regionie jeszcze bardziej zarysowała się w XIX wieku wraz z rozwojem przemysłu oraz kolei, dzięki czemu miasto stało się znaczącym węzłem komunikacyjnym. Ciągła transformacja systemu transportowego, zwłaszcza na przełomie XX i XXI wieku, przyczyniła się jednak do licznych zmian w przebiegu cią-

gów komunikacyjnych w granicach Wrocławia oraz zmian w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej, polegających na przystosowaniu obiektów niegdyś związanych z obsługą transportu do pełnienia nowych funkcji. Celem opracowania była analiza przemian funkcjonalnych, jakie dokonały się na terenach związanych niegdyś z obsługą transportu we Wrocławiu.

Kolejne opracowanie dotyczy nieistniejących linii tramwajowych we Wrocławiu na tle współczesnej sieci tramwajowej w mieście. Autorzy opracowania – Anna Karaś i Paweł Brezdeń – zaprezentowali rozwój sieci tramwajowej we Wrocławiu z określeniem jej uwarunkowań i przyczyn zmian od końca XIX wieku do czasów współczesnych. Opisyany w opracowaniu proces budowy i likwidacji linii i tras tramwajowych w mieście w latach 1877–2011 stanowi tło do identyfikacji oraz współczesnej inwentaryzacji zachowanych i nieużytkowanych fragmentów torowisk tramwajowych w przestrzeni miejskiej Wrocławia. W opracowaniu zawarto również analizę i ocenę zmian stopnia spójności sieci tramwajowej w mieście z wykorzystaniem grafów.

Opracowanie Roberta Szmytkie, Przemysława Gniłki i Marka Jaskólskiego porusza zagadnienie zagospodarowania dawnych zakładów przemysłu rolno-spożywczego we Wrocławiu. Tradycja tej branży przemysłu jest w mieście bardzo długa i sięga okresu średniowiecza, kiedy powstały młyny wodne na Odrze czy Jatki Miejskie. Na szerszą skalę przemysł rolno-spożywczy rozwinął się we Wrocławiu w XIX wieku, a przed 1945 r. był znaczącym ośrodkiem przetwórstwa spożywczego. Transformacja gospodarcza po 1989 r. przyczyniła się do znaczących zmian w strukturze funkcjonalnej miasta, przy czym najbardziej dotkliwe zmiany dotyczyły zakładów przemysłu rolno-spożywczego, z których większość została zamknięta. W opracowaniu dokonano analizy zagospodarowania nieczynnych zakładów przemysłu rolno-spożywczego we Wrocławiu, przy czym skupiono się na dużych zakładach, które do niedawna decydowały o randze miasta jako jednego z najważniejszych w kraju ośrodków przemysłu spożywczego. Autorzy podjęli również próbę określenia potencjału turystycznego opisanych obiektów jako potencjalnych zabytków techniki.

Problematyka kształtowania się wizerunku miasta znalazła swoje miejsce w opracowaniu Dominika i Anny Sikorskich poświęconym analizie prasy wrocławskiej z okresu stalinizmu. Autorzy tekstu wśród licznych wrocławskich źródeł prasowych z lat 1948–1956 do szczegółowej analizy wybrali „Gazetę Robotniczą” i „Słowo Polskie”. Opracowanie w zamierzeniu Autorów jest próbą rekonstrukcji wizerunku Wrocławia kreowanego na potrzeby jego mieszkańców i osób przyjezdnych w trudnym okresie politycznym i gospodarczym nie tylko dla miasta, ale i całego państwa polskiego.

Zaprezentowane w tomie drugim opracowania są z jednej strony dopełnieniem badań nad przestrzenią miejską Wrocławia zawartych w tomie pierwszym, z drugiej zaś stanowią przyczynek do dalszych prac i analiz. Ten interesujący, zdaniem redaktorów tomu, zbiór opracowań traktuje niejednokrotnie o zagadnieniach słabiej rozpoznanych i jednocześnie niezwykle ważnych dla rozwoju społecznego i gospodarczego miasta. Całość stanowi kolejny wkład do dalszych, pogłębionych badań nad przemianami funkcjonalno-przestrzennymi Wrocławia.

Redaktorzy tomu Paweł Brezdeń, Robert Szmytkie

Stanisława Górecka, Przemysław Tomczak

Uniwersytet Wrocławski

Sytuacja demograficzna Wrocławia na tle największych miast Polski

Streszczenie: Artykuł przedstawia sytuację demograficzną Wrocławia na tle największych (powyżej 500 tys. mieszkańców) miast w Polsce, pokazuje różnice i podobieństwa w przebiegu procesów demograficznych oraz w kształtowaniu się struktur ludnościowych. Przemiany te zostały przeanalizowane w latach 1990–2012 oraz w perspektywie prognozy ludności GUS do roku 2035.

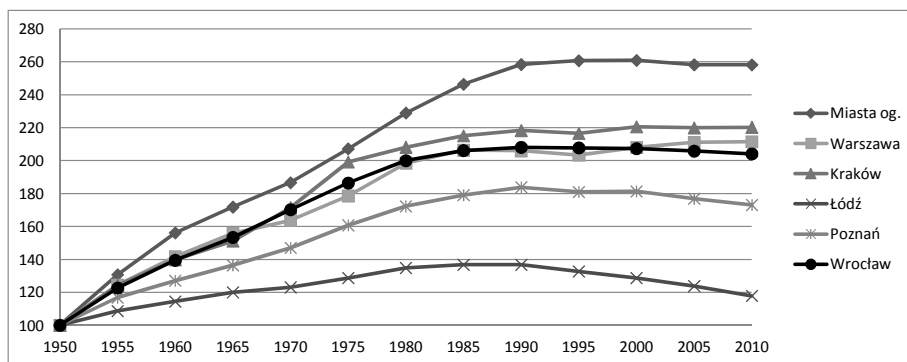
Analiza obejmuje cały okres transformacji ustrojowej i społeczno-gospodarczej, który w znaczący sposób wpłynął na przebieg procesów demograficznych. Rozpoczęcie transformacji systemowej było dla Wrocławia, podobnie jak dla pozostałych największych miast, początkiem sukcesywnego spadku liczby mieszkańców (efekt niekorzystnych tendencji w zakresie ruchu naturalnego, na które nieco później dodatkowo nałożyło się ujemne saldo migracji). Przemiany transformacyjne wpłynęły także niekorzystnie na struktury ludności według wieku i płci, co przede wszystkim uwidoczniło się w nasileniu procesu starzenia demograficznego.

1. Wprowadzenie

Po zakończeniu II wojny światowej w Polsce miał miejsce dynamiczny wzrost liczby ludności, co szczególnie wyraźnie zaznaczyło się w miastach. Liczba ludności miejskiej przyrastała w znacznie szybszym tempie niż liczba ludności wiejskiej, w efekcie czego udział mieszkańców miast w ogólnej liczbie ludności kraju wzrastał nieustannie, osiągając maksymalną wartość 61,9% w roku 2000. Od 2001 r. trend ten uległ zmianie i liczba mieszkańców miast sukcesywnie spada, maleje również ich udział w ogólnej liczbie ludności (w 2012 r. osiągnął poziom 60,6%).

Oslabienie dynamiki rozwoju ludności miejskiej zaznaczyło się już pod koniec lat 80., a przybrało na sile na początku obecnego stulecia (Petryszyn 2002; Górecka, Koziół 2004). Zjawisko to pojawiło się jeszcze wcześniej w największych, liczących powyżej 500 tys. mieszkańców, polskich miastach, które już od połowy lat 80. wykazywały stagnację, a nawet spadek liczby ludności. W efekcie tego udział największych miast w ogólnej liczbie ludności miejskiej nieustannie malał, z 26,4% w roku 1950 do 18,7% w roku 2012.

W całym okresie powojennym liczba mieszkańców największych miast Polski przyrastała w wolniejszym tempie niż liczba ludności miejskiej ogółem (ryc. 1). Wśród analizowanych miast najszybszym tempem wzrostu liczby mieszkańców wyróżniały się Kraków, Warszawa i Wrocław. Do połowy lat 60. tempo wzrostu liczby mieszkańców w wymienionych miastach było niemal identyczne, po roku 1970 najwyższą dynamiką zaczęły wyróżniać się Kraków oraz Wrocław, który w latach 1965–1998 miał nawet szybsze tempo przyrostu liczby mieszkańców niż stolica. W połowie lat 80. tempo to jednak wyraźnie osłabło i liczba Wrocławian rosła już bardzo powoli, osiągając maksimum 643,64 tys. w roku 1991. Była to najwyższa w dotychczasowej historii miasta liczba mieszkańców (pomijając przełom lat 1944 i 1945, kiedy to krótkotrwale liczba ludności wraz z uciekinierami ze wschodnich terenów III Rzeszy przekroczyła 1 milion (Cetwiński 1992).



Ryc. 1. Zmiany liczby ludności w miastach ogółem i w największych miastach Polski w latach 1950–2012 (1950=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS.

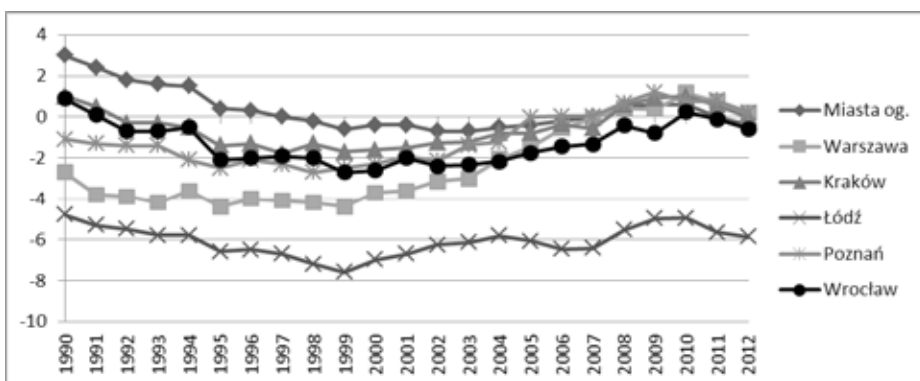
Rozpoczęcie w Polsce procesu transformacji systemowej było dla Wrocławia, podobnie jak dla pozostałych największych miast, początkiem sukcesywnego spadku liczby mieszkańców. Należy tu jednak podkreślić, że w latach 1990–1999 spadek ten we Wrocławiu był najmniejszy i wyniósł jedynie 0,8% (w Krakowie było to 1,3%, w Warszawie 2,2%, w Poznaniu 2%,

a w Łodzi aż 4,8%). Po 1999 r. ubytek liczby mieszkańców Wrocławia jeszcze nieznacznie się pogłębił, ale na koniec 2012 r. nie przekroczył 2% (w stosunku do 1990 r.).

Analizując zmiany ludnościowe Wrocławia na tle największych miast Polski, można zauważyć, że w okresie transformacji miasto to wyróżniało się jednokierunkowym trendem i bardzo stabilnym tempem zmian, w efekcie czego w latach 1990–2012 liczba jego mieszkańców nieznacznie zmalała, a spadki były rozłożone bardzo równomiernie w czasie. W pozostałych miastach doszło do znacznie większych ubytków ludności (Łódź, Poznań) lub nastąpiła zmiana trendu ze spadkowego na wzrostowy (Kraków i Warszawa).

2. Ruch naturalny

Spadek liczby ludności w największych miastach, który rozpoczął się wraz z przemianami transformacyjnymi, początkowo wynikał głównie z niekorzystnych tendencji w zakresie ruchu naturalnego, na które nieco później nałożyło się ujemne saldo migracji. Największe polskie miasta od lat wyróżniały się na tle kraju i pozostałych miast szczególnie niskim poziomem przyrostu naturalnego, który już od początku lat 90. zaczął przyjmować wartości ujemne, za wyjątkiem krótkotrwałego i niewielkiego wzrostu w Warszawie, Krakowie i Poznaniu w latach 2008–2011 (ryc. 2). Charakterystyczną cechą przyrostu naturalnego w największych miastach było ponadto jego duże zróżnicowanie na początku badanego okresu (w 1990 r. zawierał się on pomiędzy +1‰ a -4,8‰) i bardzo wyrównane (zbliżone do 0) wartości w 2012 r. we wszystkich miastach (z wyjątkiem Łodzi).

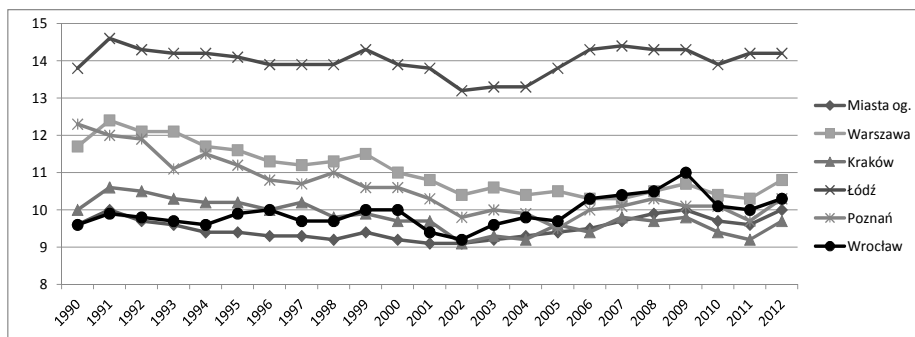


Ryc. 2. Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców w największych miastach Polski w latach 1990–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013).

Sytuacja Wrocławia w zakresie przyrostu naturalnego na tle największych miast przedstawiała się w sposób szczególny. Miasto, które w 1990 r. miało najwyższy poziom tego parametru, od 2005 r. osiągnęło najniższy przyrost naturalny (z wyjątkiem wspomnianej wcześniej Łodzi).

Niska wartość przyrostu naturalnego na początku lat 90. w największych miastach spowodowana była relatywnie wysokim poziomem umieralności, który był tam zdecydowanie wyższy niż w miastach ogółem. Charakterystyczne było to szczególnie dla Łodzi, Warszawy i Poznania (ryc. 3). Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w kolejnych latach w dużych miastach nastąpiły pozytywne zmiany i poziom współczynnika zgonów zaczął się obniżać, osiągając najniższe wartości w okresie 2002–2004. Nie przyczyniło się to jednak do poprawy przyrostu naturalnego, gdyż w tym czasie doszło do znacznie głębszego spadku rozrodczości. Po 2004 r. współczynnik zgonów w największych miastach ustabilizował się na poziomie ok. 10‰ (z wyjątkiem Łodzi, gdzie osiąga wartości pow. 14‰) i nie odbiega już od średniej dla miast ogółem.



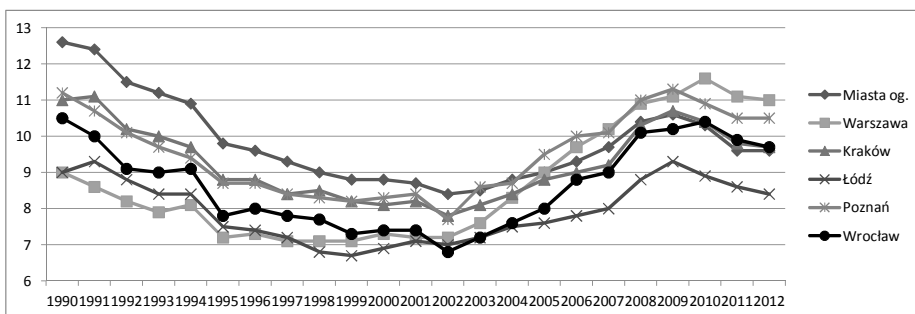
Ryc. 3. Zgony na 1000 mieszkańców w największych miastach Polski w latach 1990–2012
Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013).

W latach 90. na tle pozostałych największych miast najbardziej pozytywnie wyróżniał się Wrocław, który miał zdecydowanie najniższą wielkość współczynnika zgonów. Niestety od 2003 r. poziom umieralności we Wrocławiu zaczął wzrastać, osiągając najwyższą wartość w 2009 r., przez co miasto to uplasowało się na drugim miejscu, za Łodzią. W następnych latach sytuacja nieco się poprawiła, ale i tak Wrocław nie odzyskał swojej korzystnej pozycji z lat 90.

Na wielkość współczynnika przyrostu naturalnego w dużych miastach (podobnie jak w pozostałych miastach oraz w całym kraju) decydujący wpływ miał poziom współczynnika urodzeń, który od 1984 r. do 2002 r. nieustannie malał. Zmniejszające się w tym okresie natężenie urodzeń wynikało w dużym stopniu ze zmian w strukturze kobiet w wieku rozrodczym. Następował

bowiem sukcesywny spadek liczebności kolejnych generacji kobiet, które wchodziły w wiek najwyższej płodności, co powodowało nieustanne zmniejszanie się liczby urodzeń. Na niekorzystne zmiany w strukturze wieku rodzczego kobiet nałożyły się dodatkowo przemiany modernizacyjne polskiego społeczeństwa związane z procesami drugiego przejścia demograficznego, które przejawiały się między innymi spadkiem dzietności i płodności kobiet (Kurkiewicz 2008). Niską rozrodczość pogłębiała dodatkowo wysoka aktywność zawodowa kobiet, co w połączeniu z rosnącymi wymaganiami wobec uczestników rynku pracy nie sprzyjało rodzicielstwu (Kotowska 2007, s. 15).

Procesy modernizacyjne najsilniej zaznaczyły się w miastach, a zwłaszcza w tych największych, które już na początku lat 90. wyróżniały się znacznie niższym poziomem rozrodczości niż miasta ogółem (ryc. 4). Spadek rozrodczości w kolejnych latach nadal postępował i był szczególnie głęboki w okresie 1995–2002, co zaznaczyło się najbardziej w Warszawie, Łodzi i Wrocławiu. Od 2003 r. sytuacja zaczęła się jednak poprawiać ze względu na wchodzenie w wiek najwyższej płodności dużych liczebnie roczników kobiet, urodzonych w wyżu demograficznym przełomu lat 70. i 80. Współczynnik urodzeń w miastach zaczął wzrastać, jednakże najbardziej w tych największych, co sprawiło, że po 2010 r. miały one (z wyjątkiem Łodzi) wyższy poziom rozrodczości niż miasta ogółem.



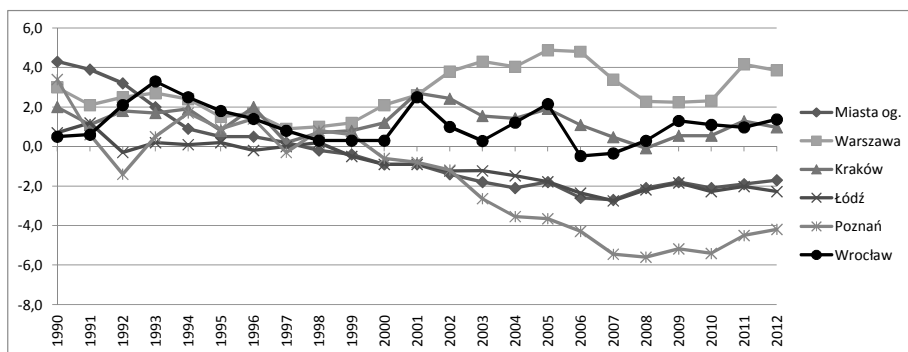
Ryc. 4. Urodzenia na 1000 mieszkańców w największych miastach Polski w latach 1990–2012
Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013).

Podobne do opisanych wyżej tendencje zmian natężenia urodzeń zaznaczyły się we Wrocławiu. Należy tu jednak zaznaczyć, że stolica Dolnego Śląska doświadczyła najgłębszego spadku rozrodczości i w 2002 r. osiągnęła najniższą odnotowaną wśród największych miast wartość – jedynie 6,8 urodzeń na 1000 mieszkańców. Wprawdzie w kolejnych latach współczynnik urodzeń wzrastał, to jednak nie osiągnął już wielkości z roku 1990.

3. Migracje

Jak już wspomniano wcześniej, osłabienie tempa rozwoju demograficznego w polskich miastach, jakie zaznaczyło się pod koniec lat 80., spowodowane było sukcesywnie malejącym przyrostem naturalnym, którego skutki początkowo łagodziło dodatnie saldo migracji. Jednakże i ono wkrótce zaczęło się obniżać i w 1998 r. po raz pierwszy w całym okresie powojennym osiągnęło wartość ujemną. Migracje, które do tego czasu były istotnym elementem rozwoju demograficznego miast (a w niektórych latach przyczyniały się do wzrostu liczby ich mieszkańców bardziej niż przyrost naturalny) stały się po 2002 r. głównym powodem ubytku liczby ludności w miastach.

Rozpatrując zmiany salda migracji w miastach (ryc. 5), można zauważyć, że na początku lat 90. było ono znacznie niższe w największych miastach niż w miastach ogółem. Pod koniec lat 90. wielkość salda migracji we wszystkich miastach przyjęła wartości zbliżone do zera, jednak od 2000 r. ponownie można zaobserwować zwiększające się coraz bardziej zróżnicowanie tego parametru. W Poznaniu i Łodzi (podobnie jak w miastach ogółem) tendencja spadkowa się utrzymała, a nawet pogłębiła, podczas gdy w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu doszło do wzrostu salda. W efekcie tego w 2012 r. współczynnik salda migracji zawierał się pomiędzy wartością 4‰ (Warszawa) a -4‰ (Poznań). We Wrocławiu saldo migracji prawie w całym badanym okresie było dodatnie (z wyjątkiem lat 2006 i 2007) i zmieniało się w stosunkowo wąskim zakresie, od maksymalnej wartości 3,3‰ osiągniętej w 1993 r. do -0,5‰ w roku 2006.

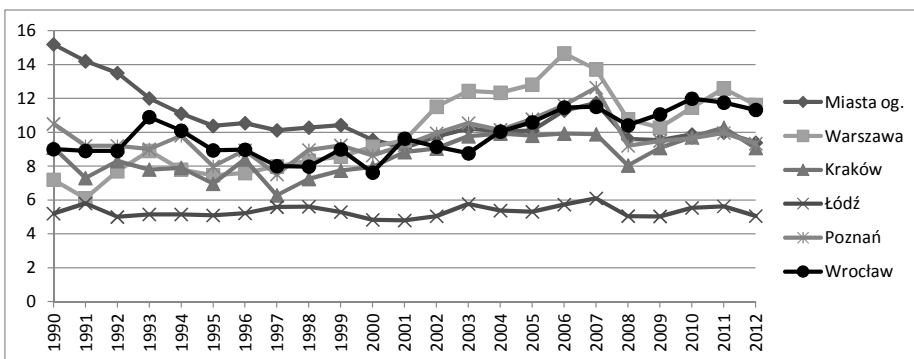


Ryc. 5. Saldo migracji (na 1000 mieszkańców) w największych miastach Polski w latach 1990–2012
Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013).

Zmiany wielkości salda migracji, jakie zostały odnotowane w miastach Polski w latach 1990–2012, były uwarunkowane wzajemnymi relacja-

mi między napływem i odpływem ludności. Tendencja spadkowa w zakresie salda, jaka pojawiła się w latach 90., spowodowana była osłabieniem tempa napływu ludności do miast. Wraz z narastaniem kryzysu ekonomicznego i pogłębianiem się trudności na rynku pracy, miasta zaczęły tracić siłę przyciągania, stając się coraz mniej atrakcyjne dla migrantów ze wsi (Górecka, Kozieł 2004, s. 27).

Spadek napływu ludności do miast zaznaczył się najwyraźniej pomiędzy rokiem 1990 a 2001, kiedy to jego wielkość obniżyła się z 15,2‰ do 9,1‰ (ryc. 6). Odmienna sytuacja zarysowała się w największych miastach polskich. Wprawdzie na początku lat 90. miały one znacznie mniejszy współczynnik napływu niż miasta ogółem, to w kolejnych latach napływ ludności utrzymywał się tam na prawie niezmiennym poziomie. W efekcie tego w 2001 r. poziom napływu we wszystkich miastach (z wyjątkiem Łodzi) był bardzo wyrównany i zawierał się w wąskim przedziale 8,8–9,6‰. W latach 2001–2007 napływ do miast znacznie się powiększył; szczególnie dużo migrantów kierowało się do Warszawy, Poznania i Wrocławia. Kolejne dwa lata: 2008 i 2009 przyniosły głęboki spadek napływu do miast, co było jednym ze skutków światowego kryzysu ekonomicznego. Od 2010 r. migracje do miast ponownie się ożywiły, ale nie osiągnęły już poziomu z lat 2005–2007.



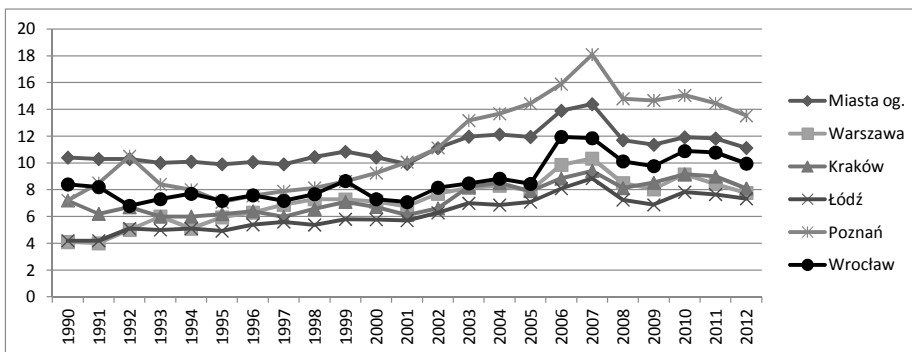
Ryc. 6. Napływ ludności (na 1000 mieszkańców) w największych miastach Polski w latach 1990–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013).

Rozpatrując sytuację Wrocławia w zakresie natężenia napływu migracyjnego ludności, można stwierdzić, że niemal w całym badanym okresie (z wyjątkiem lat 2000 i 2003) znajdował się on w czołówce największych miast Polski, osiągając najwyższy poziom tego parametru lub plasując się na drugim miejscu.

Odływ ludności, będący drugim elementem składowym salda migracji, w badanym okresie miał bardzo podobny charakter we wszystkich analizowanych miastach. Choć na samym początku lat 90. jego natężenie w poszczególnych miastach było nieco zróżnicowane, to w latach 1993–2005 osiągnęte wartości (z wyjątkiem Poznania) były do siebie bardzo zbliżone (ryc. 7). Po 2001 r. odływ z miast zaczął wykazywać lekką tendencję wzrostową, która nasiliła się znacznie w latach 2006–2007. Był to z jednej strony efekt wzmożonych migracji zagranicznych związanych z wejściem Polski w struktury Unii Europejskiej, przede wszystkim jednak przyczynił się do tego odływ ludności do strefy podmiejskiej w ramach procesów suburbanizacji (*Sytuacja demograficzna Polski 2011*, s. 228).

Najwyższym natężeniem odpływu migracyjnego z największych miast Polski w całym analizowanym okresie charakteryzowały się Poznań i Wrocław. Wiązało się to z dużym nasileniem procesów suburbanizacji w ich strefie podmiejskiej, co sprawiło, że w latach 1989–2006 w obu tych miastach odnotowano relatywnie największy wzrost liczby mieszkańców strefy podmiejskiej w odniesieniu do liczby mieszkańców miasta centralnego (Lisowski, Grochowski 2008, s. 237). Wzmożony odływ ludności z Poznania i Wrocławia (a także z pozostałych wielkich miast) jest zatem zjawiskiem pozornym, gdyż migranci, opuszczając miasto centralne, kierują się przeważnie na jego obrzeża i nadal są z nim silnie powiązani funkcjonalnie (praca, edukacja, kultura, rozrywka).



Ryc. 7. Odływ ludności (na 1000 mieszkańców) w największych miastach Polski w latach 1990–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013).

Należy w tym miejscu jeszcze raz podkreślić, że obserwowane od 2000 r. ujemne saldo migracji wewnętrznych w miastach nie odzwierciedla rzeczywistej sytuacji w tym zakresie. Proces urbanizacji nadal postępuje, przejawia się on jednakże we wzroście liczby mieszkańców w strefach

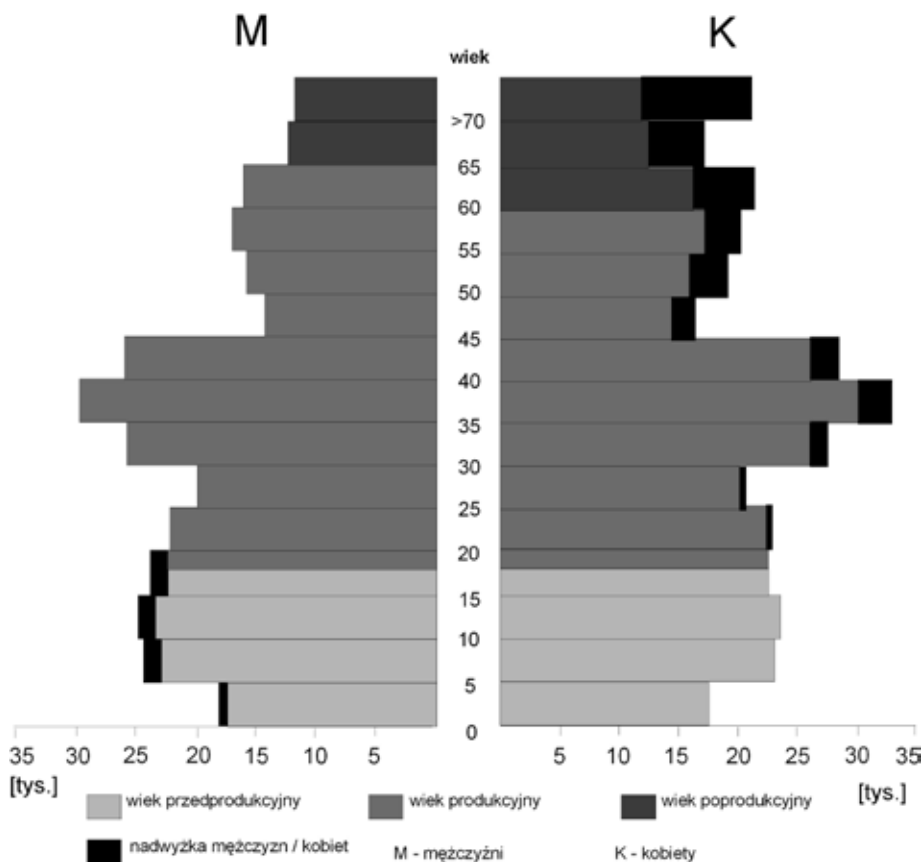
podmiejskich. Zaniżona wartość salda migracji w dużych miastach wynika z przyjętych założeń zbierania danych statystycznych jedynie w ich granicach administracyjnych, bez uwzględnienia obszarów funkcjonalnych (Węclawowicz, Łotocka, Baucz 2010, s. 26). Ocena migracji w polskich miastach, a w szczególności tych największych, jest obecnie problemem bardzo złożonym. Wielkich ośrodków miejskich nie można bowiem rozpatrywać jako izolowanych punktów w przestrzeni geograficznej (Smętkowski, Jałowiecki, Gorzelak 2009, s. 53). Duże miasta są układami otwartymi, a ich granice administracyjne nie wyznaczają już obszaru funkcjonowania miasta (Grochowski 2010, s. 41).

4. Struktura ludności według płci i wieku

Struktury demograficzne ludności w największych miastach Polski kształtowały się pod wpływem takich samych procesów, wykazują zatem wiele podobieństw, szczególnie w odniesieniu do podstawowych cech, jakimi są płeć i wiek. W strukturze ludności według wieku wyraźnie zaznaczają się roczniki charakteryzujące się zwiększoną liczebnością. Pierwsze z nich odnoszą się do wyżu powojennego i obejmują osoby urodzone w drugiej połowie lat 40. i w latach 50. W roku 2012 osiągnęły one wiek od 50 do 64 lat. Są to zatem osoby, które po części zakończyły swoją aktywność zawodową albo w najbliższym czasie osiągną wiek emerytalny. Drugą jeszcze bardziej liczną grupę stanowią roczniki z przedziału od 20 do 40 lat. To głównie na tych osobach będzie spoczywał ciężar utrzymania ludności w wieku nieprodukcyjnym. Ponadto najmniejszą liczebnością wyróżniają się roczniki z lat 60. Związane było to wejściem w wiek rozrodczy stosunkowo mało licznego pokolenia osób urodzonych podczas II wojny światowej. Z kolei zapoczątkowany w latach 90. niż demograficzny, odnoszący się do grupy w wieku 5–20 lat, ma podobną genezę, tyle że jest on związany z wchodzeniem w wiek rozrodczy osób urodzonych w latach 60.

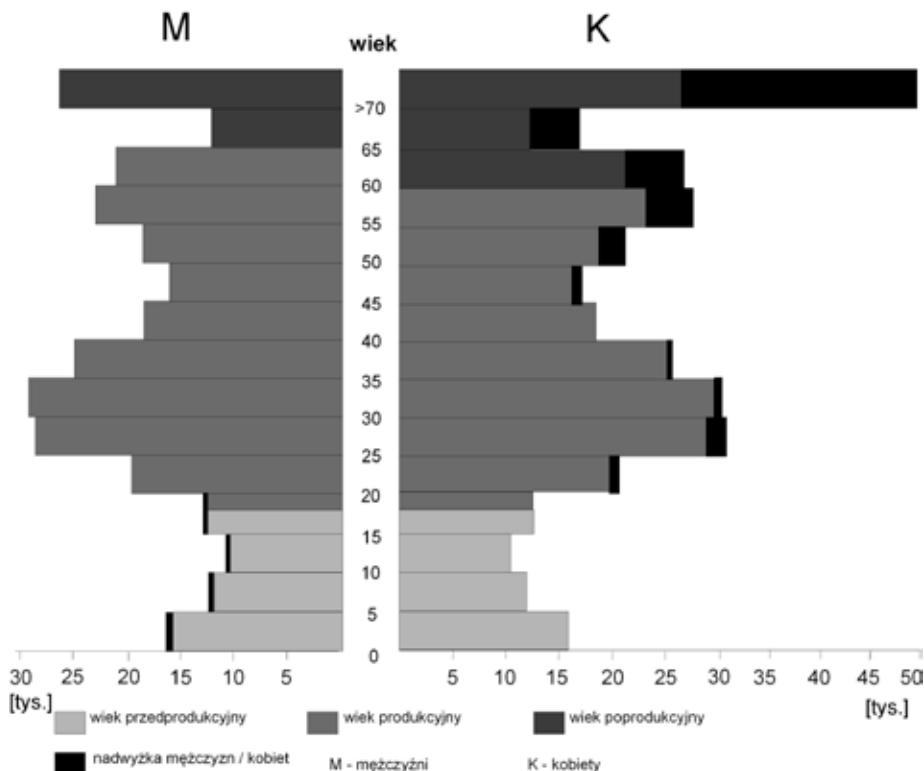
Analizując na przykładzie Wrocławia struktury demograficzne ludności z lat 1990 i 2012, zauważa się pewne prawidłowości. W piramidzie z 2012 r. dostrzega się bardziej wyraziste deformacje wynikające z różnic w liczebności roczników wyżowych i niżowych (ryc. 8 i 9). Te nieregularności są mniej widoczne w kształcie piramidy dotyczącej roku 1990. W przypadku struktury ludności według płci i wieku z początku okresu transformacji można zauważyć już początki tzw. depresji urodzeniowej. Kontynuację przyjętych postaw prokreacyjnych (wyrażonej w piramidzie w postaci zawężonej podstawy) można doszukać się w strukturze ludności według płci i wieku dla roku 2012. Ten trwający od kilkunastu lat spadek liczby urodzeń spowodował, że

obecna struktura mieszkańców Wrocławia wykazuje cechy charakterystyczne dla piramidy regresywnej. Niekorzystne kształtowanie się po 1990 r. struktury ludności Wrocławia i pozostałych analizowanych miast w pewnym stopniu łagodzi nieco zwiększona liczebność najmłodszej grupy wiekowej, obejmującej roczniki 0–4 lata. Z porównania liczebności dwóch grup wiekowych (0–4 lata i 5–9 lat) wynika, że we Wrocławiu odnotowano wzrost liczby dzieci o 32% (z 24,7 tys. do 32,6 tys.). W innych miastach wynosiło to odpowiednio: Warszawa – wzrost o 26% (z 77,0 tys. do 96,9 tys.), Kraków – wzrost o 25% (z 31,2 tys. do 39,0 tys.), Poznań – wzrost o 26% (z 23,0 tys. do 29,0 tys.), Łódź – wzrost o 17% (z 27,1 tys. do 31,7 tys.). Taka sytuacja związana była z zwiększoną liczbą urodzeń m.in. w latach 2008–2010, co jest efektem wchodzenia w wiek rozrodczy (w wiek maksymalnej płodności) roczników wyżowych z przełomu lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku (Tomczak, Górecka 2013).



Ryc. 8. Struktura ludności według płci i wieku we Wrocławiu w roku 1990

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Rocznika Demograficznego GUS (1991).



Ryc. 9. Struktura ludności według płci i wieku we Wrocławiu w roku 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Rocznika Demograficznego GUS (2013).

Inne zauważalne różnice między strukturą ludności według płci i wieku dla lat 1990 i 2012 dotyczą proporcji między liczebnością kobiet i mężczyzn. Największe zmiany w tej kwestii zaszły we Wrocławiu i Krakowie. W tych dwóch miastach w latach 1990–2012 współczynnik feminizacji wzrósł z mniej więcej ze 110 do 114,5. Największy udział kobiet w ogólnej populacji miast odnotowano w Łodzi i w Warszawie (porównaj Szukalski 2010). W miastach tych współczynnik feminizacji kształtował się w 2012 r. odpowiednio na poziomie 120 i 118 (tab. 1). Pewne różnice zauważono w rozkładzie nadwyżek mężczyzn nad kobietami. Na początku drugiej dekady XXI wieku we wszystkich pięciu badanych miastach nadwyżki te były widoczne w grupie 0–19 lat. W 1990 r. zaistniały odstępstwa od tych zależności. W Łodzi liczebna przewaga mężczyzn nad kobietami miała miejsce w grupie wiekowej 0–14, w Warszawie i Krakowie natomiast utrzymywała się do 24 roku. We Wrocławiu liczba mężczyzn w zmaskulinizowanych rocznikach (0–19) była w 2012 r. większa od liczby kobiet o 4%. Z kolei w rocznikach

sfeminizowanych (powyżej 20 lat) liczebność kobiet była wyraźnie większa od mężczyzn i wynosiła blisko 19%. Wyjątkowo niekorzystnie przedstawia się porównanie liczebności mężczyzn w wieku emerytalnym w odniesieniu do kobiet – emerytek. W 2012 r. w stolicy Dolnego Śląska w wieku tym było 39 tys. wrocławian i aż 92,5 tys. wrocławianek.

Tab. 1. Współczynnik feminizacji w największych miastach w Polsce w latach 1990, 2012 i 2035

Miasta	Współczynnik feminizacji		
	1990	2012	2035
Wrocław	110,2	114,5	114,9
Łódź	117,8	119,9	119,9
Warszawa	114,2	118,0	117,5
Kraków	109,6	114,7	114,5
Poznań	112,8	114,7	115,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych i Rocznika Demograficznego GUS (1991).

Tab. 2. Mediana wieku ludności w największych miastach w Polsce w latach 1990, 2012, 2035

Miasta	Ludność	Mediana wieku		
		1990	2012	2035
Wrocław	ogółem	35,1	39,9	47,7
	mężczyźni	33,4	38,0	45,8
	kobiety	36,5	42,5	49,4
Łódź	ogółem	37,7	43,9	51,4
	mężczyźni	35,9	40,1	48,6
	kobiety	39,3	47,8	53,7
Warszawa	ogółem	37,7	40,5	47,6
	mężczyźni	35,8	38,5	45,6
	kobiety	39,3	42,9	49,4
Kraków	ogółem	34,3	39,4	47,1
	mężczyźni	32,2	37,6	45,1
	kobiety	36,2	41,6	48,9
Poznań	ogółem	34,8	39,4	47,6
	mężczyźni	32,7	37,4	45,5
	kobiety	36,5	41,9	49,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych i Rocznika Demograficznego GUS (1991).

Struktura demograficzna badanych miast przypomina cechy społeczeństwa starzejącego się. W latach 1990–2012 mediana wieku dla Wrocławia zwiększyła się o blisko 5 lat (z 35,1 do 39,9). Najniższe tempo wzrostu w przypadku tego parametru odnotowano w Warszawie – od 37,7 do 40,5,

a największe w Łodzi – z 37,7 do 43,9 lat. Ponadto warto zauważyć, że postępujący proces starzenia jeszcze mocniej zaznaczył się w subpopulacji kobiet. W 2012 r. połowa łódzianek przekroczyła 48,7 lat. W pozostałych miastach mediana wieku kobiet zawierała się w przedziale od 41,6 w Krakowie do 42,9 w Warszawie (tab. 2).

Innym ważnym miernikiem pozwalającym określić stopień zaawansowania procesu starzenia się ludności jest wskaźnik starzenia demograficznego. Wskaźnik ten odnosi się do kierunków zmian zachodzących w udziale dwóch skrajnych grup wieku: najmłodszej (0–14) i najstarszej (>64 lat) (Górecka, Kozieł 2004). Im wyższa wartość tego wskaźnika, tym starzenie jest dynamiczniejsze (Długosz 1988, Kurek 2002; Abramowska-Kmon 2011). Na podstawie danych zawartych w tabeli 3 wynika, że dla lat 1990–2012 najszybciej starzała się ludność Wrocławia. Potwierdziły się wcześniejsze badania Kurka (2011) dotyczące procesu starzenia się ludności Polski. Wrocław, podobnie jak wiele innych miast leżących na Ziemiach Odzyskanych, określany przez długi czas jako najmłodszy demograficznie ośrodek miejski, w ostatnich dwóch dekadach charakteryzował się największą dynamiką starzenia się. Liczne młode roczniki migrujące w okresie powojennym do Wrocławia mają w ostatnich latach decydujący wpływ na kształtowanie się mało korzystnej struktury wieku tego miasta. Według prognozy w latach 2012–2035 nastąpi spadek tempa starzenia się ludności w największych miastach Polski. Z bezpośredniego porównania dwóch podobnych przedziałów czasowych 1990–2012 i 2012–2035 wynika, że we Wrocławiu, Krakowie i w Warszawie wartość wskaźnika starzenia demograficznego zmniejszy się ponad dwukrotnie. Relatywnie niski spadek (w odniesieniu do pozostałych miast) wartości omawianego wskaźnika odnotuje się w Łodzi (z 11,8 do 10,3).

Tab. 3. Wskaźnik starzenia demograficznego (W_{sd}) w wybranych latach

Miasta	Wskaźnik starzenia demograficznego w latach	
	1990–2012	2012–2035
Wrocław	14,9	6,0
Łódź	11,8	10,3
Warszawa	13,6	6,0
Kraków	10,5	4,5
Poznań	13,3	7,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS (1991–2013) oraz Prognozy dla powiatów i miast (2011).

Z analizy struktury ludności największych miast w Polsce według ekonomicznych grup wieku wynika, że wystąpiły wyraźne zmiany szczególnie w grupie nieprodukcyjnej, przejawiające się m.in. niekorzystnymi relacjami między grupami przedprodukcyjną i poprodukcyjną. W latach 1990–2012 udział osób z grupy przedprodukcyjnej zmniejszył się we Wrocławiu w odniesieniu do całej populacji blisko o 10% (tab. 4). W pozostałych miastach był to spadek rzędu od 8% do 10%. Jednocześnie w tych samych latach zwiększył się udział osób w wieku poprodukcyjnym. W przypadku Wrocławia był to wzrost z 13,2% do 20,8%¹. Podobny wzrost odnotowano w Krakowie i Poznaniu. Z kolei najwyższy udział tej grupy miał miejsce w Łodzi – 23,4%. Kiedy potraktujemy te dwie skrajne grupy ekonomiczne (przedprodukcyjną i poprodukcyjną) łącznie jako grupę nieprodukcyjną, to okaże się, że ich procentowy udział jest mniejszy w przypadku danych za rok 2012. Stąd nie może dziwić fakt, że w ciągu 22 lat zmniejszył się współczynnik obciążenia ekonomicznego (tab. 5). Jakkolwiek jest to sytuacja korzystna, to nie będzie trwała ona długo. Od 2013 r. obciążenie grupy produkcyjnej grupą nieprodukcyjną będzie systematycznie rosło. Związane to będzie przede wszystkim z wchodzeniem w wiek emerytalny roczników z wyżu powojennego.

Tab. 4. Zmiany struktury ludności według ekonomicznych grup wieku w największych miastach w Polsce w latach 1990, 2012, 2035

Lata	Miasta	Ludność według ekonomicznych grup wieku					
		wiek przedprodukcyjny		wiek produkcyjny		wiek poprodukcyjny	
		w tys.	w %	w tys.	w %	w tys.	w %
1990	Wrocław	161,3	25,0	397,2	61,8	84,7	13,2
	Łódź	188,8	22,3	513,1	60,5	146,3	17,3
	Warszawa	369,4	22,3	1021,6	61,7	264,6	16,0
	Kraków	187,5	25,0	463,2	61,8	99,2	13,2
	Poznań	152,1	25,8	354,6	60,1	83,4	14,1
2012	Wrocław	93,2	14,8	406,4	64,4	131,5	20,8
	Łódź	101,4	14,1	449,0	62,5	168,5	23,4
	Warszawa	270,4	15,9	1058,0	62,0	377,2	22,1
	Kraków	117,1	15,4	485,8	64,1	155,3	20,5
	Poznań	84,7	15,4	352,7	64,0	113,4	20,6
2035	Wrocław	89,5	14,7	364,8	59,8	155,6	25,5
	Łódź	72,9	12,6	324,3	56,1	180,6	31,2
	Warszawa	288,0	15,3	1119,4	59,5	473,2	25,2
	Kraków	115,0	15,0	460,0	59,8	194,1	25,2
	Poznań	70,6	14,4	293,2	59,9	125,8	25,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych i Rocznika Demograficznego GUS (1991).

¹ We Wrocławiu w latach 1950 i 1955 udział osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym wynosił odpowiednio (25,5%, 68,6%, 5,9% oraz 34,0%, 59,5%, 6,5%). A zatem w omawianych latach udział osób w wieku przedprodukcyjnym był aż ponad 4–5 razy większy w porównaniu do udziału osób w wieku poprodukcyjnym.

Tab. 5. Współczynnik obciążenia ekonomicznego w największych miastach w Polsce w 1990, 2012 i 2035

Miasta	Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym		
	1990	2012	2035
Wrocław	61,8	55,3	67,2
Łódź	65,3	60,1	78,2
Warszawa	61,9	61,2	68,0
Kraków	62,1	56,1	67,2
Poznań	66,4	56,2	67,0

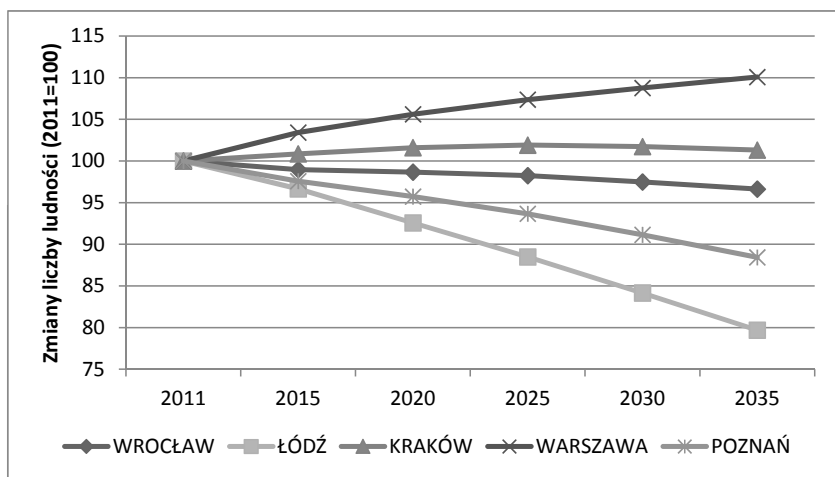
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych i Rocznika Demograficznego GUS (1991).

5. Perspektywy zmian liczby i struktury ludności według płci i wieku

Według prognozy opracowanej przez GUS w latach 2011–2035 liczba ludności ogółem w Polsce zmniejszy się o 2,55 mln. Stanowi to blisko 6,6% ubytek. Z analizy spadku liczby ludności osobno dla wsi i miast można dostrzec wyraźne dysproporcje. W omawianym czasie ubytek zasobów ludzkich na wsi będzie sięgał ok. 2,5%, w miastach ponad 9%. Wynika z tego, że za ubytek liczby ludności w 85% (2,17 mln) odpowiedzialne będą miasta. Jak zatem przedstawia się na tym tle prognoza zmian liczby ludności dla Wrocławia i pozostałych czterech największych miast? W latach 2011–2035 w dwóch z pięciu analizowanych miast liczba ludności wzrośnie. Dla Warszawy prognozuje się wzrost liczby mieszkańców o ponad 147 tys. Odnosząc się do ogólnej liczby ludności tego miasta, będzie to 8,5% wzrost (z 1,73 mln do 1,88). Drugim ośrodkiem miejskim poza Warszawą, który odnotuje wzrost liczby ludności, będzie Kraków. Zgodnie z prognozą miasto to odnotuje zwiększenie liczby mieszkańców o blisko 8 tys. (wzrost o 1,2%).

W pozostałych trzech miastach przewiduje się ubytek liczby ludności. Najmniej znaczący, bo sięgający ok. 3% (spadek o blisko 17 tys.), będzie miał miejsce we Wrocławiu. Nieco gorsza sytuacja pod tym względem przewidywana jest w Poznaniu. Liczba ludności w stolicy Wielkopolski zmniejszy się z 549 tys. do 489 tys. W ujęciu procentowym będzie to spadek dokładnie o 11%. Najmniej korzystne prognozy dotyczą miasta Łodzi. W tym przypadku odnotowuje się wyraźny spadek liczby ludności – o blisko 147 tys. (a zatem o tyle samo, ile wzrośnie liczba mieszkańców Warszawy). W wielkim uproszczeniu można powiedzieć, że w ciągu najbliższych 30 lat Łódź pomniejszy się o co piątego mieszkańca, a zatem będzie to 20% ubytek ludności (ryc. 10). Jeśli w tym miejscu uwzględnimy dodatkowo lata 1990–2011, to okaże się, że w okresie 1990–2035 liczba ludności Łodzi zmniejszy się aż o 32% (z 848 tys.

do 577 tys.). W tym samym czasie (w ciągu 45 lat) liczba mieszkańców Poznania zmniejszy się o ponad 100 tys. (z 590 tys. do 489 tys.). Zapoczątkowany w latach 90. gwałtowny spadek liczby ludności Łodzi spowodował, że miasto to w 2007 r. utraciło na rzecz Krakowa pozycję „wielolidera” w rankingu miast o największej liczbie ludności. Jeżeli sprawdzą się opracowane przez GUS prognozy, to w 2029 r. Łódź zrówna się z Wrocławiem, jeśli chodzi o liczbę ludności (ok. 616 tys.). Sześć lat później (w 2035 r.) stolica Dolnego Śląska będzie miała o 32 tys. mieszkańców więcej niż Łódź (odpowiednio 610 tys. i 578 tys.). Tym sposobem od 2030 r. Wrocław będzie po Warszawie i Krakowie największym pod względem liczby ludności miastem w Polsce. A jeszcze w 1990 r. różnica w zasobach ludzkich obu miast sięgała ponad 200 tys. na korzyść Łodzi.

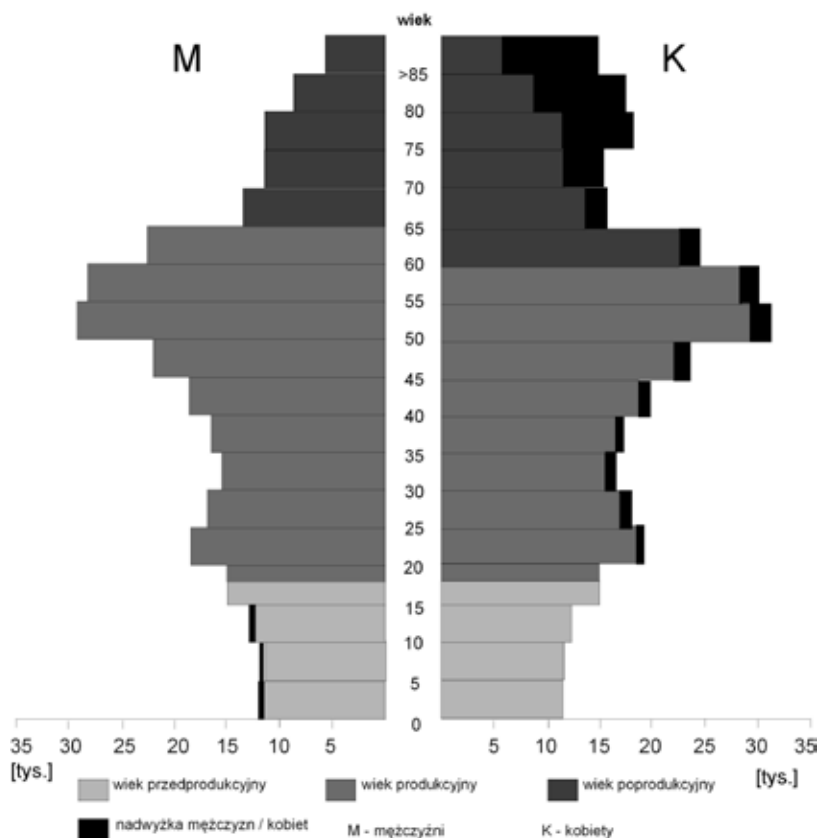


Ryc. 10. Zmiany liczby ludności w największych miastach Polski w latach 2011–2035 (2011=100%)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Rocznika Demograficznego GUS (2012) oraz danych z Prognozy dla powiatów i miast (2011).

W latach 2011–2035 w strukturze ludności największych miast polskich w dalszym ciągu będą się pogłębiały cechy piramidy regresywnej. Przewidywane utrzymywanie się w dłuższej perspektywie rozrodczości na niskim poziomie sprawi, że słabo uwidocznia się roczniki wyżu demograficznego z przełomu pierwszej i drugiej dekady XXI wieku.

Na ryc. 11 przedstawiającej strukturę ludności Wrocławia według płci i wieku w 2035 r. wyraźnie zaznacza się wyż demograficzny z przełomu lat 70. i 80. Najliczniej reprezentowane roczniki z tego wyżu, grupa w wieku 50–59 lat, stanowić będą aż 18% ogólnej liczby mieszkańców Wrocławia (łącznie 108,3 tys.). Dla porównania grupa 0–19 lat, obejmująca dwa razy więcej roczników, osiągnie liczebność 102,5 tys. (17%). Ponadto w dalszym ciągu będą się odznaczały (szczególnie w przypadku kobiet) roczniki z wyżu kompensacyjne-

go, powojennego. Osoby urodzone przed 1955 r. w roku kończącym prognozę (2035) będą w wieku przynajmniej 80 lat. Ich udział w ogólnej liczbie ludności będzie sięgał aż 7,7%. Taki sam wynik (7,7%) odnotuje się w grupie najmłodszej – dzieci do lat 10. Takie, a nie inne proporcje w liczbie ludności między powyżej podanymi skrajnymi grupami (powyżej 80 lat i od 0 do 10 lat) można między innymi wyjaśnić, zestawiając ze sobą bezpośrednio współczynniki dzietności charakteryzujące te grupy. Dla przykładu w latach 1950–1955 średnio na 1 kobietę w wieku rozrodczym przypadało w Polsce 3,6 dziecka. Natomiast od 2000 r. współczynnik dzietności oscyluje mniej więcej wokół 1,3. Nie bez znaczenia jest także fakt ciągłego wydłużania lat życia.



Ryc. 11. Struktura ludności według płci i wieku we Wrocławiu w roku 2035
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2035 r. niezmiennie utrzyma się przewaga liczby kobiet nad mężczyznami. W Polsce ogólnie udział kobiet w całej populacji wynosić będzie 51,8% (wzrost o 0,2% w stosunku do 2012 r.), w największych miastach polskich będzie się on natomiast wahał w przedziale od 53,4% w Krakowie

do 54,5% w Warszawie. Współczynnik feminizacji w perspektywie najbliższych 20 lat utrzyma się na niemal niezmiennym poziomie (tab. 1). Jedynie w Poznaniu odnotuje się stosunkowo wyższy, w porównaniu do pozostałych miast, wzrost tego współczynnika (z 114,7 do 115,9). Przewaga liczebna mężczyzn nad kobietami będzie utrzymywać się w najmłodszych rocznikach – od 0 do 19 lat. Jedyną zmianą w tym okresie, jaką warto odnotować, będą nadwyżki mężczyzn nad kobietami w przedziale wiekowym 20–24. Dotyczyć to będzie tylko miast Krakowa i Warszawy. W pozostałych rocznikach będą miały miejsce nadwyżki kobiet nad mężczyznami.

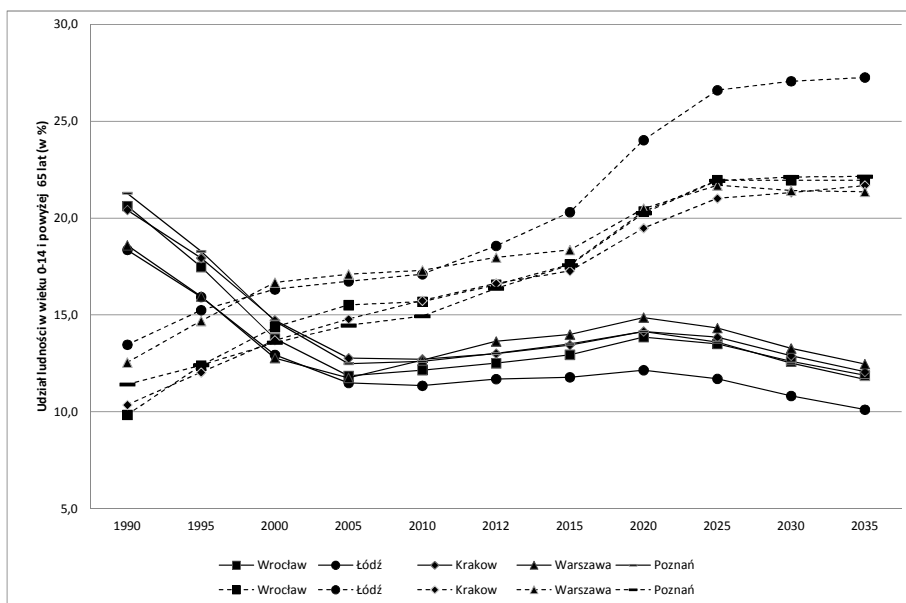
Jedną z miar powszechnie stosowanych w różnego rodzaju analizach struktur demograficznych jest mediana wieku. Zgodnie z prognozą GUS-u mediana wieku dla analizowanych miast przyjmie wartości z przedziału od 47,1 w Krakowie do 51,4 w Łodzi. Wrocław, podobnie jak Poznań i Warszawa, odnotuje prawie taką samą wielkość tego parametru (47,6). Z porównania mediany z lat 2012 i 2035 wynika, że w największych miastach w Polsce jej wielkość wzrośnie średnio o 7–8 lat. Świadczy to o szybko postępującym procesie starzenia badanych miast. Sytuacja ta powinna szczególnie niepokoić w Łodzi. Warto podkreślić stale utrzymującą się różnicę (blisko czteroletnią) w wielkości mediany wieku dla mężczyzn i dla kobiet (tab. 2).

Nie mniej ważne zmiany będą dotyczyły struktury ludności według ekonomicznych grup wieku. W głównej mierze będą one związane z systematycznym spadkiem udziału grupy przedprodukcyjnej, a zarazem ciągłym powiększaniem się udziału osób w wieku poprodukcyjnym. Z danych zawartych w tabeli 4 wynika, że w przypadku omawianych dwóch skrajnych grup ekonomicznych dojdzie do niemal odwrócenia sytuacji z roku 1990. W 2035 r. udział osób z grupy przedprodukcyjnej, obejmującej roczniki 0–17, zmniejszy się we Wrocławiu z 25% do 14,7%. Równocześnie w tych samych latach udział osób z grupy poprodukcyjnej wzrośnie z 13,2% do 25,5%. Kiedy te dwie skrajne grupy potraktujemy łącznie jako jedną grupę nieprodukcyjną, to okaże się, że generowane obciążenie w latach 1990 i 2035 jest niemal na takim samym poziomie (ok. 40%). Jednak warto pamiętać o tym, że z perspektywy czasu „lepszym” obciążeniem dla grupy produkcyjnej będzie to zasilane oddolnie, od podstawy piramidy. Osoby młode, będące „tymczasowo” w grupie przedprodukcyjnej, prędzej czy później będą stanowić o sile grupy produkcyjnej. Tego samego nie można powiedzieć o grupie poprodukcyjnej, która właściwie jest wyłączona z aktywności zawodowej.

W tabeli 5 przedstawiono, jak zmieniał się (1990 i 2012) i jak będzie się zmieniał w perspektywie 2035 r. współczynnik obciążenia ekonomicznego. Należy podkreślić wyraźne upodabnianie się struktur według grup ekonomicznych w czterech analizowanych miastach (Wrocławiu, Warszawie,

Krakowie i Poznaniu). W 2035 r. udział osób w grupach: przedprodukcyjnej, produkcyjnej i poprodukcyjnej w dużym stopniu będzie nawiązywać do proporcji: 15, 60 i 25. Dość wyraźne odstępstwa od tych wartości odnotuje się w Łodzi. Wystarczającym dowodem na to będzie udział mieszkańców tego miasta obejmujących roczniki nieprodukcyjne (tylko 12% w grupie przedprodukcyjnej i aż 31% w grupie poprodukcyjnej).

Rycina 12 prezentuje zmiany, jakie dokonały się po 1990 r. i jakie dokonają się w perspektywie do 2035 r. w udziale osób młodych (0–14) oraz osób starszych (powyżej 65 roku). Na załączonym wykresie wyraźnie zaznaczają się trzy okresy. Pierwszy z nich obejmujący lata 1990–2000 charakteryzuje się gwałtownym spadkiem udziału osób z przedziału 0–14 oraz stosunkowo dużym wzrostem udziału osób starszych. W latach 1995–2000 zauważa się zrównanie obu grup pod względem ich liczebności. Drugi okres odnoszący się do lat 2000–2020 (pomijając Łódź) cechuje się w miarę ustabilizowaną różnicą między liczebnymi udziałami tych grup. Wynosi ona mniej więcej od 3 do 5 punktów procentowych. W trzecim okresie (2020–2035) odnotujemy systematycznie powiększającą się różnicę w procentowych udziałach tych dwóch grup. W roku kończącym prognozę będzie ona wynosiła około 10 punktów procentowych (w przypadku Łodzi nawet 17).



Ryc. 12. Udział ludności w wieku 0–14 lat i powyżej 65 lat (w %) w największych miastach Polski w latach 1990–2035

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Roczników Demograficznych GUS (1991, 1996, 2001, 2006, 2011, 2013) oraz danych Banku Danych Lokalnych.

6. Podsumowanie

Na przełomie XX i XXI wieku największe miasta polskie doświadczyły głębokich przemian demograficznych, które przejawiały się na wielu płaszczyznach: w zakresie ruchu naturalnego, migracji oraz struktur demograficznych. Przemiany te miały najczęściej podobny charakter, jednakże w poszczególnych miastach przebiegały z różnym nasileniem, a dotyczyło to zwłaszcza zjawisk z zakresu ruchu naturalnego ludności.

Na początku lat 90. największe miasta różniły się znacznie w zakresie poziomu rozrodczości i umieralności, jednakże w kolejnych latach natężenie tych procesów sukcesywnie się wyrównywało, a w 2012 r. wielkość współczynnika urodzeń i zgonów we wszystkich badanych miastach była niemal identyczna. W tym zakresie na tle pozostałych miast wyraźnie wyróżniał się Wrocław. Miasto, które w 1990 r. odznaczało się najwyższym współczynnikiem przyrostu naturalnego, od 2004 r. stało się miastem o najniższym poziomie tego parametru (wraz z Łodzią, w której w badanym okresie przyrost naturalny był najniższy). Można zatem stwierdzić, że we Wrocławiu miały miejsce najbardziej niekorzystne, na tle pozostałych największych miast, przemiany w zakresie ruchu naturalnego.

Znacznie lepiej można ocenić pozycję Wrocławia w odniesieniu do procesów migracyjnych. Stolica Dolnego Śląska była niezmiennie atrakcyjnym miejscem dla migrantów i prawie w całym badanym okresie (z wyjątkiem lat 2006 i 2007) saldo migracji było tu dodatnie. Wrocław zawdzięczał to przede wszystkim relatywnie dużemu napływowi ludności, który utrzymywał się na stabilnym poziomie, a od 2004 r. wykazywał nawet tendencję wzrostową. Dodatkowo saldo migracji utrzymywane było mimo wzrostu odpływu migracyjnego związanego z intensywnymi procesami suburbanizacji w strefie podmiejskiej Wrocławia.

Dzięki dodatniemu saldu migracji, które w badanym okresie łagodziło skutki ujemnej wartości przyrostu naturalnego, Wrocław odnotował tylko niewielki (niecałe 2%) spadek liczby mieszkańców, ponadto wyróżniał się jednokierunkowym trendem i bardzo stabilnym tempem zmian. W pozostałych analizowanych miastach ubytki ludności były znacznie większe (Łódź, Poznań) lub doszło do odwrócenia trendu spadkowego na wzrostowy (Kraków i Warszawa).

Struktura demograficzna mieszkańców badanych miast w 2012 r. wykazywała cechy społeczeństwa starzejącego się. W latach 1990–2012 wartość mediany wieku dla Wrocławia wzrosła o około 5 lat i osiągnęła prawie 40 lat (podobne wartości odnotowano w Poznaniu i Krakowie). Jednak najwyższe tempo wzrostu tego parametru miało miejsce w Łodzi (wzrost z 37,7 lat do 43,9 lat). Postępujący proces starzenia jeszcze mocniej zaznaczył się w la-

tach 2012–2035. Mediana wieku dla badanych miast wzrośnie w tym okresie średnio aż o 7–8 lat. W dalszym ciągu dość wyraźnie widoczny będzie wyższy stopień zaawansowania procesu starzenia w subpopulacji kobiet.

Należy podkreślić niekorzystne (także w kontekście starzenia się badanej ludności miast) zmiany w liczebności dwóch skrajnych ekonomicznych grup wieku (przedprodukcyjnej i poprodukcyjnej). W okresie 22 lat (od 1990 do 2012) odnotowano we Wrocławiu jednocześnie silnie zaznaczający się spadek udziału osób w wieku przedprodukcyjnym (z 25,0% do 14,8%) oraz wyraźny wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym (z 13,2% do 20,8%). Według prognozy opracowanej dla lat 2011–2035 udział osób w wieku przedprodukcyjnym we Wrocławiu utrzyma się na niemal niezmiennym poziomie (14,8% – 14,7%). Z kolei udział osób w wieku poprodukcyjnym zwiększy się z 20,8% do 25,5%. W 2035 r. w czterech analizowanych miastach (Wrocławiu, Poznaniu, Krakowie i w Warszawie) udział osób w grupach: przedprodukcyjnej, produkcyjnej i poprodukcyjnej w dużym stopniu nawiązywał będzie do proporcji: 15, 60 i 25. Efektem tego będzie utrzymywanie się w tych miastach współczynnika obciążenia demograficznego na niemal identycznym poziomie – ok. 67–68. Porównania struktury demograficznej wyżej omawianych miast mogą w dużym stopniu świadczyć o upodabnianiu się tych populacji. Tego samego nie można powiedzieć o Łodzi. W tym przypadku można dostrzec wyraźne odstępstwa od tej proporcji (13, 56 i 31). Następstwem tego jest prognozowany na jeszcze mniej korzystnym poziomie współczynnik obciążenia ekonomicznego (78).

Struktury ludności Wrocławia i pozostałych analizowanych miast według płci i wieku wykazują cechy charakterystyczne dla piramidy regresywnej. Oznacza to, że są podcięte u jej podstawy, czyli w obrębie najmłodszych roczników. Ponadto analizowane struktury wykazują wyraźne nieregularności wyrażające się odmienną liczebnością poszczególnych grup wieku, co wiąże się z występującymi po sobie wyżami i niżami demograficznymi. Jeśli sprawdzą się prognozy opracowane przez GUS, w strukturach demograficznych analizowanych miast pogłębią się widoczne już od kilkunastu lat cechy piramidy regresywnej.

Największe miasta polskie są bardziej sfeminizowane niż miasta ogółem. Wrocław, podobnie jak Kraków, w badanym okresie (1990–2012) odnotował wzrost wartości współczynnika feminizacji ze 110 do 114,5. Niezmiennie od wielu lat największy udział kobiet w ludności ogółem mają Łódź i Warszawa. W miastach tych współczynnik feminizacji kształtował się w 2012 r. odpowiednio na poziomie 120 i 118. Zgodnie z przewidywaniami prognozy sporządzonej przez GUS do 2035 r. omawiany współczynnik (pomijając Poznań) pozostanie na niemal niezmiennym poziomie.

Literatura

- Abramowska-Kmon A., 2011. O nowych miarach zaawansowania procesu starzenia się ludności. *Studia Demograficzne* 1(159), 3–22.
- Cetwiński M., 1992. *Dzieje Wrocławia w datach*. Wydaw. Wratislavia, Wrocław.
- Długosz Z., 1988. Próba określenia stanu i tempa zmian starości demograficznej Polski w latach 1975–1995 w ujęciu przestrzennym w świetle wybranych mierników. *Wiadomości Statystyczne*, 3(43).
- Górecka S., Koziół R., 2004. Procesy demograficzne w największych miastach Polski w okresie transformacji. W: J. Słodczyk (red.), *Przemiany demograficzne i jakość życia ludności miast*. Wydaw. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Grochowski M., 2010. Miasto a funkcjonalny obszar zurbanizowany – nowy wymiar funkcjonowania miasta. W: P. Kryczka, J. Bielecka-Prus (red.), *Przemiany miast polskich po 1989*. Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji, Lublin.
- Kotowska I.E., 2007. Uwagi o polityce rodzinnej w Polsce w kontekście wzrostu dzietności i zatrudnienia kobiet. *Polityka Społeczna* 8.
- Kurek S., 2002. Przestrzenne zróżnicowanie starzenia się ludności w Polsce w układzie miast i gmin w okresie 1988–1998. W: J.T. Kowaleski, P. Szukalski (red.), *Proces starzenia się ludności – potrzeby i wyzwania*. I Kongres Demograficzny w Polsce, Sesja problemowa, Łódź, 6–7 czerwca 2002, Zakład Demografii Uniwersytetu Łódzkiego, 96–105.
- Kurek S., 2011. Zmiany w strukturze wieku ludności w miastach Polski na tle procesów suburbanizacji. W: J. Słodczyk, *Procesy suburbanizacji w wybranych miastach Polski*. Studia Miejskie 3.
- Kurkiewicz J., 2008. Teoria drugiego przejścia demograficznego jako koncepcja wyjaśniająca przemiany zachowań demograficznych społeczeństwa rozwiniętego. W: J. Kurkiewicz, B. Podolec (red.), *Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania procesów ludnościowych i kształtowania się potrzeb*. Prace z zakresu statystyki i demografii 1, Krakowskie Towarzystwo Edukacyjne – Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków.
- Lisowski A., Grochowski M., 2008. Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje. W: K. Saganowski, M. Zagrzejska-Fiedorowicz, P. Żuber (red.), *Ekspertyzy do Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju*, tom 1. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Majdzińska A., 2011. Procesy demograficzne w średnich i dużych miastach Polski – podobieństwa i różnice oraz próby klasyfikacji. *Studia Ekonomiczne* 95/11, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Uniwersytet Ekonomiczny, Katowice.
- Petryszyn J., 2002. Rozwój demograficzny dużych miast w Polsce. W: J. Słodczyk (red.), *Demograficzne i społeczne aspekty rozwoju miast*. Wydaw. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Prognoza dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2011–2035*, 2011. old.stat.gov.pl/gus/5840_11752_PLK_HTML.htm.
- Roczniki Demograficzne GUS*, 1991–2013. GUS, Warszawa.
- Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G., 2009. Obszary metropolitalne w Polsce: Problemy rozwojowe i delimitacja, *Raporty i Analizy EUROREG* 1/2009, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Sytuacja demograficzna Polski. Raport*, 2011–2012. Rządowa Rada Ludnościowa, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa.
- Szukalski P., 2010. Starzenie się ludności Łodzi na tle największych polskich miast od początku XX wieku. *Acta Universitatis Lodziensis, Folia Sociologica* 35, 103–125.
- Tomczak P., Górecka S., 2013. Zróżnicowanie przestrzenne struktury demograficznej na obszarach wiejskich w Polsce. W: M. Wójcik (red.), *Regionalny wymiar przemian polskiej wsi*. Studia obszarów wiejskich 34, Warszawa, 57–69.
- Węclawowicz G., Łotocka M., Baucz A., 2010. *Rozwój miast w Polsce. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego opracowany na potrzeby przygotowania przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce*. URL: www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_regionalna/rozwoj_miast/strony/rozwoj_miast.aspx.

Agnieszka Lisowska, Patrycja Jędrzejewska,
Wojciech Jurkowski, Arkadiusz Ochmański,
Marta Ręgorowicz, Krzysztof Stadniczuk
Uniwersytet Wrocławski

Geograficzne uwarunkowania przestępczości na przykładzie Wrocławia

Streszczenie: Przestępczość jest ważnym zjawiskiem społecznym, występującym w każdym społeczeństwie i stanowiącym jednocześnie jeden z niezwykle istotnych problemów w skali całego świata. Zjawisko to może być rozpatrywane pod różnymi względami, jednak z punktu widzenia geografii zasadna będzie analiza w aspekcie przestrzennym. Jak się okazuje, miasto, będąc zbiorowiskiem ludności, *de facto* heterogeniczne pod różnymi względami, powoduje, że jest znakomitym środowiskiem do powstawania różnych negatywnych zjawisk, w tym także tu omawianego. Celem opracowania jest analiza zróżnicowania przestrzennego przestępczości na terenie Wrocławia w latach 2007–2013. Szczegółowym rozważaniom zostało objęte pięć grup przestępstw: zabójstwa, pobicia, gwałty, kradzieże samochodów oraz rozboje. Autorzy artykułu zastosowali metodę analizy danych statystycznych uzyskanych z Głównego Komisarjatu Policji we Wrocławiu w podziale na 10 obszarów działania komisariatów rejonowych. Sporządzono tabele zawierające liczby bezwzględne przestępstw, wykresy obrazujące dynamikę zjawiska w badanym okresie oraz kartodiagramy dotyczące zjawiska w rozbiciu na obszary miasta podlegające poszczególnym komisariatom.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie zróżnicowania przestrzennego przestępczości na przykładzie Wrocławia. Analizowano następujące rodzaje przestępstw: zabójstwa, zgwałcenia, pobicia, kradzieże samochodu oraz rozboje. Dane pozyskano dzięki uprzejmości Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu. Okres analizy obejmuje lata 2007–2013¹,

¹ Rok 2013 w momencie pozyskania danych obejmuje liczbę przestępstw do statystycznie zakończonego miesiąca listopada, wskazany okres dotyczy ogólnej liczby przestępstw;

obszar badań to miasto Wrocław w rozbiciu na tereny podlegające poszczególnym komisariatom. W ramach niniejszej analizy skupiono się na strukturze przestępstw w kontekście przestrzennym celem odpowiedzi na pytanie o czynniki powodujące zjawisko oraz wskazanie na konkretne zależności.

1. Wprowadzenie

Geografia przestępczości to stosunkowo młoda dziedzina, jeśli chodzi o badania prowadzone w tym zakresie. Do pewnego momentu można powiedzieć, że wręcz obca geografom, za to bliższa socjologom, kryminologom czy prawnikom. Zbiór negatywnych zjawisk związany z funkcjonowaniem społeczeństwa w sposób oczywisty interesował głównie naukowców zajmujących się naukami społecznymi. Zainteresowanie przestępczością w zakresie przestrzennym, a zatem i geograficznym, nastąpiło dopiero z końcem lat 70. XX wieku, wraz z początkiem badań nad natężeniem i czynnikami przestępczości w miastach i regionach (Chojnicki 1999). Badania przestępczości dotyczyły głównie miast, które stanowią swoiste skupisko ludności, a więc także wszelkich zjawisk związanych z jej funkcjonowaniem (Bogacka 2009). Duże znaczenie dla przemian o charakterze społecznym miały przemiany ustrojowe. Narastanie problemów związanych z nierównościami, rozwarstwieniem społecznym: bogactwem z jednej strony, a biedą z drugiej, spowodowały rozwój negatywnych zjawisk społecznych (Mordwa 2012). Biorąc pod uwagę przestępczość jako zjawisko negatywne istotne będzie określenie rozmiarów przestępczości, a więc liczby zdarzeń określonych jako przestępstwo w konkretnym czasie, nasilenia zjawiska, a zatem nasycenia danej zbiorowości takimi zdarzeniami, dynamiki przestępczości, a także struktury zjawiska (Błachut, Gaberle, Krajewski 2007). W kontekście geograficznym ważne będzie również umiejscowienie zjawiska w przestrzeni, a następnie rozpatrzenie przestępczości w zakresie czynników ją generujących i skutków, jakie powoduje.

W Polsce przestępczość charakteryzuje się zdecydowanie zróżnicowaniem przestrzennym pod względem liczby przestępstw. W latach 2008–2011 występowanie największej liczby przestępstw stwierdzono na terenie podregionów obejmujących największe miasta, a mianowicie w podregionach: Warszawie (57,5 tys.), katowickim (40,3 tys.), trójmiejskim (37,8 tys.), Wrocławiu (35,5 tys.), Krakowie (33,3 tys.), Łodzi (28,4 tys.), Poznaniu (27 tys.), sosnowieckim (26,6 tys.) oraz bydgosko-toruńskim (25,3 tys.). Najmniejszą liczbę przestępstw odnotowano natomiast w Polsce wschodniej, w podregionach: suwalskim (6,4 tys.), przemyskim (6,9 tys.), ełckim (7,2 tys.), białskim

przestępstwa w rozbiciu na poszczególne rodzaje analizowano w latach 2000–2012.

(7,6 tys.), krośnieńskim, łomżyńskim i puławskim. Okazuje się zatem, że najbardziej zagrożonymi obszarami wyróżniały się duże miasta polskie, jak również obszary położone Polsce północnej oraz zachodniej. Najmniej narażona na to negatywne zjawisko była Polska wschodnia (Mordwa 2003).

Rozpatrywanie przestępczości w odniesieniu do miast ma swoje uzasadnienie w literaturze przedmiotu. Otóż zarówno według Mordwy (2003), jak i Hołysta (2007), największa koncentracja przestępczości następuje właśnie w miastach i to *de facto* one właśnie ją generują. Miasto, będące swoistym zbiorowiskiem ludności, niejednorodnej pod różnymi względami, jest znakomitą podłożem do wytworzenia tego rodzaju negatywnych zjawisk. Jego charakter ze względu na występowanie przestępczości można rozpatrywać w dwóch aspektach, a mianowicie ze względu na stosunki charakteryzujące społeczeństwo miejskie: zwiększona anonimowość, obojętność, oraz ze względu na większe możliwości popełnienia przestępstwa związane z mieszkaniem w mieście (Hołyst 2007). W opracowaniach dotyczących problematyki związanej z przestępczością zwraca się uwagę na różne czynniki generujące przestępczość. Do najważniejszych z nich zalicza się z pewnością: gęstość zaludnienia, udział kobiet i nieletnich w ogólnej liczbie ludności, poziom urbanizacji, bezrobocie, ubóstwo, poziom zamożności oraz warunki życia (Bogacka 2009).

Nie ulega wątpliwości, że gęstość zaludnienia jest istotnym czynnikiem mającym wpływ na zwiększenie liczby przestępstw (Walmsley, Lewis 1997). Poziom urbanizacji to kolejny czynnik, na który należy zwrócić uwagę przy rozpatrywaniu przestępczości, a o czym już wspomniano. Miasta, skupiając ogromny kapitał ludzki o różnych cechach, stwarzają wiele możliwości do powstania i rozprzestrzeniania zjawiska. Wiąże się to głównie z funkcjonowaniem i strukturą społeczeństwa zamieszkującego obszary zurbanizowane, obojętnością, anonimowością, tzw. miejskim stylem życia, występowaniem zjawisk negatywnych- ubóstwa, patologii społecznych i innych czynników zmierzających do powstania przestępczości. Często wskazuje się także na udział kobiet w ogólnej liczbie ludności jako element mający wpływ na poziom przestępczości (Hołyst 2007). Nie pozostawia jednak wątpliwości fakt, że kobiety dużo rzadziej od mężczyzn są sprawczyniami przestępstw (Mydel, Kozimor 1989). Kolejnym coraz istotniejszym czynnikiem staje się udział osób nieletnich i młodych w ogólnej liczbie ludności, który niestety sprzyja zwiększeniu liczby przestępstw (Bogacka 2009). Do najbardziej zagrożonych przestępczością obszarów będą zatem należały te, które skupiają znaczną liczbę w określonym wieku. Uwagę należy w tym zakresie zwrócić na miasta akademickie, stanowiące zasadniczo jednocześnie duże aglomeracje miejskie, gdzie dodatkowo powstawaniu zjawiska przestępczości sprzyjają jeszcze inne czynniki. Kolejną z wymienionych determinant jest z całą pew-

nością bezrobocie, które jest istotnym problemem każdego ośrodka miejskiego ze względu skutki, jakie ze sobą niesie. Otóż długotrwałe pozostawianie bez pracy prowadzi z pewnością do ograniczenia możliwości zapewnienia sobie życia na odpowiednim poziomie. Co więcej zdarza się, że ludność bezrobotna już nawet nie poszukuje pracy, co powoduje pogorszenie jej sytuacji życiowej, a w konsekwencji skrajne ubóstwo. Skrajne ubóstwo czy w ogóle ubóstwo prowadzi do znacznego pogorszenia warunków życiowych, poczucia beznadziei i narastania negatywnych zjawisk. W niektórych przypadkach w miastach często można wyróżnić tzw. dzielnice biedy, w których poza ubóstwem zauważalne stają się różnego rodzaju patologie społeczne, takie jak alkoholizm, narkomania etc. Brak środków do życia, a już z całą pewnością na różnego rodzaju używki, stanowi przyczynek do pozyskania ich w sposób niezgodny z obowiązującym prawem, niezależnie od konsekwencji.

Przestępczość jest zdecydowanie jednym z poważniejszych zjawisk czy problemów funkcjonowania społeczeństwa. Jest to swoisty zbiór zdarzeń nazywanych przestępstwami. Należy jednak pamiętać, że w ramach tego zbioru można wyróżnić zasadniczo przestępczość ujawnioną, a zatem te zdarzenia, o których informacje dotarły do organów ścigania, oraz przestępczość nieujawnioną, czyli te przestępstwa, które nie zostały zarejestrowane (Błachut, Gaberle, Krajewski 2007)

2. Metoda analizy

Nie ulega wątpliwości, że przestępczość jest zjawiskiem społecznym i ze względu na swój charakter nie może podlegać obserwacji. Dlatego też przestępczość została przeanalizowana za pomocą opisu statystycznego na podstawie pozyskanych danych. Sporządzono tabele zawierające liczby bezwzględne przestępstw, wykresy obrazujące dynamikę zjawiska w badanym okresie oraz kartogramy wskazujące natężenie przestępczości w rozbiciu na poszczególne dzielnice miasta. Do sporządzenia kartogramów użyto liczb bezwzględnych, co związane jest z dostępnością danych – dane są dostępne jedynie dla okręgów policyjnych, które wymieniono wcześniej. Wszystkie opracowane elementy pozwoliły na wnioskowanie w zakresie uwarunkowań przestępczości na terenie Wrocławia.

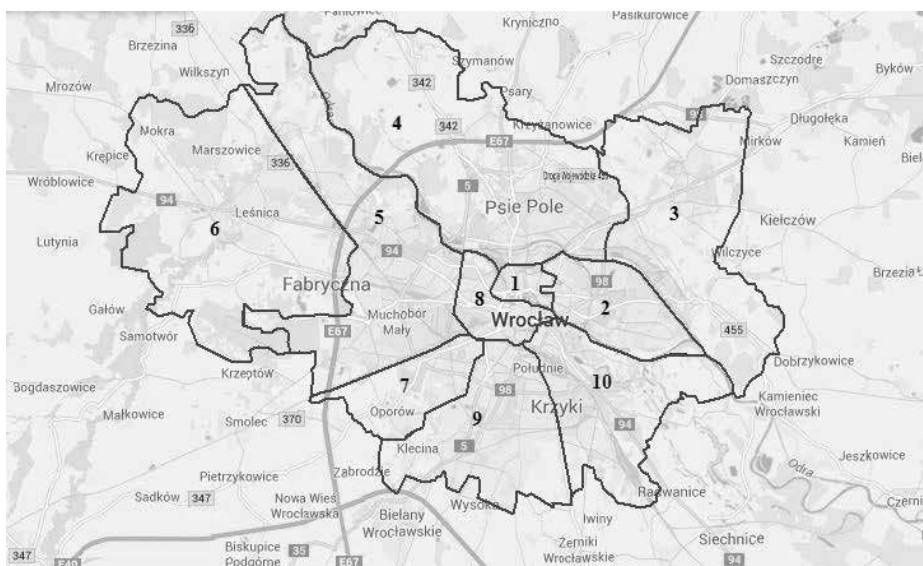
3. Obszar badań

Przestępczość rozpatrzono na podstawie danych statystycznych uzyskanych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu dla miasta Wrocław. Liczba poszczególnych typów przestępstw została przeanalizowana dla na-

stępujących obszarów zgodnych z Zarządzeniem nr 9/2009 Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu z dnia 12.01.2009 r. w sprawie określenia właściwości terytorialnej komisariatów Policji na terenie województwa dolnośląskiego:

- Komisariat Policji Wrocław Stare Miasto,
- Komisariat Policji Wrocław Olbin,
- Komisariat Policji Wrocław Śródmieście,
- Komisariat Policji Wrocław Krzyki,
- Komisariat Policji Wrocław Rakowiec,
- Komisariat Policji Wrocław Fabryczna,
- Komisariat Policji Wrocław Leśnica,
- Komisariat Policji Wrocław Grabiszynek,
- Komisariat Policji Wrocław Psie Pole,
- Komisariat Policji Wrocław Osiedle.

Rozmieszczenie komisariatów policji oraz ich zasięg przedstawiono również na poniższej mapie (ryc. 1)



Ryc. 1. Rozmieszczenie oraz zasięg komisariatów policji: 1 – KP Olbin, 2 – Śródmieście, 3 – KP Osiedle, 4 – KP Psie Pole, 5 – KP Fabryczna, 6 – KP Leśnica, 7 – KP Grabiszynek, 8 – KP Stare Miasto, 9 – KP Krzyki, 10 – KP Rakowiec

Źródło: opracowanie własne na podstawie Google maps oraz zarządzenia nr 9/2009 Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu z dnia 12.01.2009 r. w sprawie określenia właściwości terytorialnej komisariatów Policji na terenie województwa dolnośląskiego.

4. Przestępczość we Wrocławiu

Analizie poddano wybrane pięć rodzajów przestępstw, najbardziej istotnych z punktu widzenia wagi czynu karalnego pod względem jego zagrożenia dla życia, zdrowia lub mienia człowieka. Rozpatrywano następujące zdarzenia: zabójstwa, zgwałcenia, pobicia, kradzieże samochodów oraz rozboje. Poszczególne przestępstwa przedstawiono zarówno w formie tabel oraz wykresów, a także kartogramów. Do wyznaczenia poszczególnych klas posłużono się metodą naturalnych prześwitów.

Na podstawie uzyskanych danych można stwierdzić, że we Wrocławiu popełniono łącznie 8430 przestępstw. Największą liczbę tych negatywnych zjawisk odnotowano w rejonie Starego Miasta oraz Krzyków. Zdecydowanie najmniejszą liczbą przestępstw odznacza się okręg będący pod kuratelą Komisarzatu Policji Leśnica. Zróżnicowanie przestrzenne przestępczości na obszarze miasta obrazuje poniższy kartogram (ryc. 2).



Ryc. 2. Przestrzenne rozmieszczenie przestępczości we Wrocławiu według okręgów policyjnych (w liczbach bezwzględnych), 2012 r.

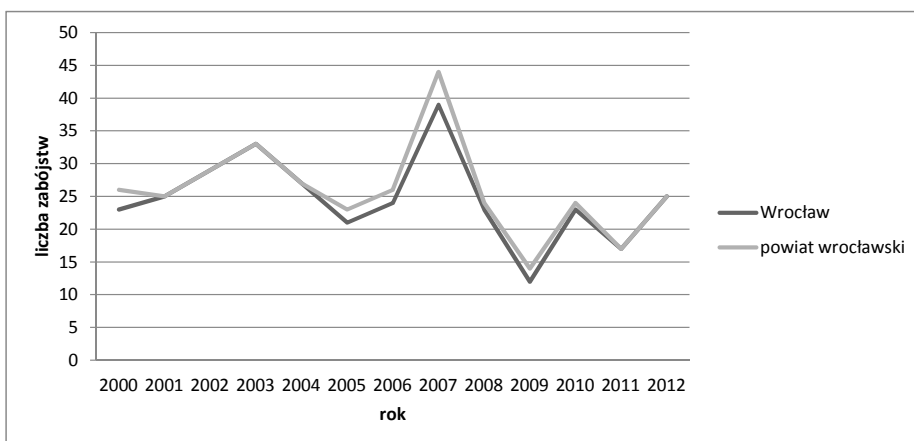
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

4.1. Zabójstwa

Pierwszym rodzajem przestępstw, które zostały poddane analizie, były zabójstwa, rozumiane jako umyślne pozbawienie życia drugiego człowieka (Słownik Języka Polskiego 2014). Zabójstwo jest uznawane za najcięższe

przewinienie, jakiego można dokonać, i karane jest, według polskiego ustawodawstwa, karą pozbawienia wolności od lat ośmiu do dożywocia (itp. 148 §3 Ustawy Kodeks karny).

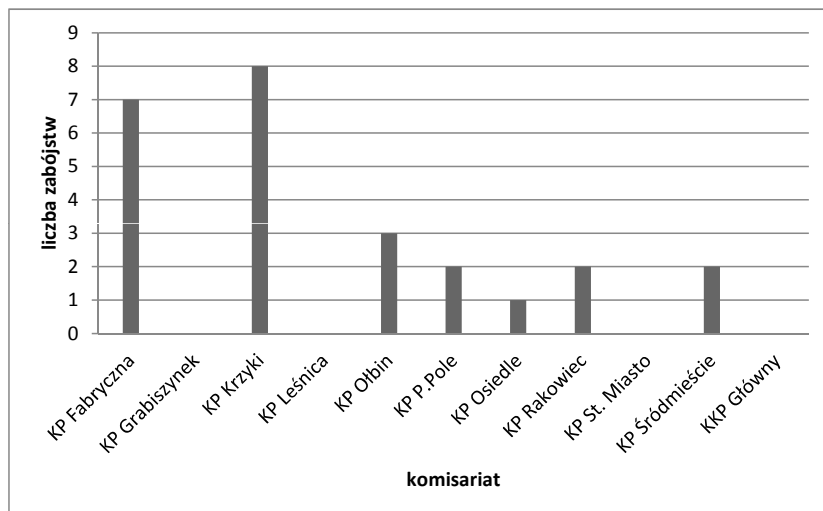
Liczba zabójstw we Wrocławiu w latach 2000–2012 wahała się od 39 w 2007 r. do 12 w 2009 r., natomiast ich liczba średnia wyniosła ponad 24 zabójstwa. Odnosząc tę wartość do aktualnej liczby ludności Wrocławia według danych GUS: 631 188 (GUS), otrzymano 4 przestępstwa na 100 tys. mieszkańców. Wynik ten prawie czterokrotnie przewyższa średnią dla Polski, która w roku 2008 wyniosła 1,21 na 100 tys. mieszkańców (ChartsBin 2014). Porównując dane liczby zabójstw z Wrocławia do tych samych danych z powiatu jeleniogórskiego, wałbrzyskiego i Bolesławca, widać, że podobnie jak w przypadku innych przestępstw to właśnie Wrocław, jako metropolia, jest głównym miejscem zabójstw. Średnia dla powiatu wałbrzyskiego wyniosła 9 zdarzeń, jeleniogórskiego 5, natomiast KP Bolesławiec w ciągu 12 lat notował średnio tylko jedno zabójstwo. Każda z tych jednostek nawet nie zbliża się do poziomu zabójstw we Wrocławiu. Średnia popełnienia tych przestępstw w powiecie wałbrzyskim, jednostce, gdzie poza Wrocławiem zanotowano ich najwięcej, była ponad 2,5 razy mniejsza niż średnia wrocławska. Sprawdzone również, jak Wrocław polaryzuje na najbliższe otoczenie, czyli czy w najbliższym sąsiedztwie również liczba zabójstw jest wyższa niż w pozostałych obszarach. Okazuje się jednak, że liczba tych zdarzeń we Wrocławiu w połączeniu z powiatem wrocławskim jest praktycznie identyczna jak ta sama liczba w samym Wrocławiu. Największą różnicę wynoszącą zaledwie 5 zabójstw odnotowano w roku 2007 (ryc. 3).



Ryc. 3. Liczba zabójstw we Wrocławiu i łącznie we Wrocławiu i powiecie wrocławskim w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

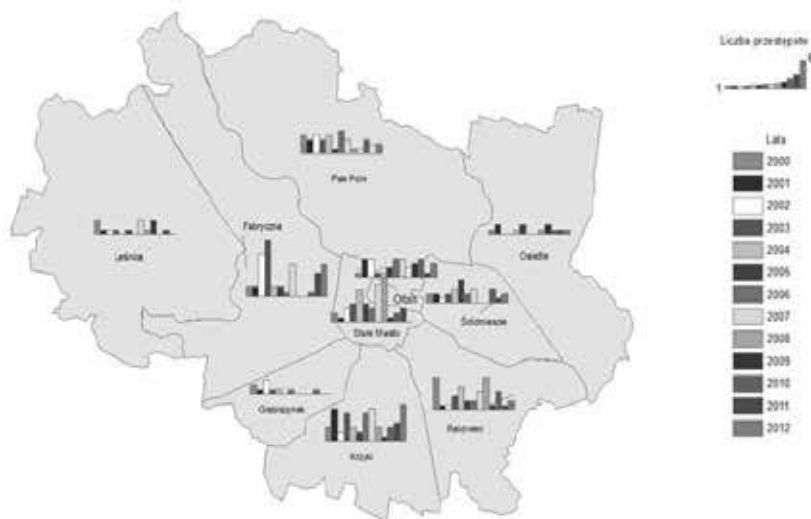
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

W ogólnej liczbie tego rodzaju przestępstw na obszarze Wrocławia w latach 2000–2012 dominuje obszar podlegający pod KP (komisariat policji) Krzyki (ryc. 4)



Ryc. 4. Liczba zabójstw w poszczególnych okręgach komisariatów policji we Wrocławiu w 2012 r. (w liczbach bezwzględnych)

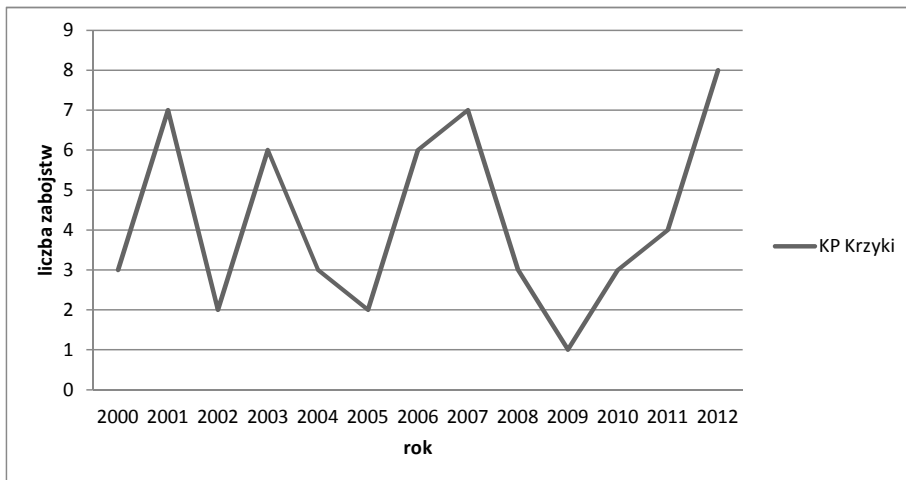
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.



Ryc. 5. Przestrzenne rozmieszczenie zabójstw we Wrocławiu według okręgów policyjnych w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

W ciągu wskazanych 12 lat dokonano tam aż 55 zabójstw, co stanowi ponad 17% tego typu przestępstw w całym Wrocławiu. Na drugim miejscu pod tym względem plasuje się obszar podlegający pod KP Fabryczna, gdzie popełniono ich łącznie 50, co stanowiło ponad 15% ogółu. Najbezpieczniejszym pod tym względem okazał się rejon KP Główny, gdzie tego typu zdarzenia w ciągu 12 lat zaszły tylko 4 razy. Liczba zabójstw w obrębie KP Krzyki zmieniała się w poszczególnych latach, raz spadając do jednego przypadku w danym roku, by w innych latach zwiększyć się do 8 (ryc. 6).



Ryc. 6. Liczba zabójstw w obszarze podległym pod KP Krzyki w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Szukając przyczyn takiego stanu rzeczy, można się odwołać do badań statystyk policyjnych, które podają, że najczęściej tych przestępstw dokonuje się w „zaciszu domowym”, z dala od miejsc uczęszczanych przez wiele osób, jak główne arterie komunikacyjne, pobliza barów, restauracji, galerii handlowych (Policja.pl 2014). Jak wiadomo, obszarami największego natężenia ruchu pieszego, samochodowego, zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy, są obszary centralne miasta. To prowadzi do wniosku, że liczba zabójstw jest dodatnie skorelowana z odległością od centrum, czyli im dalej od centrum, tym liczba tych zdarzeń wzrasta. Oczywiście trzeba pominąć pewne „obszary peryferyjne”, szczególnie uczęszczane przez ludność, jak popularne parki, centra handlowe itp. Krzyki wydają się spokojnym miejscem, idealnym dla osób nie lubiących hałasu, zgiełku i tłumów ludzi przemierzających kolejne punkty usługowe. Ze względu na mniejszą gęstość ludności, obszar ten jest

zapewne mniej kontrolowany przez służby porządku publicznego. Być może właśnie te czynniki stwarzają korzystne warunki do rozwoju zabójstw, które jak wspomniano powyżej, koncentrują się w miejscach bardziej izolowanych.

Dodatkowym czynnikiem może być również fakt, że północna i północno-zachodnia część obszaru KP Krzyki to również strefa wysokiego bezrobocia (osiedla: Huby, Gajowice, Południe), które jest jednym z głównych czynników frustracji, mogących prowadzić do negatywnych zjawisk. Opierając się na przestrzennym rozmieszczeniu graffiti WKS-u (Wrocławskiego Klubu Sportowego), osiedla takie, jak Huby, Gaj czy Gajowice, to obszary silnej koncentracji kibiców, co może być również bodźcem do sytuacji konfliktowych.

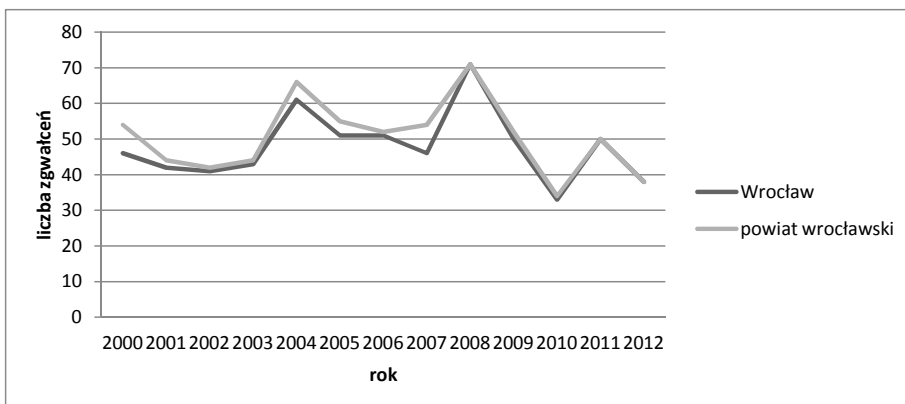
Teżę o zwiększającej się liczbie zabójstw, wraz z oddaleniem od centrum, burzy nieco trzecia pozycja obszaru podległego pod KP Stare Miasto, gdzie w latach 2000–2012 odnotowano blisko 50 zabójstw. Wiąże się to jednak z dużą koncentracją klubów, które co noc odwiedza wiele osób, w większości pod wpływem alkoholu lub innych używek. Dodatkowo w jednym miejscu spotykają się różne grupy społeczne, często z różnych krajów, co może warunkować potencjalne konflikty. W połączeniu z alkoholem i innymi środkami odurzającymi, z pozoru niewinne antagonizmy mogą przerodzić się w poważne przestępstwa.

4.2. Zgwałcenia

Według polskiego ustawodawstwa zgwałcenie rozumiemy jako zmuszanie drugiej osoby do stosunku płciowego lub innych czynności seksualnych przez osoby lub grupę osób posługujących się przemocą fizyczną (art. 197 § 1 Ustawy Kodeks karny). Według danych policji liczba zgwałceń w skali kraju regularnie spada, dla porównania liczba zgwałceń w roku 2008 zmniejszyła się o około 30% w porównaniu z rokiem 2000 (Policja.pl). Przy analizie zgwałceń warto też zwrócić uwagę, że tego typu przestępstwa charakteryzują się dużo mniejszą liczbą zgłoszeń niż w przypadku innych przestępstw. Jest to spowodowane przede wszystkim poczuciem wstydu i traumy, a także brakiem przeszkolenia i wsparcia od instytucji mających na celu niesienie pomocy ofiarom, które to instytucje często są tylko fikcją (Borkowska, Płatek 2011). Dlatego też należy pamiętać, że policyjne dane nie w pełni odzwierciedlają skalę danego zjawiska.

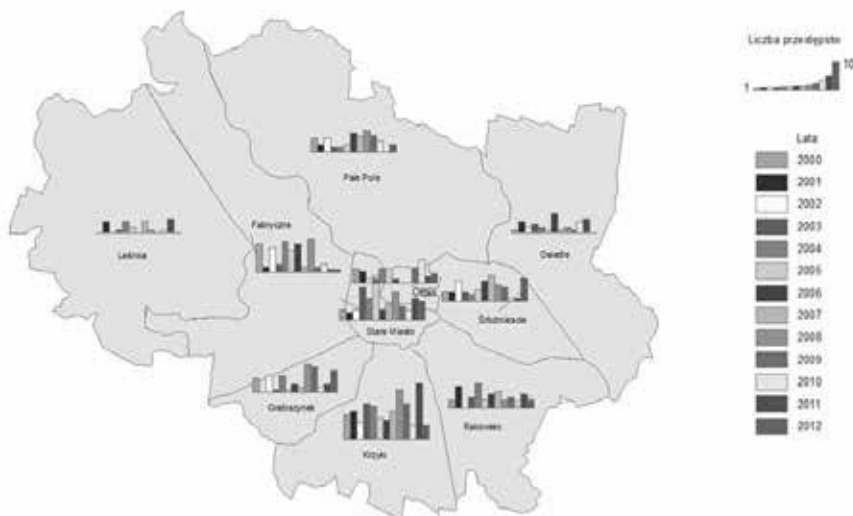
Wspomniana tendencja spadkowa zgwałceń we Wrocławiu zaznacza się dopiero od roku 2008. Wtedy przestępstwa te osiągnęły najwyższą wartość (71 przypadków) (ryc. 7) i zaczęły stopniowo spadać. W roku 2009 zanotowano najmniejszą liczbę zgwałceń w ciągu tych 12 lat (33 przypadki) i co ważne, kolejny wzrost nie był już tak drastyczny jak we wcześniejszych latach, przez co można przypuszczać, że problem ten „traci na sile”. Włączenie do analizy

danych z powiatu wrocławskiego nie powoduje dużych zmian. Największą różnicę pomiędzy liczbą zgwałceń we Wrocławiu i ich łączną liczbą zarówno we Wrocławiu, jak i w jego sąsiedztwie (na przykładzie powiatu wrocławskiego) zanotowano w roku 2007 – wyniosła ona 8 przypadków. W pozostałych latach liczby te były praktycznie jednakowe, co pokazuje, że liczba zgwałceń w powiecie wrocławskim była niewielka.



Ryc. 7. Liczba zgwałceń w powiecie wrocławskim w latach 2000–2012

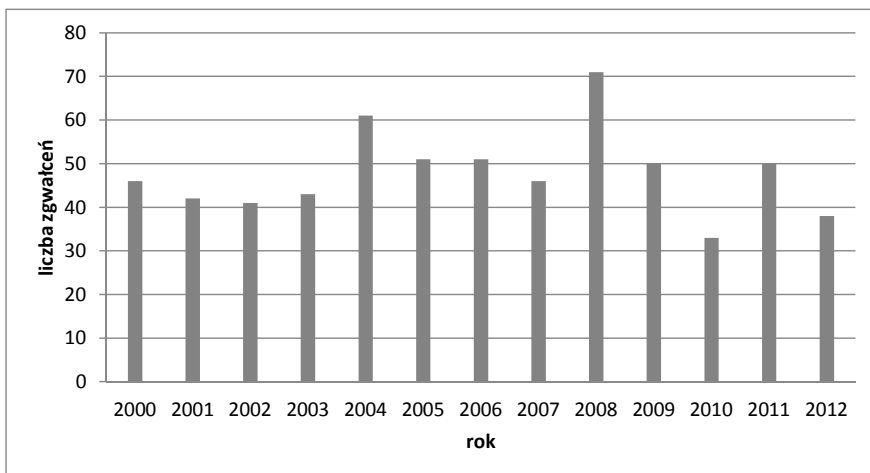
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.



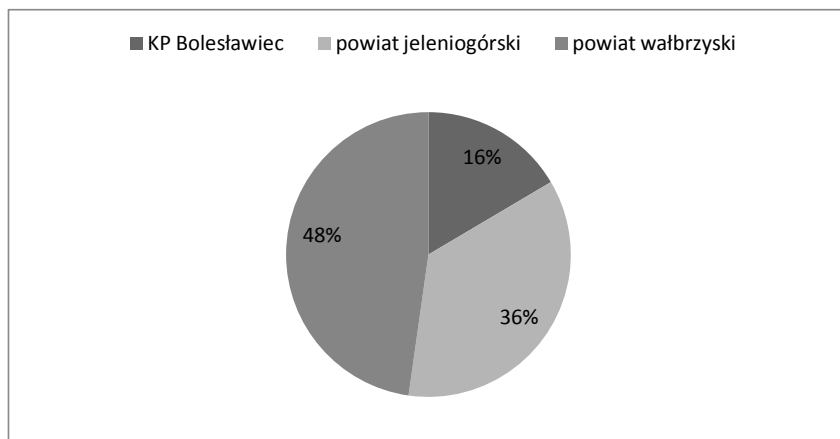
Ryc. 8. Przestrzenne rozmieszczenie przestępstwa zgwałceń we Wrocławiu według okręgów policyjnych w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

W podziale na poszczególne komisariaty znów najbardziej niebezpieczny okazał się obszar podległy pod KP Krzyki. W latach 2000–2012 zanotowano tam 136 zgwałceń, natomiast na drugim miejscu z dużą mniejszą liczbą zgwałceń (91) plasuje się obszar KP Stare Miasto (ryc. 5). Najbezpieczniejszymi pod tym względem okręgami komisariatów policji, pomijając ze względu na niewielkie rozmiary KKP Główny, okazały się KP Leśnica i KP Osiedle, notując kolejno 22 i 33 takie przypadki. Co roku na Krzykach dochodziło przeciętnie do 11 zgwałceń, o 4 więcej niż na Starym Mieście i prawie 5-krotnie więcej niż w Leśnicy.



Ryc. 9. Liczba zgwałceń we Wrocławiu w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych.



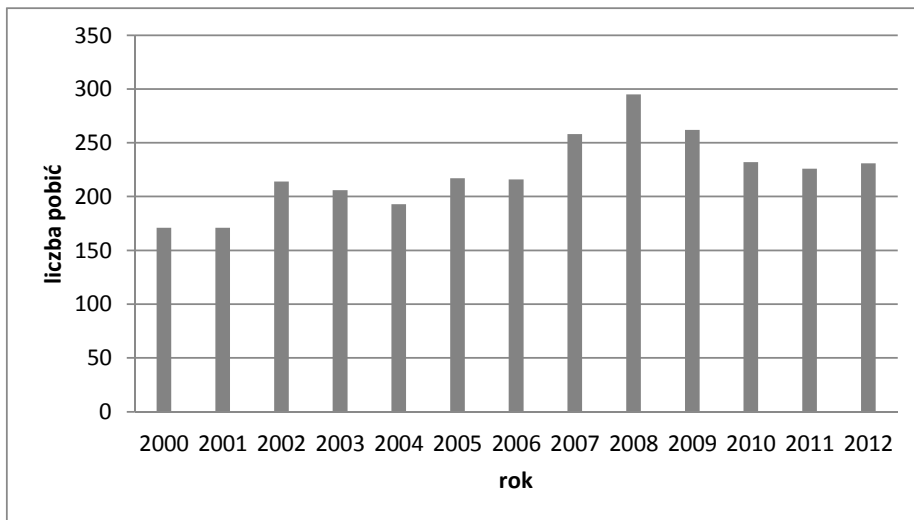
Ryc. 10. Struktura zgwałceń w poszczególnych jednostkach w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Poza Wrocławiem (wśród badanych trzech obszarów) najwięcej zgwałceń w latach 2000–2012 zanotowano w powiecie wałbrzyskim – ich liczba wyniosła 191. Udział powiatu jeleniogórskiego i obszaru KP Bolesławiec w ogólnej liczbie gwałtów wyniosł 52%, czyli niewiele więcej niż ten sam udział dla samego powiatu wałbrzyskiego (ryc. 10).

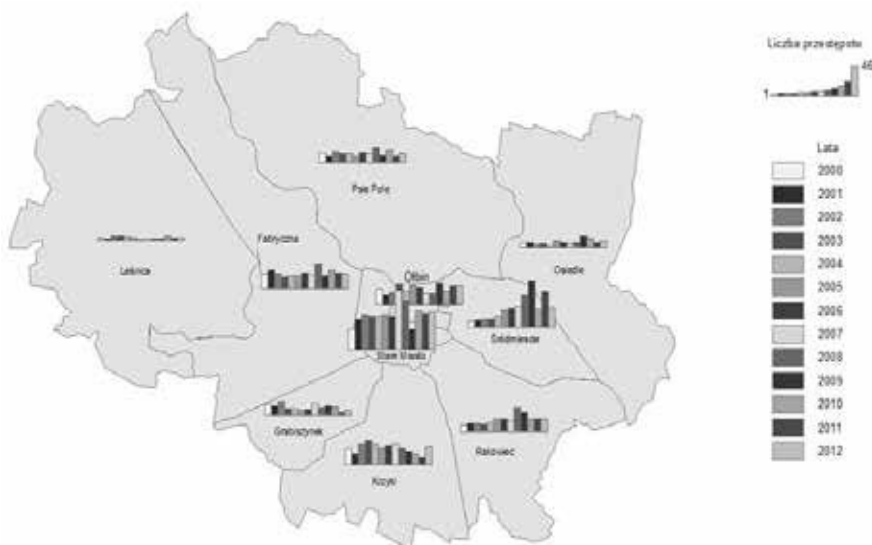
4.3. Pobicia

Pod pojęciem pobicia rozumie się napaść fizyczną co najmniej dwóch osób na jedną, przy czym strona atakowana nie dąży do starcia, ewentualnie broni się przed agresją (art. 158 Ustawy Kodeks karny). Pojęcie pobicia nie jest tożsame z bójką, gdzie kilku (co najmniej trzech) napastników, będąc w starciu, jednocześnie atakuje i się broni (art. 158 Ustawy Kodeks karny). Co prawda w ostatnich latach w Polsce liczba pobić wykazuje tendencję do spadku, jednak wciąż tego rodzaju zjawiska w wielu miejscach są dla policji poważnymi problemami. Obszary szczególnie narażone na tego typu przestępstwa mogą być swego rodzaju „naznaczone”, przez co są unikane przez społeczeństwo, co wpływa destymulująco na rozwój przestępstw.

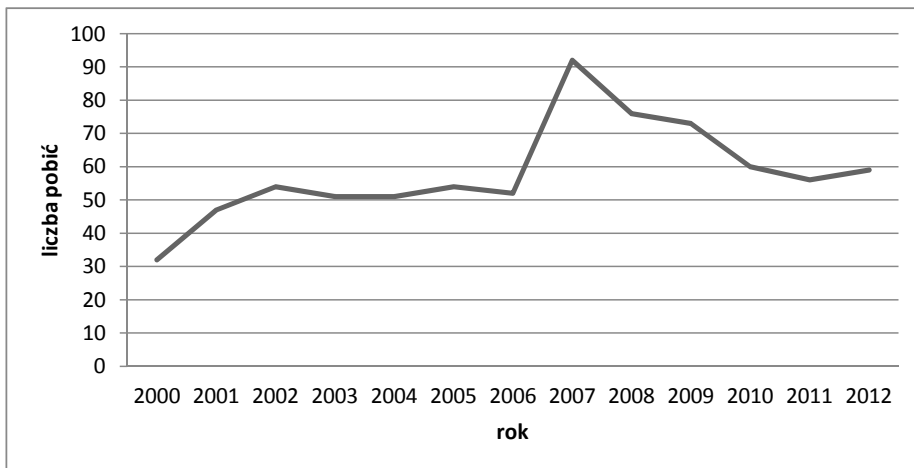
Tym razem najniebezpieczniejszym miejscem we Wrocławiu okazało się centrum, czyli obszar podległy KP Stare Miasto. To właśnie tam odnotowano aż 757 pobić, czyli ponad dwukrotnie więcej niż w drugim pod tym względem obszarze KP Krzyki i KP Śródmieście, które miały zbliżone wyniki (ryc. 11). Co roku na Starym Mieście dochodziło przeciętnie do 58 pobić, na Krzykach i Śródmieściu do 27, dla porównania w obszarze KP Główny, KP Leśnica czy KP Osiedle średnia nie przekroczyła 10. Liczba pobić na Starym Mieście zwiększała się stopniowo w latach 2000–2002, następnie się ustabilizowała, by osiągnąć swoje maksimum w roku 2007, kiedy to doszło do 92 takich zdarzeń (ryc. 13). W dalszych latach znów zaobserwowano tendencję spadkową, co wpisuje się w kontekst ogólnego trendu w całej Polsce. Porównując skalę zjawiska z innymi powiatami, po raz kolejny widoczny jest dysonans między tymi jednostkami, szczególnie między Wrocławiem a powiatem wrocławskim. Jednocześnie powielone zostają pewne schematy rozkładu danych, mianowicie tuż za Wrocławiem wraz z powiatem wrocławskim plasuje się powiat wałbrzyski. Na przeciwnym biegunie znów znalazł się obszar KP Bolesławiec, notując najmniejszą liczbę pobić, nieprzekraczającą 500 w ciągu 12 lat (ryc. 14).



Ryc. 11. Liczba pobić we Wrocławiu w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

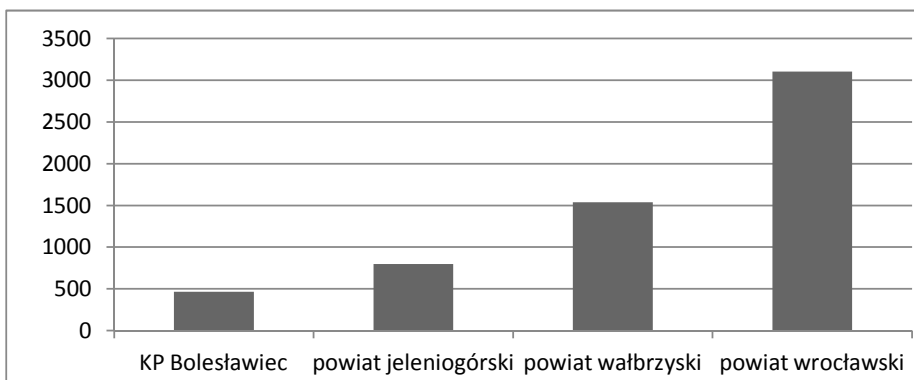


Ryc. 12. Przestrzenne rozmieszczenie pobić we Wrocławiu według okręgów policyjnych w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.



Ryc. 13. Liczba pobić w obszarze KP Stare Miasto w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.



Ryc. 14. Liczba pobić w wybranych jednostkach w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

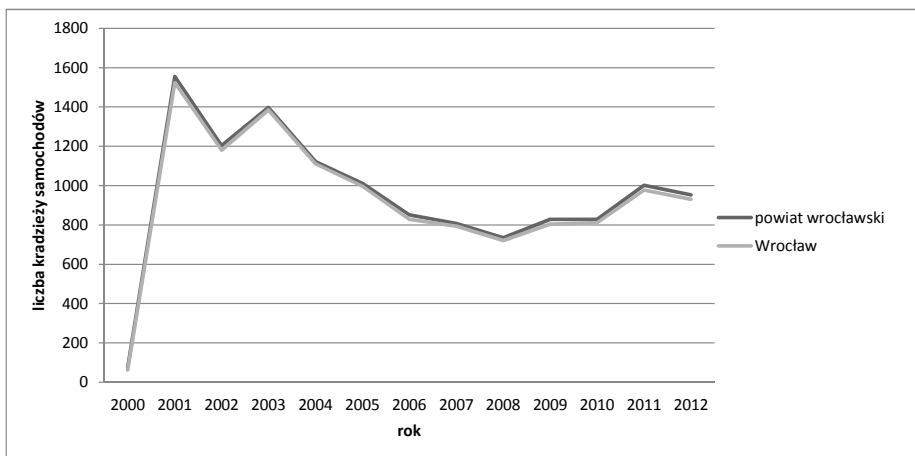
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

4.4. Kradzieże samochodów

W latach 2000–2012 łączna liczba skradzionych samochodów w badanych obszarach administracyjnych wyniosła 29 171, z czego ponad 83% kradzieże miało miejsce we Wrocławiu i powiecie wrocławskim, co dziesiąta w powiecie jeleniogórskim. Małym odsetkiem liczby przestępstw tego typu

na tle innych miast charakteryzuje się Bolesławiec oraz powiat wałbrzyski (łącznie 6% kradzieży w latach 2000–2012). W strukturze natężenia przestępstw tego typu znikomą rolę odgrywa Legnica (0,8%).

Największy odsetek przestępstw został popełniony w roku 2001 (ponad 13% liczby kradzieży samochodów w badanym okresie czasu). Rok później odnotowano spadek o prawie 1/4. W roku 2003 w stosunku do roku poprzedniego nastąpił nieznaczny, prawie 2% wzrost liczby kradzieży samochodów. Rok później zaobserwowano kolejny ponad 2% spadek kradzieży samochodów. Tendencja spadkowa utrzymała się do roku 2008, kiedy to liczba popełnionych przestępstw była dwukrotnie mniejsza niż w roku 2003. Od tamtej pory do roku 2011 utrzymała się tendencja wzrostu liczby kradzieży. W tymże roku odnotowano 1,5% mniej kradzieży niż w roku 2008. W kolejnym roku liczba kradzieży aut utrzymała się na podobnym poziomie (nie wielki 0,1% wzrost w stosunku do 2011) (ryc. 15).



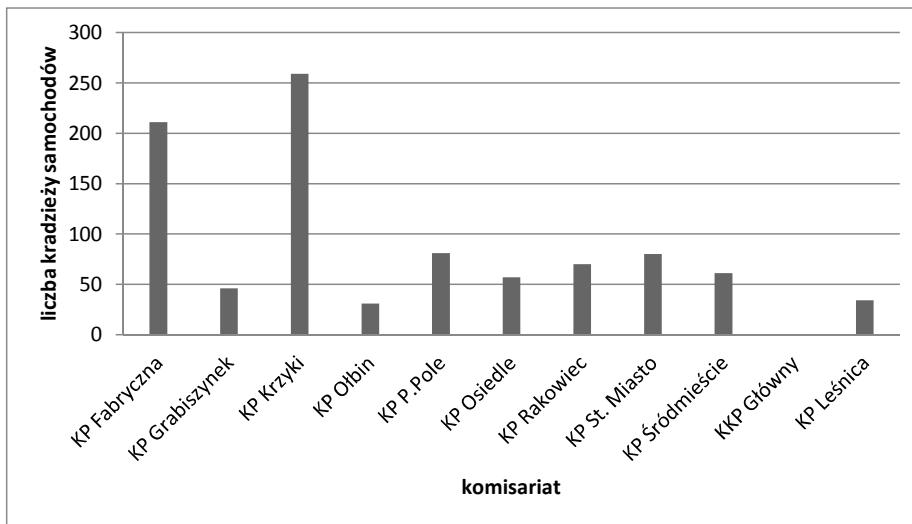
Ryc. 15. Liczba kradzieży samochodów w powiecie wrocławskim w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Jak już wcześniej wspomniano, to Wrocław jest miastem o największej częstotliwości kradzieży samochodów na Dolnym Śląsku. W związku z tym zebrane dane dotyczące miasta zostały także przeanalizowane w układzie lokalnym. W latach 2000–2012 najwięcej, bo ponad 25% kradzieży samochodów we Wrocławiu, miało miejsce w obszarze działań komisariatu policji na Krzykach. O 1/5 mniej przestępstw popełniono w strefie interwencji komisariatu policji Wrocław Fabryczna. Trzecim pod względem natężenia kradzieży samochodów jest obszar interwencyjny komisariatu policji Wrocław Stare

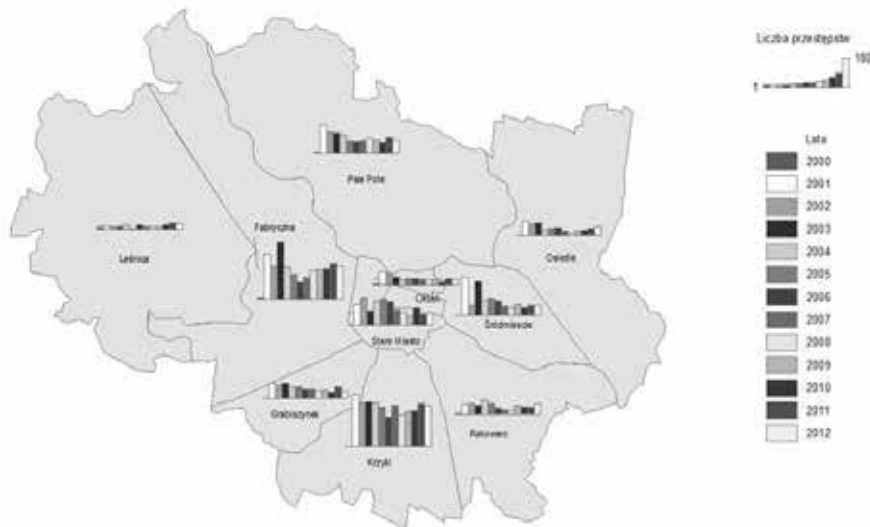
Miasto, gdzie miało miejsce 13% wrocławskich kradzieży. Co dziesiąta kradzież została dokonana na Psim Polu. Piąte miejsce pod względem natężenia kradzieży zajmuje Śródmieście i wschodnia część miasta. Najmniejszą liczbę kradzieży na terenie miasta odnotowano na Ołbinie (4% kradzieży samochodów w latach 2000–2012), Rakowcu (5%) oraz Osobowicach (6%) – wynika to także ze stosunkowo małego obszaru działań poszczególnych komend.

Biorąc pod uwagę strukturę czasową kradzieży aut w obszarach interwencyjnych poszczególnych komisariatów we Wrocławiu, w siedmiu obszarach największa liczba przestępstw została popełniona w roku 2001: co szоста kradzież na Ołbinie, co siódma na Psim Polu, Osobowicach, Starym Mieście-Zachód, a także w obszarze działań komisariatu na Śródmieściu. Co dziesiąta kradzież aut w latach 2000–2012 na Krzykach również miała miejsce w tym roku. W dzielnicy Fabrycznej najwięcej kradzieży aut (prawie 15% ogółem w latach 2000–2012) została popełniona w roku 2003, a na Rakowcu w roku 2004 (co siódma w latach 2000–2012). W latach 2005–2008 nastąpił wyraźny spadek liczby kradzieży samochodów we wszystkich badanych obszarach działań interwencyjnych, w stosunku do roku 2001, gdzie wskaźniki przestępstw na tle kradzieży osiągnęły maksymalne wartości. W roku 2008 odnotowano pięciokrotnie mniej kradzieży na Osobowicach, czterokrotnie mniej czynów popełnionych na Ołbinie, trzykrotnie mniej liczby kradzieży na Śródmieściu i we wschodniej części miasta. Najmniejsza liczba kradzieży na Starym Mieście została dokonana w roku 2009 (prawie 5%). Najniższe wartości wskaźnika kradzieży na Psim Polu oraz Grabiszynku zanotowano w roku 2010 (w każdym z obszarów po niewiele ponad 5% ogółu kradzieży w latach 2000–2012). Od tamtej pory liczba kradzieży samochodów w kolejnych latach stabilizuje się, odnotowując w kolejnych latach niewielki wzrost (1–3%, w zależności od komisariatu). Wyjątkiem jest obszar interwencyjny działań policji na Rakowcu, gdzie w roku 2012 odnotowano prawie trzykrotnie więcej kradzieży samochodów niż w roku 2008. Mimo to najmniej bezpiecznym obszarem miasta są Krzyki i Fabryczna, gdzie dokonano ponad połowy kradzieży aut w roku 2012. Najmniej kradzieży zaobserwowano na Ołbinie (> 3%), Grabiszynku (> 5%) oraz Śródmieściu (prawie 9%) (ryc. 16).



Ryc. 16. Liczba kradzieży samochodów w poszczególnych okręgach komisariatów policji we Wrocławiu w 2012 r. (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.



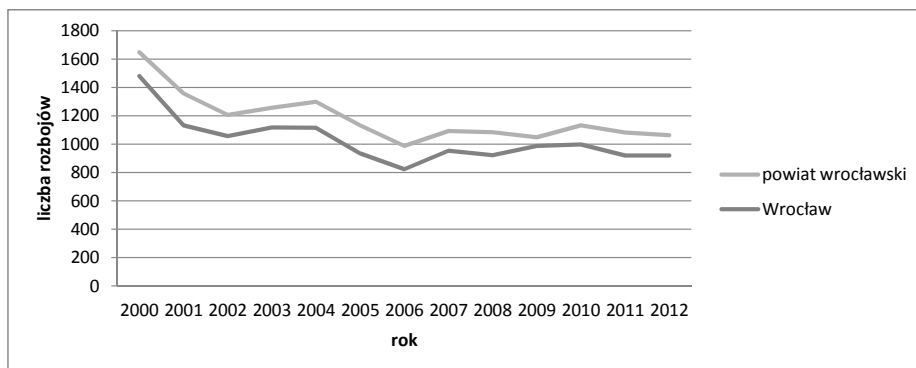
Ryc. 17. Przestrzenne rozmieszczenie kradzieży samochodów we Wrocławiu według okręgów policyjnych w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

4.5. Rozboje

Zgodnie z definicją Ustawy z dnia 6 kwietnia 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r. nr 88, poz. 553) rozbój to *kradzież połączona z użyciem przemocy wobec osoby lub groźbą natychmiastowego jej użycia albo dokonana poprzez doprowadzenie człowieka do stanu nieprzytomności lub bezbronności. Na równi z tym należy traktować sytuację, w której pokrzywdzony pod wpływem takiej groźby natychmiast wydaje przedmiot sprawcy.*

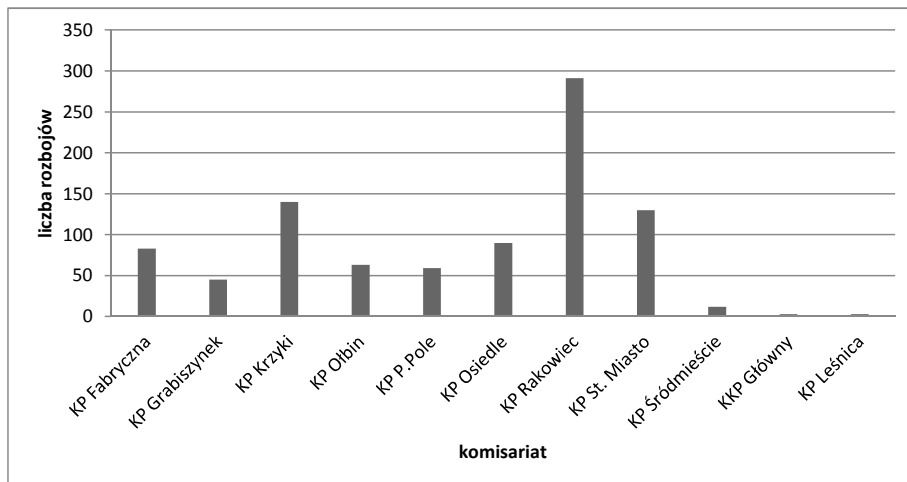
W latach 2000–2012 na terenie Wrocławia popełniono prawie 15 tys. przestępstw rozbójniczych, z czego najwięcej z nich, ponad 10%, odnotowano w roku 2000. W latach 2001 i 2002 nastąpił spadek liczby robojów (prawie 3%). W kolejnych dwóch latach zaobserwowano niewielki wzrost, jednak od roku 2005 liczba robojów utrzymuje się na podobnym poziomie w skali roku (~ 1000/rocznie) (ryc. 18).



Ryc. 18. Liczba robojów tylko w powiecie wrocławskim (z wyróżnieniem Wrocławia) w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

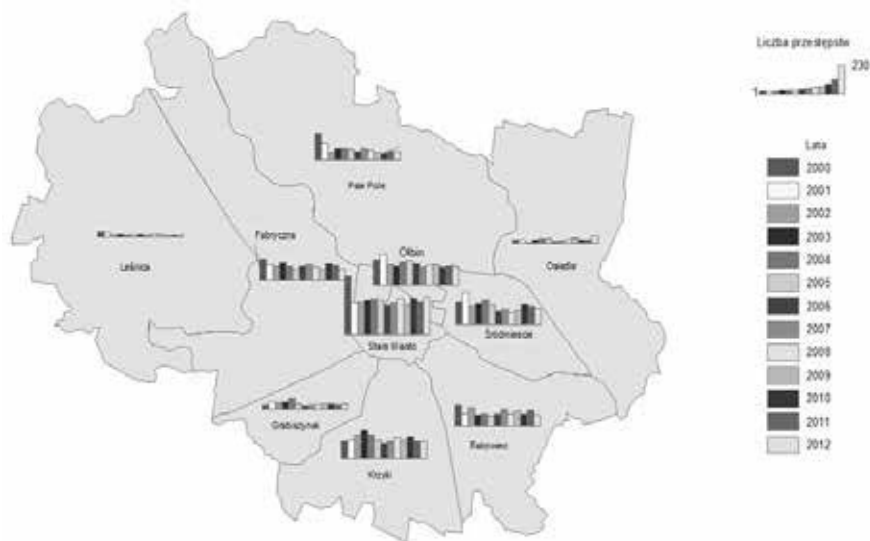
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Obszarem interwencyjnym, gdzie zaobserwowano najwyższy wskaźnik przestępstw rozbójniczych – ponad 25%, jest Stare Miasto, drugie miejsce zajmują Krzyki (>15%) oraz Śródmieście, gdzie nastąpił co siódmy rozbój w latach 2000–2012. Najmniejszą liczbę robojów odnotowano w rejonie Osobowic i na Grabiszynie (łącznie 7,5% robojów w mieście). Mimo to właśnie w rejonie Osobowic zaobserwowano największy przyrost odsetka przestępstw w badanym zakresie czasowym (w roku 2012 w obszarze tym nastąpiło siedmiokrotnie więcej robojów niż w roku 2002). Największy spadek odsetka przestępstw, bo prawie trzykrotny, odnotowano na Psim Polu, gdzie obecnie ma miejsce 1 na 12 robojów we Wrocławiu.



Ryc. 19. Liczba rozbojów w poszczególnych okręgach komisariatów policji we Wrocławiu w 2012 r. (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.



Ryc. 20. Przestrzenne rozmieszczenie rozbojów we Wrocławiu według okręgów policyjnych w latach 2000–2012 (w liczbach bezwzględnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Podsumowując, liczba przestępstw rozbójniczych w latach 2000–2012 wyraźnie spada: prawie trzykrotnie w obszarze interwencyjnym komisariatu policji na Psim Polu, o ponad połowę mniej na Śródmieściu, prawie o połowę na Rakowcu, Krzykach, Grabiszynku i w dzielnicy Fabrycznej, prawie o 1/3 w rejonie działań interwencyjnych komisariatu Stare Miasto. W roku 2012 odnotowano tylko 3 rozboje w obszarze działań komisariatu na Dworcu Głównym PKP we Wrocławiu (ryc. 19). Należy podkreślić, że jest to obszar działań interwencyjnych, cechujący się najniższymi wskaźnikami przestępstw w mieście.

5. Przestępczość w przestrzeni funkcjonowaniu poszczególnych dzielnic (analiza przestępczości w odniesieniu do konkretnych wskaźników)

Przestępczość jest zjawiskiem negatywnym, powodującym zaburzenia w prawidłowym funkcjonowaniu społeczeństwa. Poza skutkami, jakie ze sobą niesie, dotyczącymi ludności zamieszkującej miasto, może mieć ona również swego rodzaju odzwierciedlenie w innych aspektach funkcjonowania miasta. W ramach badań nad „widocznością” przestępczości w przestrzeni i funkcjonowaniu poszczególnych dzielnic posłużono się następującymi danymi:

1. Liczba organizacji użytku publicznego/pozarządowych
2. Ceny mieszkań przeznaczonych do:
 - wynajęcia,
 - do sprzedaży z rynku pierwotnego i wtórnego.
3. Inwestycje podzielone na trzy kategorie:
 - budowa i przebudowa,
 - zatwierdzone,
 - ukończone.
4. Liczba klubów/dyskotek itp. w poszczególnych dzielnicach.
5. Powierzchnia, jaką zajmują parki w poszczególnych dzielnicach.

Na podstawie analizy poszczególnych wskaźników wyciągnięto następujące wnioski:

1. Największą liczbę organizacji odnotowano w dzielnicy Fabrycznej (84 podmioty), co może wynikać z faktu, że jest to dzielnica o największej powierzchni i niekoniecznie może mieć związek z liczbą odnotowanych przestępstw na tym terenie. Natomiast mimo małej wielkości Starego Miasta są tu zarejestrowane aż 62 organizacje; jest to jednak centrum miasta, stąd ten wynik. Drugie miejsce pod względem liczby organizacji zajmują Krzyki (79), a później kolejno Śródmieście (70) i Psie Pole (39). Ostatnia wymieniona dzielnica jest co prawda drugą pod względem powierzchni wśród dzielnic Wrocławia, jednak niska liczba organizacji jest skutkiem znacznej odległości od centrum i złej komunikacji miejskiej.

2. A) Według danych z roku 2011 można stwierdzić, że wynajmujący nie kierują się aktualnym stanem bezpieczeństwa danej dzielnicy, ale istotniejsza jest dla nich lokalizacja, która wiąże się z takimi aspektami, jak połączenie komunikacyjne oraz bliskość do różnego rodzaju usług. Najwyższe ceny wynajmu odnotowano na Starym Mieście (średnia cena 2884,02 zł), a najniższą na Psim Polu (średnia cena 1808,75 zł). Najwięcej zarejestrowanych ofert wynajmu lokali w roku 2011 odnotowano dla dzielnicy Krzyki (874 oferty). W następnej kolejności należy wymienić dzielnicę Fabryczną (513) i kolejno Stare Miasto (456), Śródmieście (312) oraz Psie Pole (221). Po zestawieniu tych wyników z danymi odnośnie liczby odnotowanych przestępstw w danej dzielnicy, należy potwierdzić tezę, że wynajmujący kierują się głównie dogodną lokalizacją. Najwyższa liczba ofert wynajmu na Krzykach nie wynika z wysokiego poczucia bezpieczeństwa, a wręcz przeciwnie, jest to obszar o największej liczbie gwałtów (25) oraz zajmuje czołowe miejsce pod względem kradzieży samochodów i rozbojów. Podobne zależności można zauważyć w dzielnicy Fabrycznej. Niska liczba ofert wynajmu na Psim Polu może wskazywać na zbyt dużą odległość od centrum miasta. B) Analizując ceny mieszkań za metr kwadratowy, można zaobserwować analogię do wynajmu mieszkań – najistotniejszą cechą jest lokalizacja, a więc im bliżej centrum, tym ceny mieszkań będą wyższe. Dowodem na to może być Stare Miasto, w którym odnotowuje się najwyższą liczbę rozbojów (294), a przy tym najwyższą średnią cenę mieszkania za metr kwadratowy (7603 zł).
3. Na budowę różnego rodzaju inwestycji ma wpływ znowu nie ilość popełnianych przestępstw w danej dzielnicy, ale wolne powierzchnie przeznaczone pod zabudowę oraz ich cena. Biorąc pod uwagę tylko dane odnośnie liczby inwestycji deweloperskich związanych z budową nowych mieszkań, można wnioskować, że w miejscach, gdzie inwestycji jest najwięcej, odnotowuje się największą liczbę kradzieży samochodów i zabójstw – takie zjawisko można zaobserwować w dzielnicach Krzyki (49 inwestycji) i Fabryczna (28 inwestycji). Pierwszy z wymienionych podmiotów zajmuje także wysokie miejsce pod względem zarejestrowanych pobić.
4. Wpływ na liczbę odnotowanych przestępstw może mieć duża liczba klubów czy dyskotek znajdujących się w poszczególnych dzielnicach. Najlepiej tą zależność widać w dwóch dzielnicach: Stare Miasto i Śródmieście. Zlokalizowanych jest tutaj najwięcej tego typu miejsc rozrywki, a w szczególności na Starym Mieście, gdzie ich liczba jest

dominująca – 133 kluby. Tutaj odnotowuje się największą liczbę rozbojów (294) oraz pobić (61). Również ilość gwałtów (7) można wiązać z lokalizacją dyskotek. Natomiast największą liczbę gwałtów (11) odnotowano w Śródmieściu, które także zajmuje drugie miejsce pod względem ilości pobić (60) i rozbojów (270). W przypadku tych dzielnic warto podkreślić, że przestępstwa, jakie odnotowano, nie są skutkiem działania mieszkańców tych dzielnic, ale w przeważającej większości ludzi zamieszkałych w trzech pozostałych dzielnicach oraz poza granicami Wrocławia.

5. Znaczą liczbę gwałtów w danej dzielnicy można powiązać z powierzchnią parków. Im większa powierzchnia, tym więcej tego typu przestępstw w roku 2012. Można je uznać za tereny sprzyjające popełnianiu tego typu przestępstw. Potwierdzić to może porównanie powierzchni parków do liczby gwałtów, co pokazuje tabela 1.

Tab. 1. Powierzchnia parków w porównaniu do liczby popełnionych przestępstw (gwałtów)

Dzielnica	Powierzchnia parków (ha)	Liczba gwałtów
Fabryczna	165,16	9
Krzyki	118,00	8
Psie Pole	11,77	3
Stare Miasto	14,38	7
Śródmieście	134,03	11

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych dot. liczby przestępstw z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu oraz danych dot. powierzchni parków z publikacji *Środowisko przyrodnicze Wrocławia...*

Trudno jednak mówić o odpowiednich wskaźnikach, które zobrazują wpływ na przestępczość. Problemem jest różna powierzchnia oraz różna odległość od centrum. Poza każdą z dzielnic ma swoją specyfikę, np. Fabryczna to głównie mieszkania i usługi handlowe (szczególnie sklepy), a Stare Miasto to życie nocne, które najbardziej wpływa na przestępczość.

6. Uwarunkowania przestępczości

– czy duże miasta generują przestępczość?

Według Słownika Języka Polskiego (2014) pod hasłem przestępczości rozumie się ogół przestępstw popełnionych w pewnym okresie w danym obszarze przez określone osoby bądź grupy. Opierając się tylko na znamionach definicyjnych, nie można dostrzec zależności między przestępczością a określonym miejscem. Wydawać by się mogło, że w tym przypadku rola

konkretnej przestrzeni zanika na rzecz indywidualnych cech ludzkich, które są głównymi czynnikami sprawczymi tych zjawisk.

Okazuje się jednak, że pewne obszary mogą być w większym stopniu zagrożone przestępczością niż inne. Jak wynika z badań, na poczucie bezpieczeństwa wpływają zarówno postrzeganie przestrzeni, indywidualne cechy osobowości, jak i specyfika danego miejsca (Kozdraś 2010). Świadczy to o tym, że są miejsca, gdzie ludzie czują się bezpiecznie, ale również i takie, których wolą unikać. Dotyczy to zarówno określonych punktów, niewielkich wycinków przestrzeni, ale i całych dzielnic czy owianych złą sławą miast. Na bazie pojawiających się rankingów przestępczości często mówi się, że to właśnie duże miasta, które przecież w ostatnich latach tak bardzo przyciągają ludność, są najbardziej zagrożone przestępczością.

Szukając wyjaśnień takiego stanu rzeczy, należy zaznaczyć, że społeczeństwa metropolii wykazują silne tendencje do nierównowagi i dezorganizacji wewnętrznej, przez co zanikają pewne więzi lokalne (Karwińska 2006). Wielkie miasta to w większości zlepek ludności napływowej, która przyjeżdża do miasta albo na studia, albo w celu znalezienia pracy. Dlatego analizując przestrzeń społeczną miasta, trudno mówić o wewnętrznej jednorodności, relacjach i więziach pomiędzy mieszkańcami. Zanika tu zaufanie do drugiego człowieka, powszechna staje się anonimowość, która utrudnia znacznie proces tzw. kontroli społecznej, który wzmacnia poczucie bezpieczeństwa.

Z drugiej strony, jeśli zaczyna brakować więzi, to pojawia się izolacja społeczna, w miejsce pewnej współpracy pojawia się egocentryczny pęd do maksymalizacji swoich zysków i realizacja własnej kariery. Sukces jest jednak zarezerwowany tylko dla najlepszych, nie każdy zdoła się przebić przez konkurencję i osiągnąć swój cel. To powoduje, że powszechnym zjawiskiem w dużych miastach jest rozwarstwienie społeczne, bazujące przede wszystkim na różnicach w statusie majątkowym. Grupy społeczne o wyższym statusie finansowym na ogół lepiej czują się „wśród swoich”, przez co następuje proces segregacji mieszkańców. Powstają dzielnice zamieszkałe przez bogatych mieszkańców (tych, którzy osiągnęli swego rodzaju sukces na rynku) oraz strefy ubóstwa, które mogą powodować patologie społeczne. Stąd można twierdzić, że to właśnie wzrost polaryzacji społecznej może być główną siłą sprawczą rozwoju konfliktów wewnętrznych (Karwińska 2006).

Warto również podkreślić, że wielkomiejskie przestrzenie, bardziej niż inne obszary, mogą warunkować w społeczeństwie strach i lęk przed obcymi, innością, a w konsekwencji przed wykluczeniem społecznym (Wątroba 2010). Dobrym przykładem objaśniającym mechanizmy strachu przed wykluczeniem jest analiza zachowań sympatyków łódzkich klubów sportowych (Widzewa i ŁKS-u), poruszona w artykule Jakuba Gałuszki (2009). Mieszkańcy osiedli

często zasilają „grupy kibolskie”, ponieważ czują się tam bezpieczniej, grupa ta daje im pewne oparcie, poczucie przynależności, a przez to siłę. Określona grupa przyjmuje pewne wartości i idee, a następnie uzurpuje sobie prawo do władania daną przestrzenią, co rodzi pewne konflikty. We wspomnianym artykule autor podkreśla dwa wymiary konfliktów o przestrzeń. Po pierwsze są to spory w płaszczyźnie: mieszkańcy danych osiedli kontra obcy (mieszkańcy innych osiedli, dzielnic, miast). Oprócz tego coraz bardziej zauważalny jest tzw. podział „my-oni”, czyli grupy kibolskie kontra mieszkańcy osiedli, którzy nie identyfikują się z daną grupą. Na murach widoczne są hasła „Jesteśmy waszym kompleksem”, „Gdy wy śpicie, my czuwamy” (Gałuszka 2009). Podkreśla to siłę poczucia dominacji danej grupy na osiedlu, która w swojej opinii musi codziennie bronić osiedla przed potencjalną agresją ze strony innych grup, nawet w nocy. Przykład wprowadzie odnosi się ściśle do obszaru Łodzi, jednak pokazuje pewne uniwersalne zjawiska, z którymi mamy do czynienia również w innych przestrzeniach miejskich. Wyraźnie widoczny jest tu wpływ polaryzacji społecznej i strachu przed wykluczeniem na rozwój potencjalnych antagonizmów w przestrzeni miasta. Na bazie pozornie niegroźnej gry o przestrzeń rodzą się konflikty, które przeobrażają się w akty przestępstw, a czasami doprowadzają do tragedii.

Podsumowując, bez wątpienia duże miasta są obszarami podwyższonego ryzyka wystąpienia przestępczości niż mniejsze jednostki. W przestrzeniach dużych miast zostały zidentyfikowane trzy główne płaszczyzny zjawisk, na bazie których może rozwinąć się przestępczość. Po pierwsze anonimowość i brak mechanizmu kontroli społecznej, po drugie rozwarstwienie społeczne, prowadzące do segregacji mieszkańców i w końcu tzw. gra o przestrzeń wynikająca głównie ze strachu przed wykluczeniem społecznym (na przykładzie grup kibolskich w Łodzi). Płaszczyzny te są od siebie zależne, często jedna wynika z drugiej czy też jest pewnym bodźcem do rozwoju kolejnej. W tym kontekście najważniejsze jednak jest, że każda z nich ma tendencje do występowania w dużych miastach, dlatego są one bardziej narażone na akty przestępczości.

7. Podsumowanie

Przestępczość jest zjawiskiem interesującym, zarówno w aspekcie badawczym, jak i aplikacyjnym. Rozpatrywanie poszczególnych zdarzeń w odniesieniu do różnego rodzaju wskaźników, a także do przestrzeni miasta, pozwala na rozpoznanie podstawowych przyczyn występowania zdarzeń niezgodnych z prawem oraz próbę ich wyjaśnienia. Na podstawie analizy danych dotyczących Wrocławia można wysunąć następujące wnioski:

- Przestępczość na obszarze miasta jest zróżnicowana przestrzennie. Największa liczba przestępstw została odnotowana w rejonie Starego Miasta oraz Krzyków. Zdecydowanie najmniejszą liczbą przestępstw charakteryzuje się natomiast Leśnica.
- Jeśli chodzi o strukturę przestępstw w 2012 r., można stwierdzić, że najwięcej zabójstw odnotowano w rejonie Krzyków (8 zdarzeń); w dużo lepszej pod tym względem sytuacji są Leśnica, Stare Miasto oraz Grabiszynek. Największą liczbą zgwałceń odznaczają się natomiast Śródmieście i Grabiszynek (po 8) oraz Stare Miasto (7). Zdarzeń tego rodzaju nie odnotowano natomiast na obszarze Leśnicy oraz KP Osiedle. Najwięcej rozbojów odnotowano w obszarze Starego Miasta (powyżej 141), najmniej na Leśnicy (do 12 wydarzeń tego rodzaju). Kradzieże samochodów to zagrożenie występujące najczęściej w rejonie Krzyków oraz w dzielnicy Fabrycznej (ponad 81 zdarzeń), najmniej tego rodzaju przestępstw popełnianych jest natomiast na Ołbinie. Przestępstwo pobicia najczęściej notowane jest na obszarze Starego Miasta, natomiast znów najbezpieczniejsza okazuje się Leśnica, gdzie liczba tych zdarzeń nie przekracza 4.
- W przypadku wszystkich przestępstw odnotowano spadek w stosunku do wartości maksymalnych, jakie występowały w badanym okresie; nie można jednak mówić o wyraźnej tendencji spadkowej wszystkich omawianych przestępstw.
- Rozmieszczenie poszczególnych przestępstw nie ma znaczącego wpływu na lokalizację nowych inwestycji, zasadniczo ich rozplanowanie związane jest z dostępnością miejsca. Ponadto zjawisko to nie wpływa negatywnie na ceny wynajmu czy sprzedaży mieszkań, kwoty te uzależnione są od odległości od centrum.
- Obszary o większym natężeniu przestępstw związane są także z rozmieszczeniem klubów/pubów czy instytucji o charakterze rozrywkowym oraz obszarami parków.
- Zasadniczo trudno jest znaleźć odpowiednie wskaźniki, które ukazywałyby widoczność zjawiska w przestrzeni czy funkcjonowaniu miasta.
- Duże miasta stanowią swoisty tygiel różnorodnej ludności, która w przewadze stanowi ludność napływową, przybywającą do miasta w poszukiwaniu pracy lub w celach edukacyjnych (m.in. studia). Trudno zatem mówić o wewnętrznej jednorodności, relacjach i więziach pomiędzy mieszkańcami. Brak tych więzi prowadzi do zaniku zaufania do drugiego człowieka, wzrostu anonimowości, znacznie utrudniając proces tzw. kontroli społecznej, który z kolei prowadzi do wzmocnienia poczucia bezpieczeństwa.

Literatura

- Błachut J., Gaberle A., Krajewski K., 2007. *Kryminologia*. Arche, Gdańsk.
- Bogacka E., 2009. Poziom i czynniki przestępczości w układzie regionalnym Polski. *Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej*, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 8, 33–43, Poznań.
- Borkowska O., Piatek M., 2011. Skala przestępstwa zgwałcenia w Polsce. W: J. Piotrowska, A. Synakiewicz (red.), *Dość milczenia. Przemoc seksualna wobec kobiet i problem gwałtu w Polsce*. Fundacja Feminoteka, Warszawa.
- Chojnicki Z., 1999. *Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii*. Bogucki Wydaw. Naukowe, Poznań.
- Dane statyczne z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu dot. liczby przestępstw w latach 2007–2013 dla Wrocławia, Bolesławca, powiatu jeleniogórskiego i wałbrzyskiego.
- Gałaszka J., 2009. Przestrzeń manifestacji, czyli jak napisy na murach transformują przestrzeń miejską. *Studia Lokalne i Regionalne* 1 (35), 110–126.
- Hołyst B., 2007. *Kryminologia*. LexisNexis, Warszawa.
- Karwińska A., 2006. *Zagrożenia funkcjonowania miasta jako zbiorowości społeczno-przestrzennej. Przypadek miasta postsocjalistycznego*. Zeszyty Naukowe 4, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Bochni.
- Kozdraś G., 2010. Problem bezpieczeństwa mieszkańców we Wrocławiu. W: Z. Kłopot (red.), *Problemy społeczne w przestrzeni Wrocławia*. Wydaw. Naukowe Scholar.
- Mordwa S., 2012. *Struktura i typologia przestrzenna przestępczości w Polsce – przykład wykorzystania walidacji liczby skupień w metodzie k-średnich*. Wydaw. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Mydel R., Kozimor K., 1989. *Demograficzne, czasowe i przestrzenne aspekty przestępczości w Krakowie*. Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, XXII: 63–84.
- Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa. stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/l_powierzchnia_i_ludnosc_przekroj_terytorialny_2013.pdf.
- Środowisko przyrodnicze Wrocławia*. wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/32776%5C2220ru04z1R5.pdf
- Walmsley D.J., Lewis G.J., 1997. *Geografia człowieka: podejście behawioralne*. Wydaw. Naukowe PWN, Warszawa.
- Wątroba W., 2010. Współczesne lęki metropolitariusza. W: Z. Rykiel (red.), *Tożsamość terytorialna w różnych skalach przestrzennych*. Wydaw. Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów.

Źródła prawa

- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny. Dz.U. z 1997 r., nr 88, poz. 553.
- Zarządzenie nr 9/2009 Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu z dnia 12 stycznia 2009 r. w sprawie określenia właściwości terytorialnej komisariatów Policji na terenie województwa dolnośląskiego, PII 0221-9/09, 2009. www.wroclaw.policja.gov.pl/www/index.cgi?numer=2&menu=1.

Źródła internetowe

- Policja.pl*, 2014, www.policja.pl.
- Słownik Języka Polskiego*, 2014, www.sjp.pwn.pl.
- GUS*, www.stat.gov.pl.
- ChartsBin*, 2014, www.chartsbin.com.

Magdalena Mayer
Uniwersytet Wrocławski

Użytkownicy przestrzeni miejskiej. O strukturze przechodniów w dzielnicy Stare Miasto we Wrocławiu

Streszczenie: Współczesna przestrzeń geograficzna to przede wszystkim pole nieustannych przemieszczeń ludzi, towarów i usług. Centrum miasta, o ile posiada charakter wielofunkcyjny, koncentruje największą i najbardziej zróżnicowaną celowo liczbę takich przemieszczeń. Skomplikowana sieć powiązań implikuje wiele problemów, w tym tworzenie sprawnego systemu komunikacji czy komplementarne wnioskowanie w zakresie strategii zarządzania przestrzenią. Nie można bowiem badać systemu bez uwzględnienia sposobu jego funkcjonowania. Tymczasem głównym krwioobiegiem miasta jest właśnie ruch jego użytkowników.

Artykuł prezentuje wyniki badań w zakresie kierunków przemieszczeń i koncentracji ruchu pieszego w centrum Wrocławia. Zastosowano rozpowszechnioną przez J. Gehla (2002) metodę zliczania przechodniów w wybranych punktach miasta. Zasadniczą kwestią obserwacji było udzielenie odpowiedzi na pytanie: kto jest klientem centrum?, a więc określenie struktury przechodniów pod względem płci, wieku oraz wielkości grupy, w jakiej się poruszają. Wyniki stanowią istotne źródło interpretacji atrakcyjności przestrzeni oraz charakterystyki interesariuszy w konwencji kreowania oferty miejskiej.

1. Wprowadzenie

Istotą jednostek osadniczych jest tworzenie pola zróżnicowanych struktur użytkowych. Dopiero wówczas stają się celami podróży społeczności. Wytworzone przemieszczenia, wynikające z potrzeb życiowych czy też osobistych aspiracji, tworzą sieć zależności – sieć kontaktów przestrzennych. Wydajność takiej sieci definiuje prosta zależność, według której wielkość i heterogeniczność

przyciąganych grup użytkowników jest proporcjonalna do oferty przestrzennej. Co więcej, istnienie obu tych elementów pozostaje w ścisłej zależności (brak lub zanik jednego wyklucza sens istnienia drugiego).

W kontekście istniejących analiz i projektowania nowych założeń urbanistycznych istotne staje się badanie przemieszczeni i koncentracji ruchu. Potrzeba ta jest zwykle realizowana poprzez prosty algorytm pomiaru ruchu samochodowego, rzadziej pieszego czy rowerowego. Obserwacja jednostek może odzwierciedlić reguły wytwarzanych kontaktów. Jednak analiza przepływów oparta wyłącznie na danych liczbowych pomija pewne prawidłowości struktury użytkowej. Inaczej bowiem zachowują się pojedyncze osoby – zwykle bierne wobec otoczenia, inaczej pary czy zorganizowane grupy – bardziej skłonne do kreowania nowych aktywności. Odmienne bywają cele oraz preferencje przestrzenne dziewczynki i dorosłej kobiety, nawet jeśli idą w tym samym kierunku.

Problem ten ujmuje paradygmat decyzji przestrzennych (Zipser 1983, s. 60–63). Kładzie się w nim nacisk na określenie charakterystyki przepływu, w tym odpowiedź na pytanie: kto jest uczestnikiem ruchu? Zważywszy na istotę samego paradygmatu, a także potrzebę weryfikacji wielu zjawisk w kategorii geografii czy socjologii, podjęto próbę określenia struktury użytkowników pieszych¹ na przykładzie obszaru Starego Miasta we Wrocławiu.

2. Dlaczego centrum Wrocławia?

Wrocław jako jednostka osadnicza stanowi jedynie przykład obszaru, w jakim można przeprowadzać badania. Niemniej jednak miasto posiada, istotne tu, jednoznacznie definiowane centrum. Jego granice pokrywają się w ujęciu historycznym, geograficznym, wciąż również funkcjonalnym. Co więcej, Stare Miasto wciąż pełni rolę głównego centrum wielofunkcyjnego. Zlokalizowane są tu m.in. Urząd Miasta (kilka instytucji miejskich i gminnych), centra bankowe i handlowe (np. Galeria Dominikańska, Dom Handlowy „Feniks” czy odradzający się Kameleon), szkoły i uczelnie wyższe (w tym budynki Uniwersytetu Wrocławskiego), kościoły (różnych wyznań) czy ośrodki kultury i rozrywki (np. Teatr Współczesny, aquapark, Kino Nowe Horyzonty). Całość spina sieć komunikacji publicznej (stacja PKP, PKS, węzły tramwajowe i autobusowe). Aspekt wielofunkcyjności utożsamiany jest z rangą ośrodka. Im bowiem bardziej zdywersyfikowana i oryginalna oferta przestrzenna, szczególnie właśnie w obrębie śródmieścia, tym wyższa staje się wartość całej jednostki administracyjnej. Szczególny wpływ ma na to lokalizacja usług unikatowych i okazjonalnych – wyższego rzędu. Dziś właś-

¹ Piesi stanowią istotny element kontaktów, szczególnie ze względu na to, że każdy użytkownik przestrzeni, również kierowca choć na chwilę staje się pieszym.

ciwie można mówić o wymieszaniu usług różnej rangi w samym *city*, co ma istotny wpływ na zróżnicowanie klienteli.

W pewnym stopniu struktura współczesnego centrum łączy w sobie wszystkie wizje „środką miasta” prezentowane przez Castellsa (1972, s. 281–282) – wielkiego placu, na którym jest zlokalizowana władza miejska i gdzie organizowane są świąteczne zgromadzenia mieszczan, kolejno: głównego miejsca handlu, administracji i pieniądza, wreszcie: koncentracji rozrywki oraz innych „usług konsumpcyjnych”. Koncepcja ta łączy również pojmowanie ośrodka centralnego w skali socjologicznej i antropologicznej. Centralność bowiem należy do najstarszych archetypów ludzkiej kultury (Jałowiecki 1980, s. 156). Odzwierciedleniem tego są opinie samych mieszkańców i przyjezdnych. Przestrzeń centralną Wrocławia identyfikują jako rynek z ratuszem i to co wokół niego – obszar Starego Miasta otoczony fosą i Odrą, z pewnym rozszerzeniem na plac Kościuszki i okolice (zob. Braun 1986, s. 205; Damurski 2009, s. 48–51).

Mnogosc skojarzeń i wątków związanych z centrum każe twierdzić, że jest ono rdzeniem większości wytwarzanych w mieście kontaktów. Tym samym serce miasta staje się polem różnego typu koncentracji (Zipser 1988, s. 64–66), węzłem pojawiających się potrzeb i możliwości (w skali lokalnej i, jak w przypadku Wrocławia, także skali globalnej). Fakt ten stanowi jednoznaczny argument za rozpoczęciem badań właśnie centralnym punkcie Wrocławia.

3. Metodologia

Badanie przestrzeni oparte na zliczaniu jej użytkowników jest stosunkowo stare i stanowi jedną z wielu (o charakterze empirycznym) wymienianych w literaturze (zob. Greene, Fisher, Bell, Baum 2004). Niemniej jednak swą popularność zyskało dopiero w ostatnich latach, za sprawą grupy GEHL Architects². Powszechne stały się już wyniki ich badań przeprowadzanych najpierw w miastach europejskich (Ryga, Sztokholm, Oslo, Kopenhaga), później wielu innych w Stanach Zjednoczonych i Australii. Mimo że badania te są żmudne i wymagają systematycznej pracy w terenie (najlepiej w dużym zespole), dają możliwość zebrania obszernego materiału w zakresie zachowań przestrzennych ludzi. Wyniki pozwalają określić kierunki i natężenie przemieszczeń, miejsca koncentracji (z rozróżnieniem warunków czasowych i pogodowych), sposoby wykorzystywania przestrzeni (mapy behawioralne), a także umożliwiają scharakteryzowanie typów przechodniów.

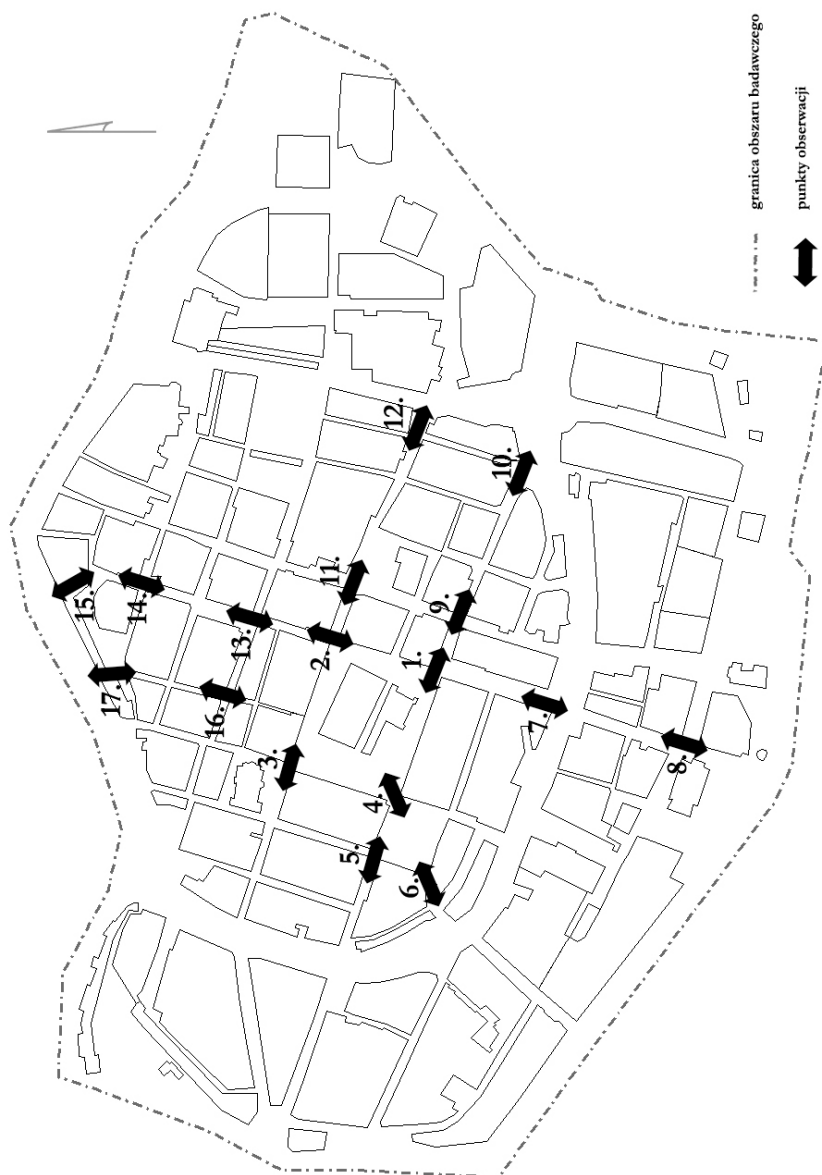
² Duńskie biuro urbanistyczne, zajmujące się badaniami w małej skali, w tym popularnych badań nad przywróceniem życia w centralnych przestrzeniach miast na całym świecie. Jednym z założycieli grupy jest prof. J. Gehl.

Zaprezentowane w artykule badania przeprowadzono w okresie styczeń–marzec 2013 r., w obszarze dzielnicy Stare Miasto. W terenie wyznaczono 17 punktów obserwacji (na skrzyżowaniach istotnych ciągów komunikacyjnych, zob. ryc. 1).

Pomiaru dokonywano w czasie 15 min. co godzinę, w ciągu tygodnia roboczego. Istotną uwagą jest fakt, że zliczano łącznie osoby poruszające się w obu kierunkach. Ruch pieszego rozpatrywano w następujących aspektach:

1. płci:
 - kobiety,
 - mężczyźni;
2. wieku:
 - 0–6 lat,
 - 7–14 lat,
 - 15–30 lat,
 - 31–64 lat,
 - powyżej 64. roku życia;
3. wielkości i struktura grupy:
 - jednostki,
 - pary (mężczyzna + kobieta),
 - grupy kobiet/mężczyzn/mieszane,
 - rodziny z dziećmi oraz osoby z wózkami dziecięcymi.

W czasie obserwacji odnotowano również liczbę rowerzystów oraz osób niepełnosprawnych.



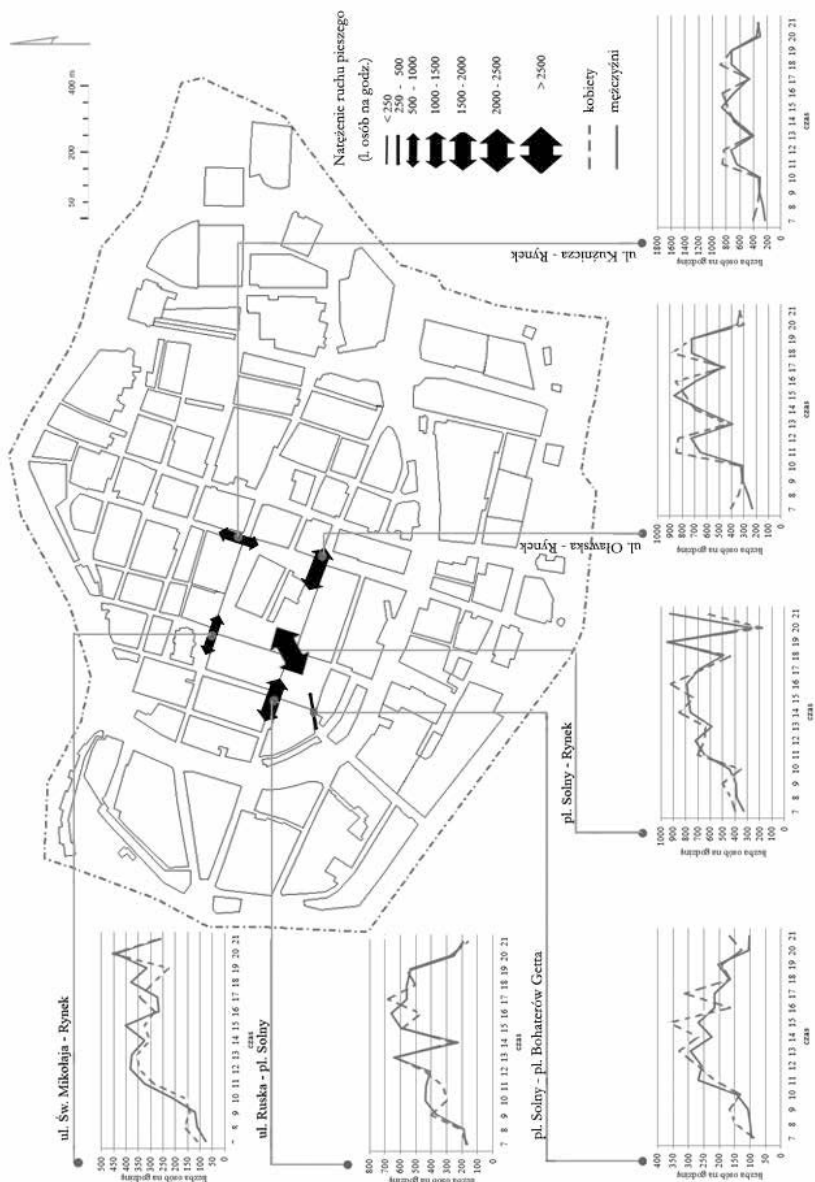
Ryc. 1. Rozmieszczenie punktów obserwacji, dzielnica Stare Miasto, Wrocław
 Źródło: opracowanie własne.

4. Użytkownicy centrum

4.1. Struktura płci

W dobie dyskusji nad ideologią *gender* mało poprawne politycznie wydaje się badanie przestrzeni z rozróżnieniem płci. Niemniej jednak w społeczeństwach tradycyjnych, do których wciąż zaliczają się Polacy, podział zadań między kobiety i mężczyzn czy sam model zachowań nadal jest widoczny. Dychotomia dotyczy zwłaszcza starszych pokoleń, dorastających w okresie wojny i PRL-u. Wciąż więc zasadne pozostaje rozróżnienie klientów przestrzeni miejskiej ze względu na płeć, co potwierdzają liczne badania zachowań społecznych. Podam prosty przykład. W roku 1999 w Wiedniu przeprowadzono wywiad z mieszkańcami miasta w zakresie korzystania z transportu publicznego. Interesujące okazały się nie tylko wyniki, ale sam sposób wypowiedzi respondentów. Mężczyźni odpowiadali szybko i rzeczowo, kobiety natomiast rzetelnie wymieniali wszystkie cele i problemy swych podróży. Abstrahując od samej oceny jakości komunikacji, sytuacja pokazała różnice w użytkowaniu obszaru miejskiego względem płci. Mężczyźni zasadniczo wymieniali dwa kierunki ruchu (transportem indywidualnym lub zbiorowym): dom–praca i praca–dom. Tymczasem kobiety tego typu kontakty zwykle uzupełniały o liczne cele pośrednie, realizowane znacznie częściej za pośrednictwem autobusu, tramwaju bądź też pieszo (Foran 2013). Zjawisko to, jak się okazuje, może tłumaczyć również zachowania wrocławian, co przedstawiono poniżej.

Badając wpływ płciowości na strukturę przemieszczeń w centrum Wrocławia, należy jednak zacząć od ogólnej sytuacji demograficznej. Według danych statystycznych we Wrocławiu na 100 mężczyzn przypada 114 kobiet (*Bank danych...* 2012). Wartość tej dysproporcji nie ma istotnego wpływu na interpretację wyników badań (inaczej niż miałyby to miejsce np. w społeczeństwie chińskim). Co więcej, wyniki pokazały, że obszar Starego Miasta jest równie popularny wśród kobiet, jak i mężczyzn. Jednak można wyróżnić kilka okresów, w których udział obu płci w ruchu miejskim był odmienny (zob. ryc. 2.). Przyczyn tego doszukiwano się m.in. w odmiennym sposobie realizacji celów (udowodnionym doświadczeniem opisanym powyżej).



Ryc. 2. Struktura pici przechodniów, rozkład dzienny, poniedziałek–czwartek
Źródło: opracowanie własne.

W ciągu dnia zachodnia część Starego Miasta jest częściej odwiedzana przez mężczyzn, wschodnia zaś przez kobiety. Jeśli na danym obszarze dominują mężczyźni, to przewaga ta jest znacząca (do 42% na ul. Ruskiej i do 24% na ul. św. Mikołaja). Dominacja ta przypada na okres pomiędzy 9.00 a 16.00 (dla punktu 5. pomiaru) lub w czasie 10.00–13.00 (dla punktu 3. pomiaru) oraz 18.00–20.00 (dla obu stref). Czas ten odpowiada godzinom otwarcia zlokalizowanych w obrębie Placu Solnego instytucji otoczenia biznesu, co może sugerować przewagę płci tam zatrudnionych, a także profil pracy, jaką mężczyźni ci wykonują – prowadzenie spraw służbowych „w terenie”.

Na przedłużeniu ul. Oławskiej, Kuźniczej oraz w przejściu do placu Bohaterów Getta występuje okresowa dominacja kobiet. Przewaga ta dochodzi do 30%. Jakie mogą być tego przyczyny? Po pierwsze, ul. Oławska, jako szczególnie bogata w sklepy ulica handlowa Wrocławia, stanowi dla kobiet szeroką ofertę potencjalnych źródeł zakupów lub przynajmniej miłych oku witryn sklepowych (zwiększających atrakcyjność trasy). Dodatkowo, oś tej ulicy łączy strefę administracyjną (rynek i okolice) z węzłem komunikacji publicznej i wielkopowierzchniowym obiektem handlowym (Galeria Dominikańska). Przewaga kobiet nad liczbą mężczyzn w ciągu ul. Kuźniczej można powiązać z lokalizacją dominującej w tym obrębie funkcji – Uniwersytetem Wrocławskim. Ze statystyk wynika, że uczelnia jest bardzo sfeminizowana – studentki stanowią 70% (Jasińska 2014).

Interesujący jest fakt, że jakiegokolwiek fluktuacje dotyczące proporcji pomiędzy liczbą kobiet i mężczyzn w obrębie centrum, zanikają w godzinach wieczornych (godzina 18.00/19.00). Wyjaśnienie tego faktu można znaleźć w strukturze grupy, jaka wówczas przeważa w badanym terenie (są to pary, zob. 4.3.1).

4.2. Struktura wieku

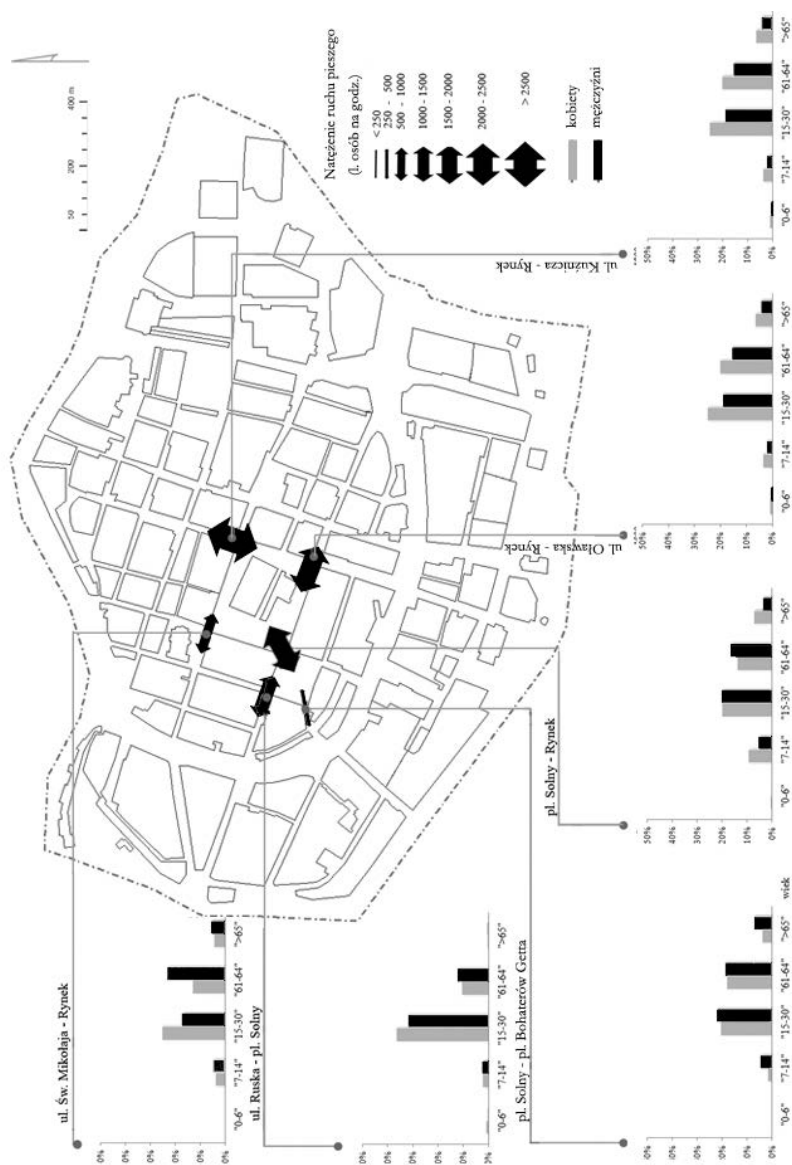
4.2.1. Młodzież i dorośli – walka o prymat w przestrzeni

Piramida wieku społeczności wrocławskiej jest zbliżona do sytuacji innych dużych miast w Polsce: osoby w wieku produkcyjnym (15–64 lata) stanowią ponad 70%, w wieku emerytalnym – 16%, dzieci w okresie przedszkolnym i młodsze oraz młodzież do 15. roku życia to odpowiednio 7 i 6% społeczności wrocławskiej (*Bank danych...* 2012). Sytuację tę obserwować można także w przestrzeni. Z pewnymi odchyleniami, zawsze i w każdym badanym punkcie dominują dorośli, natomiast osób w wieku emerytalnym jest nieznacznie więcej niż dzieci. Okoliczność tę tłumaczy również teoria stref zainteresowań (według Wallis 1967 – stref ekologicznych). Wraz z wiekiem człowiek rozwija liczbę miejsc, do których przynależy, które są dlań dostępne. Liczba tych obszarów

znajduje swoje maksimum w wieku dojrzałym, potem zaś wartość spada do poziomu zbliżonego z okresu dzieciństwa. Centrum w zakresie swej dostępności jest dla większości społeczeństwa obszarem spoza kręgu najbliższego otoczenia (jakim zazwyczaj jest dom), jest przestrzenią uzupełnienia, a nie spełnienia codziennych potrzeb. W związku z tym najliczniejszą grupą użytkującą ten teren powinna być grupa dorosłych. Dla dzieci i osób po 64. roku życia centrum z reguły nie będzie miało charakteru priorytetowego.

Niemniej jednak każda z grup wiekowych pojawia się w przestrzeni Starego Miasta. W zależności od pory dnia oraz miejsca obserwacji zmienia się proporcja pomiędzy starszymi a młodymi użytkownikami centrum, dostrzegane są pewne fluktuacje.

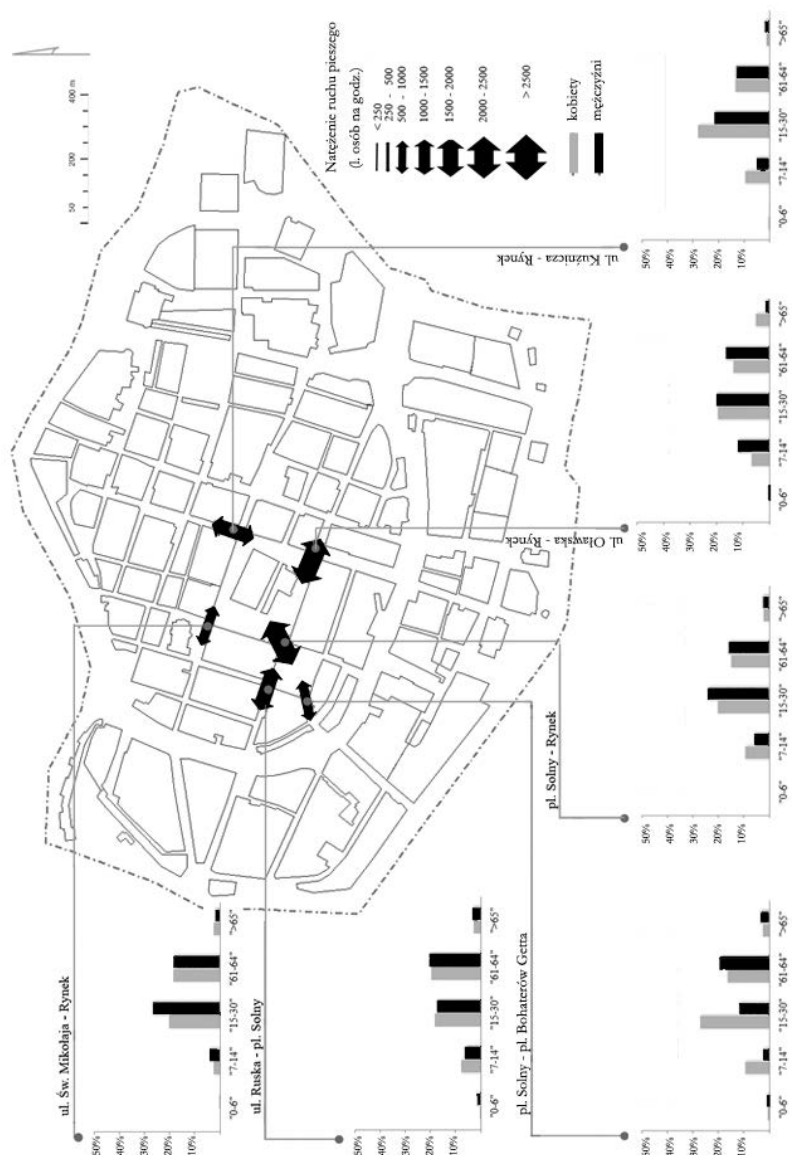
Osoby młode oraz dorośli w ciągu całej doby stanowią największy odsetek przechodniów, jednak wieczorami tworzą już praktycznie wyłączną grupę użytkowników. Co ciekawe, obszar przemieszczeń młodych ludzi jest skoncentrowany przede wszystkim na ulicach wokół Rynku. Główne place centrum miasta (rynek i plac Solny) przyciągają przede wszystkim starsze pokolenie. Zjawisko to może być związane z rozmieszczeniem lokali gastronomicznych i rozrywkowych. W samym centrum dominują reprezentatywne i drogie restauracje, w strefie okołorynkowej natomiast większa oferta dotyczy pubów i klubów tanecznych. Specyficznym miejscem okazuje się być ul. Oławska, na której przez cały dzień różnica między osobami młodymi a dorosłymi jest niewielka (rzędu 3–6%). Z obserwacji można wnioskować, że ma to związek z charakterem ulicy jako głównego ciągu rozprowadzającego ruch od węzłów przesiadkowych na placu Dominikańskim do centrum.



Ryc. 3. Struktura wieku przechodniów, szczyt przedpołudniowy, poniedziałek–czwartek
Źródło: opracowanie własne.

4.2.2. Place z ławkami magnesem dla osób starszych

Aktywność dobową osób starszych przejawia się w godzinach około-południowych, w tym najczęściej w strefie placu Solnego i placu przy kościele św. Marii Magdaleny (11–17% ogólnej liczby przechodniów), najmniej natomiast w strefie kampusu uniwersyteckiego. Stan ten, jak udało się zaobserwować, wiąże się ze specyfiką miejsc. Place stanowią bowiem stosunkowo ciche i dobrze wyposażone przestrzenie, w tym przede wszystkim oferują miejsca do siedzenia. Dodatkowo klimat tych miejsc aranżowany jest przez fontanny i zadrzewienie. Istotna jest jednak przede wszystkim lokalizacja samych ławek – muszą być one odpowiednio nasłonecznione, ale również w odpowiednim stopniu przysłonięte (dające wytchnienie w czasie upałów). Zauważono, że ławki ulokowane na środku placów lub w cieniu (co również zależy od pory dnia) są używane znacznie rzadziej. Potwierdza to sytuacja na ul. Oławskiej. Słabe wykorzystanie mebli miejskich w jej obrębie wynika z panującego tu praktycznie przez cały dzień cienia. Co więcej, deptak generuje największy ruch pieszego w obrębie Starego Miasta, a co za tym idzie, także zatłoczenie i hałas (potęgowany korytarzową formą obudowy architektonicznej). Potencjał użytkowników jest więc duży, słaba jednak pozostaje możliwość jego zatrzymania. Przyczyną tego jest nawet sam układ ławek, który uniemożliwia nawiązanie kontaktu z drugą osobą (siedziska są lokowane w znacznym oddaleniu, a sama ich konstrukcja pozwala na siedzenie plecami w stosunku do współodpoczywającego – mało komfortowe). W przypadku placu Solnego i placu przy kościele św. Marii Magdaleny, błędy te nie zostały popełnione. Korzystający z siedzisk, w tym właśnie dominująca grupa osób starszych, ma możliwość spokojnej obserwacji przechodniów, chętnie też nawiązuje rozmowy z innymi (czego osobiście doświadczyła sama autorka badań). Przy tej okazji ujawnia się niezwykle istotna potrzeba społeczna tej grupy wiekowej: przestrzeń stanowi dla nich jedyną możliwość integracji społecznej. Ta dokonuje się, inaczej niż w tradycyjnych kulturach, poprzez integrację fizyczną, czyli korzystanie wraz z innymi z tych samych ulic, sklepów, usług i wspólnych terenów, ale również poprzez poczucie obecności innych osób w podobnym wieku (Alexander 2008, s. 221).



Ryc. 4. Struktura wieku przechodniów, szczyt popołudniowy, poniedziałek—czwartek
Źródło: opracowanie własne.

4.2.3. Obecność dzieci – tylko *przy okazji*

Współczesne trendy kształtowania śródmieść coraz bardziej wypierają wielofunkcyjny charakter miejsca. Wpływ na to mają wysokie ceny nieruchomości oraz rodzaje działalności lokowanych w sercu miasta. Wrocławskie Stare Miasto zajmują głównie poważne instytucje finansowe i gastronomia – domeny świata dorosłych. Jak więc w tym świecie odnajdują się dzieci? Według zebranych danych dzieci stanowią zwykle do 6% uczestników ruchu. Wyjątkiem jest szczyt popołudniowy – obserwowane masowe powroty z pracy łączą się prawdopodobnie z odbieraniem dzieci ze szkół i przedszkoli oraz realizowanie dodatkowych celów w *city*. Wówczas udział najmłodszych wzrasta nawet do 16%, lecz tylko w wybranych strefach i tylko na krótki okres (do godziny 18.00). Ruch dzieci w towarzystwie swych opiekunów (bo taki głównie był obserwowany) koncentruje się na odcinku: Oławska – rynek – plac Solny, dalej w kierunku ul. Ruskiej lub przejścia do placu Bohaterów Getta. Popularność tej osi wynika zasadniczo z dwóch kwestii. Pierwszą jest aspekt komunikacyjny – na obu krańcach tej osi są zlokalizowane parkingi miejskie oraz główne węzły przesiadkowe komunikacji zbiorowej. Drugim istotnym elementem jest funkcjonalność – oś ta jest najlepiej wyposażona w usługi w obszarze całego śródmieścia.

Poza tym dzieci można dostrzec w weekendy, przy okazji rodzinnych spacerów po placu rynkowym i w kierunku Odry, wzdłuż ul. Świdnickiej i Kuźniczej, przy odnotowanym nawet 56-punktowym wzroście udziału najmłodszych (wówczas też zmienia się kierunek osi ruchu z wschodnio-zachodniej na północ-południe).



Ryc. 5. Struktura wieku przechodniów, szczyt wieczorny, poniedziałek – czwartek

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Struktura wielkości i rodzaju grupy

4.3.1. Dzień dla *singli*, wieczory dla zakochanych

W ciągu tygodnia (poniedziałek–czwartek) zaobserwowano bezwzględną dominację jednostek w ruchu pieszym (70–90%). Najwięcej prze-mieszczeń indywidualnych miało miejsce w obrębie ul. Kuźniczej i św. Mi-kołaja (89%), ok. godziny 11.00. Wobec tego ruchu należy wspomnieć, że od-notowano proporcjonalny udział kobiet i mężczyzn, w większości tzw. wieku mobilnego, co może wskazywać na główną celowość ruchu – do pracy lub szkoły. Potwierdzeniem tego są również wyniki ankiet (Szmytkie, Kajdanek 2011, s. 113–127), według których głównym powodem obecności w obszarze okołorynkowym jest praca lub nauka (30,5%). Udział *singli*³ w ruchu ulicznym maleje w godzinach wieczornych (choć nadal jest dominujący), zanika natomiast w weekendy (spadek w niektórych miejscach nawet o 60%). Równolegle w stosunku do malejącego udziału jednostek obserwuje się wzrost liczby par (w ciągu tygodnia roboczego, w tym także w piątki), rzadziej większych grup kobiet i mężczyzn (głównie w wieku 15–30 lat). Aktywność par uwidacznia się najbardziej w południowo-zachodniej strefie Starego Miasta. Obszary te odbierane są przez użytkowników jako ciche, ustronne zakątki, co może stanowić walor szczególny dla par. Na podstawie obserwacji ruchu nie udało się ustalić preferowanej przestrzeni przez większe grupy osób (bardzo zróżnicowane wyniki w zależności od pory dnia i struktury samej grupy). Uzupełnieniem tej kwestii mogą być wyniki ankiety (Szmytkie, Kajdanek 2011, s. 113–127), według której najlepszymi miejscami spotkań w gronie znajomych są rynek i ul. Świdnicka (37% wskazań).

Wyżej opisane sytuacje odnoszą się jednak do dni między poniedziałkiem a piątkiem. Tymczasem w ciągu weekendów, szczególnie w porze popołudniowej, można obserwować rosnącą liczbę spacerujących rodzin (często wielopokoleniowych).

Dywersyfikacja tygodniowego i dziennego użytkowania przestrzeni przez poszczególne grupy klientów ma z pewnością związek z grafiką dobowym zajęć społeczności. Obecnie obserwuje się rosnącą liczbę osób z tzw. wolnych zawodów, posiadających nienormowany czas pracy oraz kierujących się zindywidualizowanym podejściem do obowiązków życiowych (maleje presja posiadania rodziny czy wychodzenia wyłącznie w towarzystwie partnera). Ich grafik dobowy coraz bardziej odbiega od systemu funkcjonowania społeczeństwa przemysłowego (praca od 8.00 do 15.00 lub 18.00, niedzielne msze przedpołudnio-

³ Tu: określenia użyto w stosunku do osoby poruszającej się (a nie żyjącej, jak wynika z definicji) w pojedynkę.

we itp.), co ujawnia się w częstotliwości i okresie funkcjonowania w przestrzeni miejskiej. Badane przepływy ruchu były po części tego przykładem. Pamiętać trzeba jednak, że to postindustrialne pokolenie dopiero wchodzi w etap dorosłości (etapu najintensywniejszych kooperacji z otoczeniem). W polu interakcji wciąż pozostaje pokolenie ich rodziców – *blue* i *white collar*.

4.3.2. „Na kółkach”

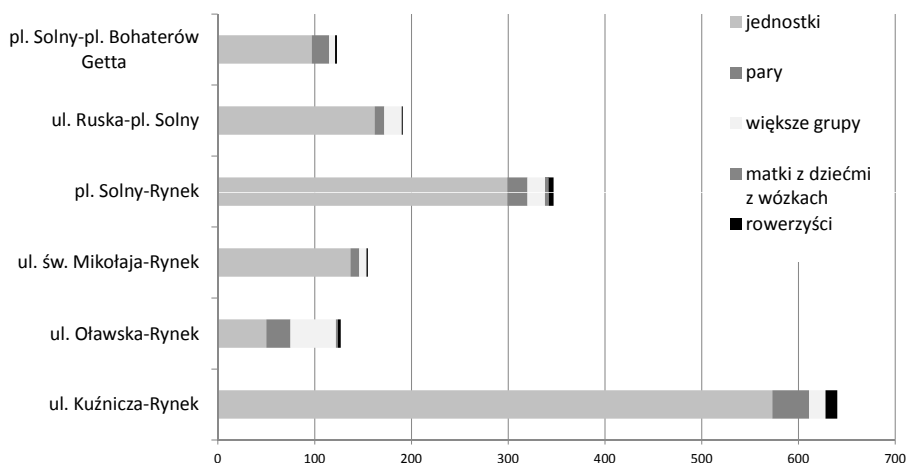
Specyficzną grupą użytkowników pozostają osoby do pewnego stopnia ograniczone ruchowo – osoby niepełnosprawne, matki prowadzące wózek z dzieckiem, ale też rowerzyści (nie mogą oni np. wejść do sklepu bez możliwości pozostawienia przed nim roweru).

Szczególnie interesująca okazała się obserwacja grupy matek z wózkami dziecięcymi. Ich zachowania przestrzenne były zbliżone do osób starszych, na emeryturze. Mamy wybierały przestrzenie z dostępem do miejsc siedzących, w których można było porozmawiać z przyjaciółką czy w spokoju poczytać gazetę. Rynek i okoliczne place przyciągały najbardziej, zwłaszcza w godzinach okołopołudniowych (11.00–13.00) i w dni słoneczne. Oczywiście należy wykluczyć, aby celem takich osób były miejsca, takie jak głośne bary i puby, wielopiętrowe domy handlowe, w których nie ma windy. Prowadzenie wózka czy roweru sprawia, że strome schody i wąskie chodniki stają się barierami w przestrzeni, obniżającymi komfort, a czasem wręcz uniemożliwiającymi poruszanie się. Zaobserwowano jednak, że przejście od placu Solnego do placu Bohaterów Getta, mimo że składa się ze schodków, nie odstrasza ani rowerzystów, ani osób prowadzących wózki. Dlaczego? Z powodu komfortowej konstrukcji – wysokość stopni i kąt ich nachylenia nie są duże, a szerokość klatki umożliwia swobodne zniesienie wózka czy roweru.

Rowerzyści powinni się poruszać po ścieżkach rowerowych, jednak w centrum Wrocławia wciąż istnieje problem spójnego systemu połączenia wszystkich szlaków. Abstrahując od oceny samego założenia (w tym braku spójności między lokalizacją ciągów rowerowych a punktami poboru rowerów miejskich, zob. ryc. 6), rowerzyści poruszają się głównie w rejonach ulic Kuźnicza i Ruska. Co ciekawe, ruch na ul. Kuźniczej jest największy, mimo że najbliższa ścieżka rowerowa jest prowadzona równolegle – wzdłuż ul. Szewskiej. Intensywność wykorzystywania tej trasy przez rowerzystów można korelować z popularnością tego środka transportu wśród studentów (a więc celem kontaktu byłaby uczelnia) lub kierunkiem zlokalizowanych miejsc atrakcyjnych (Wyspa Słodowa lub po prostu strefa poza ścisłym centrum).

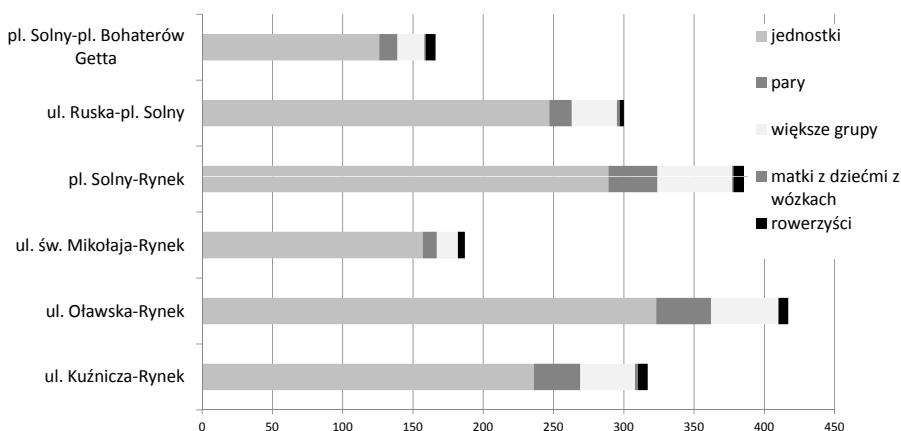


Ryc. 6. Analiza infrastruktury rowerowej
Źródło: opracowanie własne.

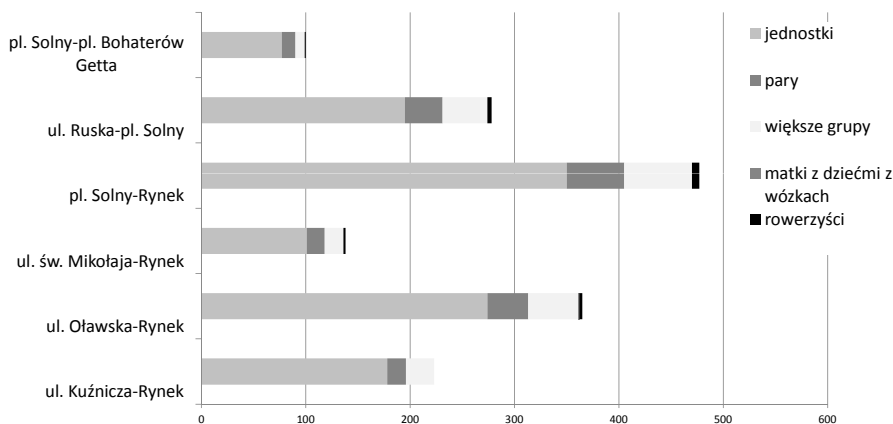


Ryc. 7. Struktura wielkości grupy, szczyt przedpołudniowy, poniedziałek–czwartek
Źródło: opracowanie własne.

Niestety nadal w przestrzeni miejskiej Wrocławia nie obserwuje się wielu osób niepełnosprawnych. Podczas prowadzonych badań zaobserwowano jedynie pięć osób poruszających się na wózkach. Ruch miał miejsce na trasie Szewska – Oławska, w niedzielę, we wczesnych godzinach popołudniowych. Tymczasem na stronie internetowej wrocławskiego Systemu Informacji Przestrzennej powstała już baza miejsc przyjaznych osobom niepełnosprawnym, co może stać się pomocnym narzędziem w przyjemnym korzystaniu użytkowników niepełnosprawnych z przestrzeni miasta.



Ryc. 8. Struktura wielkości grupy, szczyt popołudniowy, poniedziałek–czwartek
Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 9. Struktura wielkości grupy, szczyt wieczorny, poniedziałek–czwartek
Źródło: opracowanie własne.

5. Podsumowanie

Dla kogo więc centrum Wrocławia jest miejscem realizacji potrzeb? Jakich przechodniów można obserwować w ciągu tygodnia, a jakich w weekendy? Czy są miejsca, które skupiają w jednym czasie wszystkie pokolenia?

Stare Miasto we Wrocławiu to przede wszystkim obszar pośredni na trasie indywidualnych przepływów kobiet i mężczyzn z punktu A (np. domu) do punktu B (miejsca pracy/usług/spraw urzędowych). Ruchy te stanowią od 70% do 90% wszystkich przepływów dziennych (w ciągu tygodnia roboczego). Specyficzną grupą użytkowników są osoby starsze oraz matki z małymi dziećmi (w wózkach). Ich maksymalna liczba (powyżej 10% wszystkich użytkowników) osiągnięta jest ok. godziny 11.00, w punktach: plac Solny, ul. Wita Stwosza, ul. Świdnicka. Te grupy użytkowników preferują ciche, przestronne miejsca, umożliwiające obserwację otoczenia. Dzieci starsze, zwykle w towarzystwie dorosłych, zauważane są przede wszystkim w okresie szczytu popołudniowego w ciągu tygodnia oraz podczas weekendowych spacerów z rodziną (również godziny popołudniowe, oś ul. Świdnickiej i Kuźniczej). Niemniej zawsze stanowią najmniej liczną grupę użytkowników – od 6% do 12% wszystkich przechodniów.

Przestrzeń okołorynkowa ulega czasem swoistej dywersyfikacji. Część południowo-zachodnia jest częściej użytkowana przez mężczyzn (ul. Ruska i św. Mikołaja w godzinach odpowiednio 9.00–16.00/10.00–13.00 i 18.00–20.00), a zjawisko to koreluje z lokalizacją usług komercyjnych (skła-

syfikowanych według PKD 2007 jako K.64 – N.82). Płeć przeciwna dominuje podczas szczytów przed- i popołudniowych, wzdłuż ulic Kuźnicznej i Oławskiej (co może mieć związek z szerokim wyborem zlokalizowanej tam oferty handlowej). Wieczorami podział przestrzeni ulega podziałowi, lecz nie ze względu na płeć, a wiek użytkowników. Na rynku i placu Solnym dominują wówczas dorośli (głównie pary), a w strefie przyległych uliczek – młodzi, w tym grupy większe, mieszane.

Użytkownik przestrzeni jawi się jako obszerny obiekt badawczy. Poza cechami, które udało się zbadać (z pewnym przybliżeniem) na podstawie obserwacji, istnieje wiele innych, istotnych dla modelowania kontaktów i obszaru funkcjonalnego (np. status materialny, miejsce zamieszkania, wykształcenie). Zweryfikowane atrybuty demograficzne (płeć, wiek) oraz socjologiczne (wielkość grupy) przechodniów rzucają jednak pewne światło na struktury, popularność i użyteczność przestrzeni Starego Miasta we Wrocławiu. Co więcej, wyniki stanowią istotne źródło przyszłych analiz naukowych i interpretacji.

Literatura

- Alexander C., 2008. *Język wzorców*. Gdańskie Wydaw. Psychologiczne, Gdańsk.
- Bank danych lokalnych, 2012a, dane dot. stanu ludności i prognoz, dla miasta Wrocław na rok 2012. stat.gov.pl/bdl/app/dane_podgrup.display?p_id=441586&p_token=0.5677570092957467 (data dostępu: 2014-05-01).
- Bank danych lokalnych, 2012b, dane dot. liczby ludności wg pojedynczych roczników wieku i płci dla miasta Wrocław na rok 2012. stat.gov.pl/bdl/app/dane_podgrup.hier?p_id=445431&p_token=369814913 (data dostępu: 2014-05-01).
- Braun K., 1986. Kultura w centrum Wrocławia. W: O. Czerner, *Centrum miasta – centrum Wrocławia*, Wydaw. Ossolineum, Wrocław.
- Castells M., 1972. *La question urbaine*. F. Maspero, Paryż.
- Damurski Ł., 2009. Wizerunek Wrocławia w opinii mieszkańców. W: E. Bagiński, Ł. Damurski (red.), *Wizerunek Wrocławia*. Wrocław, 48–51.
- Foran C., 2013. How to Design a City for Women. W: *The Atlantic Cities Place Matter*. www.theatlanticcities.com/commute/2013/09/how-design-city-women/6739/ (data dostępu: 2014-04-08).
- Gehl J. (red.), 2002. Public spaces and public life. City of Adelaide: 2002, Kopenhaga, Adelaide.
- Greene T.C., Fisher J.D., Bell P.A., Baum A., 2004. *Psychologia środowiskowa*. Gdańskie Wydaw. Psychologiczne, Sopot.
- Jałowiecki B., 1980. *Człowiek w przestrzeni miasta*. Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Jasińska, K., 2014. *Kobięca twarz uczelni*. www.uni.wroc.pl/o-nas/ciekawostki-kobięca-twarz-uczelni (data dostępu: 2014-04-07).
- Szmytkie R., Kajdanek K., 2011. Strefy ruchu pieszego w przestrzeni wybranych miast Dolnego Śląska i ich percepcja na przykładzie Wrocławia. W: I. Jażdżewska (red.), *XXIV Konserwatorium Wiedzy o Mieście. Przestrzeń publiczna miast*. Wydaw. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Wallis A., 1967. *Socjologia wielkiego miasta*. Warszawa.
- Zipser T., 1983. *Zasady planowania przestrzennego*. Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- Zipser T., Sławski J., 1988. *Modele procesów urbanizacji*. Państwowe Wydaw. Ekonomiczne, Warszawa.

Barbara Miszewska

Wyższa Szkoła Zarządzania „Edukacja”

Wrocławscy patroni wrocławskich ulic

Streszczenie. Nazwy ulic są bardzo ważnym elementem szaty informacyjnej miasta. Artykuł poświęcony jest tym ulicom, które zawdzięczają swoje nazwy Polakom, których powojenna działalność była ściśle związana z Wrocławiem. Wprowadzanie takich nazw jest świadectwem nie tylko docenienia ich osiągnięć, lecz także dowodem ukształtowanej tożsamości lokalnej wrocławian.

Wprowadzenie

Nazwy ulic należą do elementów tworzących tzw. szatę informacyjną miasta. Według Wallisa (1979) „szata” jest zewnętrzną otoczką formy materialnej miasta (Rykiel 2008). Współtworzą ją także nazwy dzielnic, oznaczenia na ulicach i chodnikach, wszelkiego rodzaju tablice informacyjne, oznaczenia przystanków transportu miejskiego i samych środków transportu, a także wszelkiego rodzaju znaki zapisane w murach miasta. Wszystkie te elementy mówią o upodobaniach mieszkańców obecnych i minionych, wyznawanych priorytetach, o ich poczuciu estetyki, czasami o poczuciu humoru, a bardzo często o pełnionych niegdyś przez miasto funkcjach (Miszewska 2004). Tak tworzona szata informacyjna miasta jest efektem działania zamieszkującego go na przestrzeni dziejów społeczeństwa. W myśl bowiem definicji miasta, jaką proponował K. Dziewoński (1956), miasto to historycznie ukształtowany typ osiedla, wyznaczony istnieniem konkretnej społeczności (lokalnej), skoncentrowanej na pewnym obszarze o odrębnej organizacji, uznanej i określonej prawnie oraz wytwarzającej zespół trwałych urządzeń materialnych o specyficznej fizjonomii, którą można uznać za odrębny typ krajobrazu.

Warto podkreślić w tej definicji:

- ciągłość historyczną, jaka powinna charakteryzować miasto,
- społeczność, która to miasto tworzy, z nim się utożsamia i czuje się za nie odpowiedzialna,

- wynikającą z powyższego indywidualność krajobrazową (szaty) poszczególnych miast, mimo cech wspólnych dla tych z nich, które powstały w tym samym okresie morfologicznym.

W mieście takim jak Wrocław szata informacyjna uległa poważnej destrukcji w wyniku olbrzymich zniszczeń wojennych, a przede wszystkim zmianie na skutek całkowitej – bezprecedensowej w skali Europy – wymiany ludności po II wojnie. Ludność ta przybyła do Wrocławia z innym bagażem historii i odrębnym kodem kulturowym. Nowi mieszkańcy musieli zintegrować się jako społeczność wrocławska, nauczyć się odczytywania obcych sobie znaków zapisanych w przestrzeni miasta, oswoić je bądź odrzucić i tworzyć nowe.

Jednym z ważnych elementów komponujących szatę są ulice, ich układ i nazwy. W mieście o średniowiecznym rodowodzie, jakim jest Wrocław, zachowanie pierwotnych nazw ulic jest ważnym nośnikiem informacji o przeszłości miasta. We Wrocławiu – na szczęście – tak się większości przypadków stało. Średniowieczne nazwy ulic wywodziły się najczęściej od cech własnych ulicy (Szeroka, Śliska), zawodów mieszkańców (Szewska, Rzeźnicza), obiektów zlokalizowanych przy ulicy (Mennicza, Łazienna), obiektów bądź miast, ku którym prowadziły (Odrzańska, Katedralna, Świdnicka, Oławska), funkcji miejsca (plac Solny, Targ Łakoci), obcych etnicznie mieszkańców (Żydowska, Ruska). Były to więc nazwy silnie semantycznie osadzone w przestrzeni miasta.

W XIX wieku rozwój przestrzenny miast wymusił wprowadzenie nazw o odrębnej genezie. Obok nazw wywodzących się od kwiatów, ptaków kolorów, odległych niekiedy miast, krajów itp. pojawiły się nazwy o zabarwieniu emocjonalnym i ideologicznym w tym nazwy odosobowe i upamiętniające ważne wydarzenia historyczne. Są to nazwy o funkcji symbolicznej wyrażające system wartości istotny dla danego społeczeństwa w konkretnym czasie (Kaltenberg-Kwiatkowska 2008). Przy zmianie orientacji politycznej czy światopoglądowej nazwy takie podlegają jednak często wymianie. Tak się też stało po wojnie i we Wrocławiu. Nazwy niemieckie, obojętne ideologicznie, zostały przetłumaczone, dzięki temu zachowała się większość nazw pochodzących ze średniowiecza. Inne o zabarwieniu symbolicznym uległy wymianie lub zmianie. Wymieniono te, które upamiętniały na przykład niemieckich kompozytorów czy poetów, a zastąpiono je przedstawicielami polskich twórców. Zamianie uległy też pozostałe nazwy dotyczące np. reprezentantów władz hitlerowskich (Antkowiak 1982). Po 1945 r. wśród wielu upamiętnianych Polaków i przedstawicieli innych narodów z czasem zaczęli się pojawiać wybitni przedstawiciele powojennych wrocławian. Pierwszymi, którzy rozpoczęli ten cykl, byli profesorowie Ludwik Hirszfeld i Edward Sucharda, których nazwiska w planie miasta pojawiły się już pod koniec lat 50.

W prezentowanym opracowaniu analizie poddano proces pojawiania się w przestrzeni miasta ulic, których patronami stawali się powojenni wybitni

wrocławianie. Byli to przedstawiciele różnych dziedzin, których działalność związana była z miastem i którzy są powszechnie utożsamiani z Wrocławiem, mimo że większość z nich część swojej aktywności zawodowej rozpoczęła przed wojną w innych ośrodkach.

2. Charakterystyka pochodzenia i dziedzin działalności wrocławskich patronów ulic

W aktualnym planie miasta (Eko-Graf 2012) zidentyfikowano 57 ulic, tj. prawie 9% wszystkich ulic Wrocławia, których patronami są wybitni powojenni wrocławianie (tab. 1). Taki dobór tematyki dociekań wynikał z chęci sprawdzenia, w jakim stopniu przestrzeń miasta – we względnie krótkiej jego powojennej historii – zdołaliśmy, my współcześni wrocławianie, nasycić naszą już treścią. Wprowadzanie ważnych dla Wrocławia patronów ulic jest z jednej strony wyrazem ich wysokiej oceny, a z drugiej strony okazją do poznawania powojennego polskiego wkładu w historię miasta. Wprowadzanie takich nazw jest też dowodem świadomej, ukształtowanej już tożsamości lokalnej mieszkańców. W zbiorze tym znalazł się też patron zbiorowy, jakim są bezimienni powojenni przedstawiciele Pionierów Wrocławia, do których należą zresztą większość z wyłonionych osób.

Tab. 1. Wrocławszy patroni wrocławskich ulic

Lp.	Imię i nazwisko	Lata życia	Dziedzina i główne przed wrocławskim miejsce działalności	Wrocławskie pole działalności	Rok przybycia do Wrocławia	Okres nazwania ulicy (lata)
1	Stanisław Bąk	1900–1981	językoznawca, asystent na UJK	prof. UW	1946	2010
2	Wiktor Bross	1903–1994	chirurg, Wydz. Lekarski UJK we Lwowie	prof. AM, twórca i kierownik II Kliniki Chirurgii i Kliniki Chirurgii Serca	1946	2000
3	Marcin Bukowski	1902–1987	architekt, historyk sztuki, ASP i UJ Kraków	organizator i kierownik Biura Odbudowy Wrocławia	1946	1990
4	Romuald Cabaj	1921–1968		pisarz, red. wrocławskiej Rozgłośni PR	1946	1980
5	Jerzy Cieślowski	1916–1987	historyk, teoretyk literatury, żołnierz AK	prof. Wydz. Fil. UW	1945	1990
6	Władysław Czapliński	1905–1981	historyk, dr UJ, nauczyciel gimnazjalny, prof. Państwowego Pedagogium w Krakowie	prof. Wydz. Fil.-Hist. UW	1946	2010

7.	Bolesław Drobner	1883–1968	działacz socjalistyczny, członek PPS	pierwszy prezydent Wrocławia	1945	1970
8.	Xawery Dunikowski	1875–1964	rzeźbiarz, prof. ASP w Krakowie, więzień obozu w Auschwitz	prof. PWSP	1955	1960
9	Ks. Hieronim Feicht	1894–1967	muzykolog, kompozytor, wykładowca na WSM w Warszawie, seminariach duch.	rektor WSM, Kierownik Katedry Muzykologii UW	1946	1990
10	Eugeniusz Geppert	1890–1979	malarz, ASP w Krakowie	pierwszy rektor PWSSP	1945	1980
11	Kamil Giżycki	1893–1968	podróżnik, literat, oficer AK	organizator życia literackiego	1946	1980
12	Aleksander Godlewski	1905–1975	antropolog, etnolog, badania na wyspach Polinezji	prof., kierownik Katedry Etnografii na UW	1961	1990
13	Marian Haisig	1908–1996	historyk, numizmatyk, st. asystent na UJK	Instytut Kultury Materialnej PAN, prof. na UW, Archiwum Państwowe	1946	2010
14	Stanisław Hartman	1914–1992	matematyk po UW	prof. UW i PAN	1945	2010
15	Ludwik Hirsfeld	1884–1954	bakteriolog, immunolog, kierownik Państwowego Zakładu Higieny w Warszawie	prof. AM, twórca i kierownik Instytutu Immunologii i Terapii Doświadczalnej	1945	1950
16	Kazimierz Idaszewski	1878–1965	inż. elektryk, prof. Politechniki Lwowskiej	prof. UW, PWr, pierwszy wykład po wojnie	1945	2000
17	Piotr Ignut	1907–1953	lotnik, oficer przy 21 Eskadrze Technicznej w Krakowie	organizator lotnictwa i lotniska	1945	1980
18	Alfred Jahn	1915–1999	geograf, geomorfolog, asystent na UJK	prof. Wydaw. Nauk Przyr. i rektor UW	1949	2010
19	Iwo Jaworski	1898–1959	prawnik, prof., dziekan Wydz. Prawa USB	prof. i dziekan Wydz. Prawa UW	1945	2010
20	Franciszek Juszcak	1889–1975	krawiec, działacz polonijny, kierownik wrocławskiego oddziału Związku Polaków w Niemczech	Prezes Dolnośląskiej Izby Rzemieślniczej	1916	2000
21	Bronisław Knaster	1893–1980	matematyk, prof. UW i UJK	prof. Wydz. Mat.-Fiz.-Chem. UW	1945	1990
22	Aleksander Knot	1904–1982	historyk, bibliotekoznawca, asystent UJK	prof. UW, dyrektor BU UW	1945	2000
23	Bolesław Kominek	1903–1974	ksiądz, filozof, teolog	kardynał, metropolita wrocławski	1956	1990
24	Aleksander Kosiba	1901–1981	klimatolog, glaciolog, UJK we Lwowie	prof. Wydz. Nauk Przyr. UW	1945	1980

25	Jerzy Kowalski	1893–1948	filolog klasyczny, prof. UJK	prof. Wydz. Filologii UW	1945	1980
26	Stanisław Kulczyński	1895–1975	biolog, prof. i rektor UJK	prof. i pierwszy rektor UW i PWr	1945	1990
27	Jerzy Łanowski	1919–2000	filolog klasyczny, studia na UJK we Lwowie	prof. Wydz. Fil. UW	1945	2010
28	Ewa Maleczyńska	1900–1972	wykładowca historii na UJK	prof. Wydz. Fil.-Hist. UW	1946	1980
29	Karol Maleczyński	1897–1968	historyk, pracownik UJK	prof. Wydz. Fil.-Hist. UW	1945	1980
30	Edward Marczewski	1907–1976	matematyk, asystent na UW	prof. Wydz. Mat.-Fiz.-Chem. UW	1944	1990
31	Zygmunt Markowski	1872–1951	lek. weterynarii, prof. Akademii Medycyny Weterynaryjnej we Lwowie	prof., Wyższ. Szk. Roln., założyciel Kliniki Weterynarii	1945	1980
32	Kazimierz Michalczyk	1955–1982		tokarz w Elwro, ofiara stanu wojennego		2000
33	Tadeusz Mikulski	1909–1958	historyk literatury, asystent na UW	prof. Wydz. Fil. UW	1945	1960
34	Artur Młodnicki	1911–1972	aktor w teatrach Warszawy, Poznań, Częstochowy	aktor Teatru Polskiego i filmowy	1952	2000
35	Teofil Modelski	1881–1967	historyk i archiwista, prof. UJK i USB	Dziekan Wydz. Humanistycznego	1946	2010
36	Marian Morelowski	1884–1963	historyk sztuki, prof. USB w Wilnie	prof. Wydz. Fil.-Hist. UW	1949	1980
37	Władysław Nikliborc	1902–1991	fizyk po UJ i UJK, adiunkt na Pol. Lwowskiej	prof. UW, prodziekan Wydz. Mat.-Fiz.-Chem.	1946	2010
38	Stanisław Pękalski	1895–1967	art. malarz, witrażysta, ASP w Warszawie	organizator PWSSP, dziekan i rektor	1945	1970
39	Pionierzy Wrocławscy					1980
40	Stanisław Rospond	1906–1982	językoznawca, doc. na UJK	prof., dziekan Wydz. Fil. UW, współprzewodniczący Komisji Ustalania Nazw Miejscowości	1945	1990
41	Wanda Rutkiewicz	1943–1992		inż. elektronik, himalaistka, zdobywczyni Mount Everest	1946	2000
42	Kamil Stefko	1875–1966	prawnik, prof. i rektor UJK	prof. Wydz. Prawa UW	1945	1990
43	Hugo Steihaus	1887–1972	matematyk, prof. UJK	prof. Wydz. Mat.-Fiz.-Chem. UW	1945	2010
44	Wincenty Styś	1903–1960	Prawnik i hist gosp., prac. nauk. UJK	prof. UW i WSH, rektor WSH	1945	1980

45	Edward Sucharda	1891–1947	chemik, prof. i prorektor UJK	prof. UWr i PWr	1945	1950
46	Kazimierz Szarski	1904–1960	zoolog, prac. nauk. UJK	prof. Wydz. Nauk Przyr. i rektor UWr	1946	1990
47	Marian Suski	1905–1993	inż. elektryk, szermierz, służba w Wojskowym Instytucie Badań Inżynieryjnych	prof. Wydz. Elektr. PWr	1951	2010
48	Aleksander Szniolis	1891–1963	inż. sanit., wykładowca UW	organizator Państw. Zakł. Higieny, prof. Wydz. Inż. Sanit. PWr	1944	1990
49	Władysław Ślebodziński	1884–1972	matematyk, hab. na UW, praca w Poznaniu	prof. Wydz.-Mat.-Fiz.-Chem. UWr	1946	2010
50	Włodzimierz Trzebiatowski	1906–1982	chemik, prof. UJK	prof. UWr i PWr, organizator Inst. Niskich Temp. PAN, dr honoris causa PWr	1945	1990
51	Andrzej Waligórski	1926–1992		poeta, aktor, satyryk, współpracownik Polskiego Radia we Wrocławiu	1946	1990
52	Józef Wąsowicz	1900–1964	geograf, kartograf, prac. Inst. Kartogr., doc. UJK, czł. PAU	prof. Wydz. Nauk Przyr. UWr	1945	2010
53	Henryk Wereszycki	1898–1990	historyk, asystent na UJK i w Inst. Badań Najnowszej Historii Polski w Warszawie	prof. UWr i UJ	1947	2010
54	Jan Wesołowski	1902–1982	fizyk, docent na UJK	prof. UWr, pionier badań nad promieniowaniem kosmicznym	1948	1980
55	Seweryn Wysłouch	1900–1968	prawnik, prof. USB	prof. Wydz. Prawa i prorektor UWr	1948	1980
56	Tadeusz Zelenay	1913–1961	poeta, pisarz, członek redakcji czasopisma „Kuznia Młodych”	historyk sztuki, kierownik literacki w teatrach wroc., tłumacz lit. rosyjskiej, piewca Wrocławia	1946	1970
57	Józef Zwierzycki	1888–1961	geolog, badacz Afryki i Arch. Malajskiego, kier. Wydz. Nafty i Soli w PIG	prof. PWr i UWr, inicjator poszukiwań złóż miedzi	1945	1990

Źródło: Encyklopedia Wrocławia 2000, Antkowiak 1982, Kobel 2008, notki internetowe Wikipedii, plany miasta Wrocławia.

Zidentyfikowane postacie patronów ulic scharakteryzowano według głównej dziedziny zainteresowań, głównego miejsca działalności przed wojną (w wypadku tych osób, które tą działalnością zdążyły się przed wojną wykazać), głównego miejsca zaangażowania zawodowego we Wrocławiu i okresu

upamiętnienia ich przez oznaczenie ulicy ich nazwiskiem. Źródłem informacji o poszczególnych osobach była „Encyklopedia Wrocławia” (2000 r.), encyklopedia internetowa Wikipedia i dwie pozycje poświęcone ulicom Wrocławia, starsza Z. Antkowiaka (1982) i aktualniejsza E. Kobel z roku 2008. Wyłonione cechy zostały zestawione w tabeli 1. Na jej podstawie i trzech tabel wyników (2, 3 i 4) można stwierdzić, że:

1. Ponad połowa wyróżnionych osób (13 i 22) urodziła się w dziesięcioleciach przełomowych 1890–1910, 12 osób wcześniej i 10 później.
2. W gronie wyłonionych osób znalazły się tylko dwie kobiety: prof. Ewa Maleczyńska – historyk, która patronuje wraz z mężem Karolem, ulicy na Oporowie i Wanda Rutkiewicz – alpinistka, której ulica znajduje się w „alpejskiej” części osiedla Gaj.
3. Większość podanych w zestawieniu osób przybyła w pierwszych powojennych latach (46% w 1945 r., 30% w 1946 r.) lub krótko potem, a kilku w trakcie wojny, wywiezionych tu przez Niemców po Powstaniu Warszawskim.
4. Przewagę wśród patronów ulic (45 osób) stanowią przedstawiciele nauki.
5. Wszyscy oni parali się pracą naukową przed wojną, 14 z nich osiągnęło już wówczas tytuł profesora, co najmniej 4 pełniło funkcje rektora, prorektora i dziekana.
6. Większość osób podjęła po wojnie pracę na Uniwersytecie i Politechnice Wrocławskiej (do 1950 r. wspólna administracja), a jedynie 6 osób na innych uczelniach.
7. We Wrocławiu podjęli się oni organizacji szkolnictwa wyższego i kontynuowali swoje zainteresowania badawcze. Wszyscy posiadali albo osiągnęli w trakcie pracy na uczelniach Wrocławia tytuł profesora, choć dla niektórych – ze względu na przekonania – okres oczekiwania był długi.

Zgodne z oczekiwaniami jest też zróżnicowane pochodzenie badanych osób z głównych ośrodków uniwersyteckich II RP i dominująca rola w tym napływie osób związanych wcześniej z ośrodkiem lwowskim, głównie z Uniwersytetem Jana Kazimierza (tab. 2). Kierunek ten był zgodny z kierunkiem powojennych ekspatriacyjnych transportów, jakie z tego rejonu Kresów były kierowane na Górny i Dolny Śląsk. Warto zaznaczyć, że znaczna część tych osób zatrzymała się po drodze na krótko w Krakowie i na Górnym Śląsku, przyczyniając się do tworzenia np. na Śląsku pierwszych w tym regionie wyższych uczelni: Politechniki Gliwickiej i Akademii Medycznej w Zabrze. Drugim ważnym ośrodkiem naukowym, który po wojnie zasilił Wrocław, była Warszawa. Osoby o tym pochodzeniu naukowym to albo więźniowie obozów pracy przymusowej, przywiezieni tu po Powstaniu Warszawskim (profesorowie E. Marczewski, T. Mikulski, A. Szniolis), a także osoby, które przyjechały

tu z obozów jenieckich, jak np. prof. H. Wereszycki, lub koncentracyjnych, jak prof. W. Ślebodziński albo ci, którzy w zniszczonej Warszawie nie mieli warunków rozwoju naukowego. Napływ z pozostałych przedwojennych ośrodków uniwersyteckich był znacznie słabszy. Wynikało to w wypadku Wilna z innych szlaków transportowych, których konsekwencją było stworzenie ośrodka uniwersyteckiego w Toruniu i częściowe zasilenie Gdańska i Poznania. Nikły udział Poznania jest oczywisty w świetle odtwarzania tego ośrodka głównie własnymi siłami i częściowo pochodzącymi z Warszawy i Wilna.

Tab. 2. Patroni wrocławskich ulic ze środowiska naukowego według miejsca przedwojennej działalności

Miejsce pochodzenia	Lwów	Warszawa	Kraków	Wilno	Poznań
Liczba	24	8	4	3	1
%	60,0	20,0	10,0	7,5	2,5

Źródło: Encyklopedia Wrocławia 2000, Antkowiak 1982, Kobel 2008, notki internetowe Wikipedii, plany miasta Wrocławia.

Z przewagi przedstawicieli ośrodka lwowskiego, w tym głównie reprezentantów Uniwersytetu Jana Kazimierza, wyniknęła struktura dziedzin, jaką reprezentują patroni ulic (tab. 3).

Tab. 3. Patroni wrocławskich ulic ze środowiska naukowego według reprezentowanych dziedzin (45 osób)

<u>Historia</u> W. Czaplński M. Haisig A. Knot E. Maleczyńska K. Maleczyński T. Modelski M. Morelowski H. Wereszycki	<u>Filologia</u> S. Bąk J. Cieślowski J. Kowalski J. Łanowski T. Mikulski S. Rospond	<u>Matematyka</u> S. Hartman B. Knaster E. Marczewski H. Steinhaus W. Ślebodziński	<u>Geografia</u> A. Jahn A. Kosiba J. Wąsowicz
<u>Nauki techniczne</u> K. Idaszewski M. Suski A. Szniolis	<u>Sztuka</u> X. Dunikowski ks. H. Feicht E. Geppert	<u>Biologia</u> S. Kulczyński K. Szarski	<u>Chemia</u> E. Sucharda W. Trzebiatowski
<u>Fizyka</u> W. Nikliborc J. Wesołowski	<u>Medycyna</u> W. Bross L. Hirszfeld	<u>Prawo</u> I. Jaworski K. Stefko	<u>Archeologia</u> M. Bukowski
<u>Architektura</u> M. Bukowski	<u>Etnografia</u> A. Godlewski	<u>Geologia</u> J. Zwierzycki	<u>Nauki ekonomiczne</u> W. Styś
<u>Rolnictwo</u> J. Juszcak	<u>Weterynaria</u> Z. Markowski		

Źródło: Encyklopedia Wrocławia 2000, Antkowiak 1982, Kobel 2008, notki internetowe Wikipedii, plany miasta Wrocławia.

Wśród 18 wyłonionych dziedzin wiedzy najliczniej reprezentowani są przedstawiciele historii (8 osób), a dalej filologii i matematyki (6 i 5 osób) oraz geografii, a w dalszej kolejności nauk technicznych i sztuki (po 3 osoby). Pozostałe dziedziny reprezentowane są przez dwie bądź pojedyncze osoby (tab. 3). Na wyróżnienie zasługują tu przedstawiciele historii, którzy po dobrej lwowskiej szkole natychmiast podjęli badania i popularyzację historii Śląska, oraz matematycy, którzy wywodząc się z cenionych matematycznych szkół lwowskiej i warszawskiej postawili wrocławską matematykę na światowym poziomie, także dzięki szybko podjętym wydawnictwom czasopism matematycznych (np. „Colloquium Mathematicum”).

Nadawanie ulicom wrocławskim, wrocławskich patronów zaczęło się – jak wspomniano wyżej – od prof. Hirszfelda i Suchardy pod koniec lat 50., krótko po ich śmierci. Pojawianie się tego typu ulic – poza innymi względami – narastało w miarę wymierania pokolenia pionierów, a nasiliło się od lat 80., co wiązało się z wymianą nazw ulic z okresu PRL-u, a przede wszystkim z budową nowych osiedli mieszkaniowych i w związku z tym powstawaniem kolejnych ulic (tab. 4).

Tab. 4. Ulice według okresu nadania im. wrocławskiego patrona

Lata	1950.	1960.	1970.	1980.	1990.	2000.	2010.	Razem
Liczba ulic	2	2	3	14	15	7	14	57

Źródło: Encyklopedia Wrocławia 2000, Antkowiak 1982, Kobel 2008, notki internetowe Wikipedii, plany miasta Wrocławia.

W tym ostatnim przypadku nawiązywano często do praktykowanego we Wrocławiu tworzenia gniazd ulic o wspólnej etymologii. Reprezentatywne są tu: powstałe na surowym korzeniu Osiedle Malownicze na północ od Leśnicy oraz rozbudowany fragment Muchoboru Wielkiego i Oporowa (ryc. 1). W Osiedlu Malowniczym przydzielano ulicom wyłącznie nazwy uczonych patronów, na Muchoborze współwystępują oni z pisarzami nie zawsze związanymi z Wrocławiem, a na Oporowie są to często dawni mieszkańcy tego osiedla, zasiedlanego po wojnie przez napływających do Wrocławia przedstawicieli nauki. Te trzy osiedla wyczerpują w sumie 32 nazwiska patronów, czyli 55% całego analizowanego zbioru. Pewne zagęszczenie ulic występuje też na Starym Mieście i jego śródmiejskich obrzeżach. Wynika to głównie z nadania nabrzeżom Odry rangi bulwarów i przydzielenia im patronów związanych niegdyś z rozmieszczonymi w sąsiedztwie instytucjami uniwersyteckimi i siedzibą Akademii Sztuk Pięknych. Lokalizacja pozostałych ulic o patronacie uczonych wrocławian jest rozrzucona po peryferyjnych dzielnicach Wrocławia.



Rejon: A. Malownicze Osiedla (1, 6, 13, 14, 18, 19, 27, 35, 47, 50, 52), B. Muchoboru Wielkiego (4, 5, 11, 12, 22, 46, 49), C. Oporowa (3, 9, 25, 28/29, 33, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 47, 54), D. Starego Miasta (7, 8, 10, 23, 26, 56). Numeracja wg zestawienia osób z tab.1.

Ryc. 1. Rejony występowania ulic z wrocławskimi patronami

Źródło: opracowanie własne.

W wypadu przedstawicieli innych nienaukowych dziedzin życia literaci znaleźli swoje miejsce na „poetyckich” Karłowicach (T. Zelenay) i „literacko-naukowym” Muchoborze Wielkim (R. Cabaj i K. Giżycki). Dla pozostałych ulic trudno dostrzec jakieś prawidłowości w ich rozmieszczeniu.

3. Podsumowanie

W nasycaniu przestrzeni miasta powojenną rodzimą treścią znaczną rolę odgrywają nazwy ulic. Jako składowa część adresu są one tym elementem, z którym każdy mieszkaniec Wrocławia, ale także osoby z zewnątrz, mimo woli mają styczność. Ważne jest, żeby styczność ta była świadoma, żeby nazwy niosły w sobie jakąś treść. Treść nazw odosobowych nie jest jednak powszechnie kojarzona. Ważne więc jest, żeby tabliczki z nazwami ulic były zaopatrzone w zwięzłą informację „kto zaczął”. Dla osób dociekliwych będzie to początek drogi dochodzenia do poznania patrona np. swojej ulicy. Pojawienie się ulic z wrocławskimi patronami w przestrzeni miasta jest fragmentem utrwalania powojennej historii miasta i formą upamiętnienia tych,

którzy kładli podwaliny pod tę historię. Znajomość życiorysów tych osób jest z kolei świadectwem dojrzałości wrocławian, ich stopnia zakorzenienia i poczucia tożsamości lokalnej.

Literatura

- Antkowiak Z., 1982. *Patroni ulic Wrocławia*. Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich, Wrocław.
- Dziwowski K., 1956. Geografia osadnictwa i zaludnienia. Dorobek, podstawy teoretyczne i problemy badawcze. *Przegląd Geograficzny*, 28, 4, s. 721–764.
- Encyklopedia Wrocławia*, 2000. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Kaltenberg-Kwiatkowska E., 2008. Nazwy ulic – między znakiem a symbolem. Przypadek Czech i Polski. W: *Szata informacyjna miasta*. Wydaw. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kobel E., 2008. *Patroni wrocławskich ulic, placów, zaułków*. Wydaw. E. Kobel, Wrocław.
- Miszewska B., 2004. Nazwy ulic – signum temporis. W: *Kulturowy aspekt badań geograficznych*. PTG i Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Rykiel Z., 2008. Szata dezinformacyjna miasta. W: *Szata informacyjna miasta*. Wydaw. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Wallis A., 1979. *Informacja i gwar: o miejskim centrum*. PIW, Warszawa.
- Wikipedia*. *Wolna encyklopedia*, pl.wikipedia.org.

Inne źródła

Powojenne plany miasta Wrocławia wydawane przez PPWK i Eko-Graf.

Sławomir Książek, Michał Suszczewicz

Uniwersytet Wrocławski

Pasażerski transport kolejowy oraz jego powiązania z wybranymi rodzajami transportu pasażerskiego w ujęciu wewnątrzmijskim we Wrocławiu

Streszczenie: Obecnie w dużych miastach coraz częściej pasażerski transport kolejowy stanowi integralną część transportu miejskiego, przyczyniając się do usprawnienia wewnątrzmijskiego i aglomeracyjnego systemu transportowego. Celem niniejszego artykułu jest ukazanie na przykładzie Wrocławia możliwości wykorzystania transportu kolejowego w obsłudze podróżnych w obrębie miasta oraz przedstawienie sposobu, w jaki elementy infrastruktury kolejowej, takie jak stacje i przystanki kolejowe, są zintegrowane z innymi rodzajami transportu miejskiego we wspomnianym mieście.

Autorzy niniejszego artykułu analizują stan infrastruktury służącej powiązaniu transportu kolejowego z innymi wybranymi rodzajami transportu, do której zaliczają: przystanki autobusowe i tramwajowe, parkingi, stojaki rowerowe czy punkty sprzedaży biletów na przejazd różnymi środkami transportu. W artykule przedstawiona jest również podstawowa charakterystyka połączeń kolejowych, które mogą obsługiwać ruch pasażerski w granicach administracyjnych Wrocławia. Ostatni z rozdziałów dotyczy integracji kolejowych połączeń pasażerskich z systemem transportu miejskiego i możliwości wykorzystania potencjału połączonych ofert przewozowych kolei i komunikacji zbiorowej.

W podsumowaniu zwraca się uwagę na początkowy etap włączania transportu kolejowego w system wrocławskiego transportu wewnątrzmijskiego. Działania podejmowane w tym zakresie należy ocenić pozytywnie, nie zapominając jednak o licznych inwestycjach i skoordynowanych działaniach, które muszą zostać wykonane, aby cały opisywany projekt mógł funkcjonować efektywnie.

1. Wprowadzenie

Włączanie pasażerskiego transportu kolejowego w system miejskiego bądź aglomeracyjnego transportu zbiorowego ma już długą i bogatą historię. Jako przykłady w tym względzie mogą posłużyć chociażby rozwijany w największych niemieckich zespołach miejskich system S-Bahn czy rodzima PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Czasem jest to swego rodzaju samodzielny system transportu kolejowego mający dużą niezależność, przejawiającą się między innymi specjalnie stworzoną na jego potrzeby infrastrukturą, taką jak wydzielone tory czy przystanki kolejowe. W innych przypadkach kolej miejska bądź aglomeracyjna korzysta w głównej mierze z ogólnodostępnej infrastruktury stworzonej na potrzeby pasażerskich połączeń kolejowych również o innym zasięgu przestrzennym.

Obecnie we Wrocławiu nie istnieje taki system transportu kolejowego, który byłby specjalnie stworzony do obsługi potoków pasażerów w ujęciu wewnątrzmijskim. Jednak od 1 czerwca 2013 r. pasażerowie posiadający wybrane rodzaje biletów uprawniających do podróży środkami transportu wrocławskiej komunikacji miejskiej mogą na ich podstawie odbywać podróż również pociągami pasażerskimi należącymi do spółek Przewozy Regionalne oraz Koleje Dolnośląskie wewnątrz granic administracyjnych Wrocławia. Inicjatywa włącza kolej do systemu transportu miejskiego i może stanowić alternatywny bądź uzupełniający środek transportu względem pozostałych rodzajów transportu miejskiego.

Niniejszy artykuł ma za zadanie ukazać stan pasażerskich połączeń kolejowych realizowanych wewnątrz granic administracyjnych Wrocławia oraz powiązania wybranych elementów infrastruktury transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu odpowiadającymi za obsługę pasażerów we Wrocławiu. Praca ta ma charakter geograficzny i skupia się głównie na przedstawieniu relacji przestrzennych omawianych zjawisk. Pomija natomiast lub porusza tylko w stopniu marginalnym zagadnienia charakterystyczne dla ujęcia prawnego, organizacyjnego lub technicznego.

2. Główne założenia pracy

Głównym celem opracowania jest przedstawienie obecnego stanu i możliwości wykorzystania pasażerskiego transportu kolejowego na potrzeby wewnątrzmijskiego zbiorowego transportu we Wrocławiu oraz jego powiązań i możliwej integracji z innymi rodzajami transportu miejskiego odpowiadającymi za obsługę potoków podróży wewnątrz granic administracyjnych miasta. Do najważniejszych zagadnień poruszonych w artykule, które pomogą

w realizacji założonego celu, będą należeć: przedstawienie infrastruktury znajdującej się w otoczeniu stacji i przystanków kolejowych we Wrocławiu, mającej za zadanie ich powiązanie z innymi rodzajami transportu miejskiego, analiza obecnego stanu pasażerskich połączeń kolejowych realizowanych w granicach administracyjnych miasta oraz ukazanie uzupełniających funkcji transportowych w obsłudze komunikacji wewnątrzmięskiej przez połączony potencjał połączeń miejskiego transportu autobusowego i tramwajowego oraz kolei.

Infrastruktura zapewniająca powiązania między pasażerskim transportem kolejowym a innymi rodzajami transportu miejskiego została zinventaryzowana na podstawie badań terenowych przeprowadzonych przez autorów na przełomie marca i kwietnia 2014 r. Dodatkowymi źródłami informacji były opracowania kartograficzne w postaci planów miasta Wrocławia oraz strona internetowa www.wroclaw.pl, zawierająca informacje na temat miejsc sprzedaży biletów komunikacji miejskiej. Do uwzględnionej infrastruktury zaliczono następujące elementy: parkingi samochodowe (podziemne i naziemne), przystanki autobusowe i tramwajowe, stojaki na rowery (w tym Wrocławskiego Roweru Miejskiego), biletomaty, kasy oraz punkty sprzedaży biletów kolejowych, a także zbiorowego transportu miejskiego. W przypadku parkingów samochodowych oraz elementów infrastruktury związanej ze sprzedażą biletów, uwzględniono w badaniu tylko te, które znajdowały się w promieniu 250 metrów od najbliższej stacji lub przystanku kolejowego. Dla przystanków autobusowych i tramwajowych przyjęto promień 500 metrów.

Przy omawianiu pasażerskich połączeń kolejowych uwzględniono tylko te, z których podróży mogą korzystać na podstawie posiadanego biletu na wrocławską komunikację miejską. Są to, jak już wcześniej wspomniano, pociągi REGIO spółki Przewozy Regionalne oraz osobowe spółki Koleje Dolnośląskie, która należy do samorządu województwa dolnośląskiego. We wspomnianych wyżej rodzajach pociągów honorowane są następujące rodzaje biletów wrocławskiej komunikacji miejskiej: 24-, 48-, 72- i 168-godzinne oraz okresowe bilety zakodowane na karcie URBANCARD. Analizą objęto pasażerskie połączenia kolejowe dla wszystkich 19 stacji i przystanków kolejowych znajdujących się w granicach administracyjnych Wrocławia, na których zatrzymują się obecnie pociągi pasażerskie. W opracowaniu nie uwzględniono wrocławskich stacji i przystanków kolejowych, na których obecnie nie odbywa się ruch pociągów pasażerskich. Wielokrotne zmiany rozkładu jazdy pociągów pasażerskich w 2014 r. oraz liczne remonty odcinków wrocławskiego węzła kolejowego skłoniły autorów do aktualizacji danych na dzień 14 kwietnia 2014 r., przypadającego w poniedziałek. Według tej daty ustalono natężenie połączeń oraz czas przejazdu poszczególnych pociągów dla analizowanych stacji i przystanków kolejowych. Źródłem danych dotyczą-

cych wszystkich połączeń oraz ich poszczególnych charakterystyk była strona internetowa www.rozklad-pkp.pl.

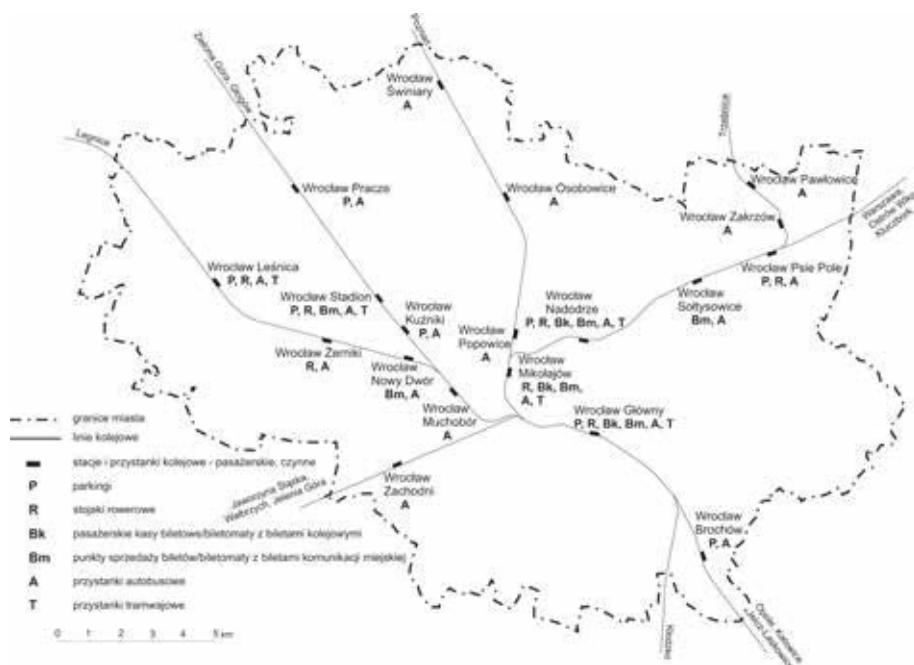
Do analizy obsługi przez transport autobusowy i tramwajowy stacji oraz przystanków kolejowych we Wrocławiu zastosowano kryterium odległości podane wcześniej dla transportu miejskiego – 500 metrów od analizowanych elementów kolejowej infrastruktury obsługi podróżnych. Dane dotyczące transportu autobusowego i tramwajowego we Wrocławiu pozyskano ze strony internetowej www.wroclaw.pl/rozklady-jazdy. Uwzględniono wszystkie linie tramwajowe oraz następujące linie autobusowe: normalne (1XX), pospieszne (oznaczenia literowe), szczytowe (3XX), przyspieszone (4XX) oraz podmiejskie o oznaczeniu 6XX.

3. Stacje i przystanki kolejowe we Wrocławiu – infrastruktura zapewniająca powiązania między transportem kolejowym a wybranymi rodzajami transportu miejskiego

Przed przystąpieniem do właściwej analizy infrastruktury zapewniającej powiązania między pasażerskim transportem kolejowym a wybranymi rodzajami transportu miejskiego, zostanie w zarysie przedstawiona ogólna charakterystyka stacji i przystanków kolejowych we Wrocławiu, które włączono do badania. Jak już wcześniej wspomniano, według stanu z kwietnia 2014 r. pociągi pasażerskie zatrzymywały się na 19 wrocławskich stacjach i przystankach osobowych. Pobieźna analiza ryciny 1 pozwala zauważyć, że w przestrzeni Wrocławia występują duże dysproporcje, jeśli chodzi o przystanki oraz linie kolejowe mające znaczenie dla transportu pasażerskiego. Dużo lepiej pod tym względem wygląda sytuacja w północnej i północno-zachodniej części miasta w porównaniu do południa i południowego wschodu Wrocławia, gdzie obecnie jedynym kolejowym przystankiem osobowym wraz z dworcem jest Wrocław Brochów. Sytuacja ta wynika z jednej strony z układu linii kolejowych na obszarze Wrocławia. Został on ukształtowany na przestrzeni lat w taki sposób, że większość linii wybiega ze stacji Wrocław Główny w kierunku zachodnim. Linia średnicowa, eksploatowana wyłącznie w ruchu pasażerskim, przebiega przez stację Wrocław Główny do Postorunku Odgałęźnego Grabiszyn (Kruszyna 2013). Drugą z przyczyn takiego stanu rzeczy jest likwidacja połączeń pasażerskich na liniach kolejowych nr 285 i 292. Pierwsza z nich wybiegała z Wrocławia na południowy zachód w kierunku Kobierzyc, Sobótki i Świdnicy. Druga linia natomiast była poprowadzona w kierunku wschodnim do Jelcza Miłoszyc. Na obydwu liniach kolejowych znajdowały się następujące stacje i przystanki kolejowe: Wrocław

Wojszyce i Wrocław Klecina na linii nr 285 oraz Wrocław Kowale, Wrocław Swojczyce, a także Wrocław Wojnow na linii nr 292.

Obecnie pasażerski ruch kolejowy jest wyprowadzany z Wrocławia w ośmiu kierunkach. Pomimo braku odrębnego systemu szybkiej kolei miejskiej we Wrocławiu można zauważyć działania, które mają na celu zwiększenie znaczenia kolei w pasażerskim transporcie wewnętrznym. Jeszcze w roku 2014 do użytku ma zostać oddany nowy przystanek kolejowy Wrocław Osobowice Cmentarz położony w pobliżu największej wrocławskiej nekropolii. W planach jest również budowa następnych przystanków osobowych. Niektóre koncepcje zakładają również powrót odprawy pociągów pasażerskich ze stacji Wrocław Świebodzki.



Ryc. 1. Stacje i przystanki kolejowe we Wrocławiu – infrastruktura zapewniająca powiązania między transportem kolejowym a wybranymi rodzajami transportu miejskiego
Źródło: opracowanie własne.

Do najważniejszych elementów mających na celu integrację transportu miejskiego według R. Mazurkiewicza (2008) należą:

- wspólny bilet,
- wspólna taryfa we wszystkich środkach komunikacji,
- uzupełniająca się sieć tras,
- dogodne punkty przesiadkowe między różnymi środkami transportu,

- rozkłady jazdy uwzględniające w miarę możliwości skomunikowanie różnych linii w punktach przesiadkowych,
- powszechna, łatwo dostępna informacja między innymi o systemie tras, przebiegu linii, taryfie, lokalizacji przystanków wszystkich przewoźników miejskich,
- satysfakcjonująca częstotliwość kursów, adekwatna do zapotrzebowania.

W niniejszym rozdziale skupiono się przede wszystkim na ukazaniu wrocławskich stacji i przystanków kolejowych jako dogodnych punktów przesiadkowych między różnymi środkami transportu. Jako pierwsze zostaną omówione powiązania między kolejową infrastrukturą obsługi podróżnych a przystankami autobusowymi i tramwajowymi. Biorąc pod uwagę przyjęte w pracy założenia, wszystkie uwzględnione stacje i przystanki kolejowe są powiązane z miejskim transportem autobusowym. Jednak pod tym względem występują bardzo duże różnice zarówno ilościowe, jak i jakościowe. Peryferyjnie położone stacje i przystanki kolejowe, takie jak Wrocław Zachodni, Wrocław Osobowice, Wrocław Pawłowice, Wrocław Stadion czy Wrocław Świniary, są położone w pobliżu przystanków obsługiwanych jedynie przez jedną lub dwie linie autobusowe. Z kolei stacje i przystanki położone w Śródmieściu, blisko ważnych tras z punktu widzenia transportu zbiorowego, dużych skupisk ludności (osiedla mieszkaniowe zbudowane w technologii wielkiej płyty), a także pętli komunikacyjnych, odznaczają się zdecydowanie lepszą obsługą przez transport autobusowy. W tym przypadku liczba przechodzących linii autobusowych w ich pobliżu oscyluje w okolicach 10 lub więcej, jak ma to miejsce przy stacji Wrocław Główny. Jako inne przykłady mogą tutaj posłużyć: Wrocław Psie Pole, Wrocław Mikołajów czy Wrocław Nowy Dwór.

Zdecydowanie inaczej przedstawia się sytuacja w kwestii przystanków i linii tramwajowych powiązanych z opisywaną infrastrukturą kolejową. Jedynie 5 spośród 19 stacji i przystanków kolejowych posiada w swoim najbliższym otoczeniu dogodne powiązanie z transportem tramwajowym. Są to: Wrocław Główny, Wrocław Nadodrze, Wrocław Leśnica, Wrocław Stadion i Wrocław Mikołajów. Najlepiej pod tym względem wypadają: Wrocław Główny (11 linii tramwajowych), Wrocław Nadodrze (8) oraz Wrocław Mikołajów (7). Wrocław Stadion oraz Wrocław Leśnica z kolei są obsługiwane przez 2 linie tramwajowe.

Duże zróżnicowanie występuje także pod względem jakościowym. Na wielu stacjach i przystankach kolejowych brak jest informacji o drodze do najbliższych przystanków autobusowych czy tramwajowych, pozwalających na kontynuowanie podróży miejskim transportem zbiorowym. Zdarzają się sytuacje, że najbliższe przystanki komunikacji miejskiej nie znajdują się bezpośrednio przy ulicy, na której znajduje się infrastruktura kolejowa,

a dojście do nich dla osób, które nie znają dobrze topografii danego fragmentu Wrocławia, może być utrudnione lub wiązać się z niepotrzebnym nakładaniem drogi. Taka sytuacja ma między innymi miejsce przy stacji Wrocław Żerniki oraz przystankach kolejowych Wrocław Muchobór i Wrocław Pawłowice. Dla większości przystanków i linii komunikacji miejskiej często występuje brak integracji w ramach samego zbiorowego transportu miejskiego. Za przykład w tej kwestii może posłużyć niestety także najważniejszy dworzec kolejowy w mieście – Wrocław Główny. Chaotyczne rozmieszczenie przystanków autobusowych i tramwajowych po różnych stronach stacji utrudnia podróżnym szybką i wygodną przesiadkę z pociągu na autobus miejski czy tramwaj. Studium powiązania głównej stacji kolejowej we Wrocławiu z siecią tramwajową przedstawił M. Kruszyna (2008). Podobna niekorzystna sytuacja dla podróżnych występuje przy stacjach Wrocław Sołtysowice i Wrocław Psie Pole (Mazurkiewicz 2008). Zdecydowanie lepsze powiązanie transportu kolejowego i miejskiego zbiorowego występuje wówczas, gdy przy stacjach i przystankach kolejowych znajduje się pętla autobusowa lub tramwajowa skupiająca kilka linii komunikacyjnych. Jako przykład takiego rozwiązania należy podać przystanek kolejowy Wrocław Nowy Dwór (duża pętla autobusowa znajdująca się przy dużym osiedlu mieszkaniowym) oraz stację Wrocław Leśnica – pętla autobusowa i kolejowa. W drugim przypadku należy jednak pokonać odległość około 500 metrów, co może stanowić pewne utrudnienie dla podróżnych i niedogodność przy ewentualnej przesiadce.

Należy zwrócić uwagę, że przy stacjach i przystankach kolejowych we Wrocławiu cały czas brakuje zintegrowanych z nimi węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej. Za dobre rozwiązania w tej kwestii mogą uchodzić węzły przesiadkowe zlokalizowane w pobliżu stacji Wrocław Nadodrze oraz przystanku osobowego Wrocław Stadion. Pierwszy z nich znajduje się na placu Powstańców Wielkopolskich. Przez wspomniany węzeł przechodzi 5 linii tramwajowych oraz 3 linie autobusowe uwzględnione w opracowaniu. Oprócz papierowych rozkładów jazdy miejskiego transportu zbiorowego na placu Powstańców Wielkopolskich zainstalowano tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Niestety na przystankach nie ma informacji o połączeniach kolejowych realizowanych z pobliskiej stacji. Dodatkowo przed samą stacją znajduje się dworzec autobusowy, z którego są realizowane międzyosiedlowe połączenia przedsiębiorstw PKS i przewoźników niezależnych, głównie do miejscowości położonych na północ od Wrocławia.

Drugim interesującym przykładem w tym względzie jest węzeł przesiadkowy powiązany z przystankiem kolejowym Wrocław Stadion. Sam przystanek został oddany do użytku w 2012 r. przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Znajduje się on w pobliżu nowego stadionu pił-

karskiego na Maślicach. Przystanek kolejowy jest zlokalizowany na poziomie 0, natomiast powyżej niego (poziom 1) stworzono przystanek tramwajowy obsługujący 2 linie (ryc. 2). Przemieszczanie się między dwoma poziomami jest możliwe zarówno dzięki schodom, jak i windzie. Na poziomie przystanku tramwajowego znajduje się tablica dynamicznej informacji pasażerskiej, która podobnie jak na placu Powstańców Wielkopolskich jest pozbawiona informacji na temat połączeń kolejowych. Przykładowe rozwiązania przy tworzeniu węzłów transportowych w otoczeniu małych stacji i przystanków kolejowych podaje między innymi M. Kruszyna (2012).



Fot. 1. Powiązanie przystanku osobowego Wrocław Stadion z miejskim transportem zbiorowym – przystanek kolejowy (1) i znajdujący się nad nim przystanek tramwajowy (2)

Źródło: fot. S. Książek, M. Suszczewicz.

Następnym omówionym elementem integracji będą parkingi dla samochodów osobowych położone przy stacjach i przystankach kolejowych, zapewniające powiązania z indywidualnym transportem samochodowym. Biorąc pod uwagę rozwój motoryzacji w Polsce, po roku 1989 element ten wydaje się mieć obecnie bardzo duże znaczenie. Niestety tylko przy 9 stacjach i przystankach kolejowych we Wrocławiu są zlokalizowane parkingi przygotowane na potrzeby podróżujących transportem kolejowym. Należą do nich: Wrocław Brochów, Wrocław Główny, Wrocław Kuźniki, Wrocław Leśnica, Wrocław Nadodrze, Wrocław Psie Pole, Wrocław Pracze i Wrocław Stadion. Za kompleksowo rozwiązana kwestię w tym względzie można uznać sytuację, która występuje na stacjach kolejowych: Wrocław Główny oraz Wrocław Psie Pole i na przystanku kolejowym Wrocław Stadion. Po remoncie zakończonym w 2012 r. pod główną stacją kolejową w mieście stworzono podziemny płatny parking. W pobliżu stacji Wrocław Główny znajdują się również inne płatne parkingi należące do miasta bądź prywatnych przedsiębiorstw.

Na szczególną uwagę zasługuje rozwiązanie, jakie zostało przyjęte dla stacji Wrocław Psie Pole oraz przystanku osobowego Wrocław Stadion. W ich pobliżu wybudowano parkingi typu „parkuj i jedź” (park & ride), które

w zamierzeniu mają służyć osobom przesiadającym się z samochodu osobowego na pociąg lub środek zbiorowego transportu miejskiego (ryc. 3). Obydwa parkingi są odpowiednio oznaczone, a sam znak informuje o możliwości wspomnianej przesiadki. W porównaniu do innych parkingów przy stacjach i przystankach kolejowych charakteryzują się one znacznie większą liczbą miejsc postojowych. Parkingi tego typu znajdują się również w innych częściach miasta i są jak do tej pory bezpłatne. W przyszłości system ten ma być rozbudowywany również w innych miejscach we Wrocławiu.



Fot. 2. Parkingi typu „parkuj i jedź” znajdujące się przy stacji Wrocław Psie Pole (1) oraz przystanku osobowym Wrocław Stadion (2) wraz z oznakowaniem

Źródło: fot. S. Książek, M. Suszczewicz.

Parkingi i miejsca postojowe, znajdujące się w pobliżu pozostałych wymienionych stacji i przystanków kolejowych (Wrocław Brochów, Wrocław Kuźniki, Wrocław Leśnica, Wrocław Nadodrze, Wrocław Pracze), są przygotowane na przyjęcie co najwyżej 10 samochodów (Wrocław Brochów). Wszystkie są zlokalizowane w bezpośrednim otoczeniu budynków dworcowych i w większości z nich jest informacja, że znajdują się one na terenie należącym do PKP, a postój jest jedynie dozwolony dla klientów przewoźnika kolejowego na podstawie ważnego biletu na przejazd pociągiem. W pobliżu większości wymienionych dworców kolejowych jest możliwość zaparkowania samochodu w innych, mniej dogodnych miejscach z punktu widzenia podróżnych przesiadających się na pociąg.

Na pozostałych 10 stacjach i przystankach kolejowych brak jest specjalnie wydzielonych parkingów dla samochodów osobowych. Zwykle istnieje jednak możliwość zaparkowania samochodu na poboczu drogi, przy osiedlach mieszkaniowych czy na „dzikich” miejscach postojowych. Dodatkowo w pobliżu stacji Wrocław Sołtysowice znajduje się parking przy Centrum Handlowym „Korona”, z kolei w odległości około 200–300 metrów od przystanku osobowego Wrocław Zakrzów czy stacji Wrocław Leśnica są zlokalizowane parkingi przy dyskoncie spożywczym „Biedronka”. W podobnej odległości

od przystanku kolejowego Wrocław Mikołajów znajduje się płatny kryty parking przy Domu Handlowym „Astra”.

Zdecydowanie słabsze jest powiązanie transportu kolejowego z transportem rowerowym poprzez infrastrukturę zapewniającą możliwość pozostawienia roweru podróżnym przy stacji lub przystanku kolejowym. Taka możliwość istnieje jedynie w siedmiu miejscach, które zostały wzięte pod uwagę w analizie. Należą do nich: Wrocław Główny, Wrocław Leśnica, Wrocław Mikołajów, Wrocław Nadodrze, Wrocław Stadion oraz Wrocław Żerniki (ryc. 4).



Fot. 3. Parkingi dla rowerów zlokalizowane przy stacjach Wrocław Główny (1) i Wrocław Psie Pole (2)

Źródło: fot. S. Książek, M. Suszczewicz.

Pod względem jakościowych rozwiązań dla rowerzystów wymienione stacje i przystanki kolejowe można podzielić na dwie grupy. Do pierwszej z nich zaliczają się: Wrocław Główny, Wrocław Nadodrze, Wrocław Psie Pole oraz Wrocław Stadion, do drugiej natomiast Wrocław Leśnica, Wrocław Mikołajów i Wrocław Żerniki. Pierwsza grupa posiada specjalne „parkingi dla rowerów”. Są one zadaszone (parking dla rowerów w pobliżu przystanku Wrocław Stadion znajduje się pod estakadą drogową), a każdy z nich, oprócz tego znajdującego się przy stacji Wrocław Nadodrze, posiada kilkanaście stojaków na rowery. W pozostałych przypadkach zastosowano mniej kompleksowe rozwiązania. Na placu przed stacją Wrocław Główny znajduje się dodatkowo stacja Wrocławskiego Roweru Miejskiego Nextbike, umożliwiająca wypożyczenie tego środka transportu.

Ostatnim z omawianych w tym rozdziale elementów integracji systemu transportu będą punkty sprzedaży biletów (kioski, kasy biletowe, biletomaty), zarówno kolejowych, jak i zbiorowego transportu miejskiego (ryc. 5). Stan ten nie jest zadowalający. Bilety kolejowe można nabyć obecnie jedynie na stacjach Wrocław Główny i Wrocław Nadodrze oraz przystanku kolejowym Wrocław Mikołajów. Jedynie tam w budynkach dworcowych są zlokalizowane czynne kasy osobowe oraz biletomaty (wyłączając stację Wrocław Nad-

odrze), w których można zakupić bilet kolejowy. Biorąc pod uwagę promień 250 metrów, bilety na zbiorowy transport miejski można nabyć w najbliższym otoczeniu sześciu stacji i przystanków kolejowych. Jest to możliwe w otoczeniu następujących stacji i przystanków kolejowych: Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów, Wrocław Nadodrze, Wrocław Nowy Dwór, Wrocław Sołtysovice oraz Wrocław Stadion



Fot. 4. Biletomaty przed stacją Wrocław Główny – z biletami kolejowymi (pierwszy plan) oraz zbiorowego transportu miejskiego (w tle)
Źródło: fot. S. Książek, M. Suszczewicz.

W większej odległości niż 250 metrów od stacji i przystanków kolejowych, jednak jeszcze na obszarach w pewnym stopniu powiązanych z nimi, można nabyć dodatkowo bilety zbiorowego transportu miejskiego. Taka możliwość istnieje w otoczeniu Wrocławia Brochowa, Wrocławia Leśnicy oraz Wrocławia Świnar. Jednak cały czas wśród analizowanych punktów odprawy podróżnych na obszarze Wrocławia występują takie, gdzie nie ma możliwości kupna tego rodzaju biletów. Należy jednak podkreślić, że obecnie we wszystkich środkach zbiorowego transportu miejskiego (autobusy i tramwaje) można nabywać bilety w zainstalowanych w tym celu biletomatach. Ograniczeniem jest jednak możliwość płatności tylko przy użyciu karty płatniczej.

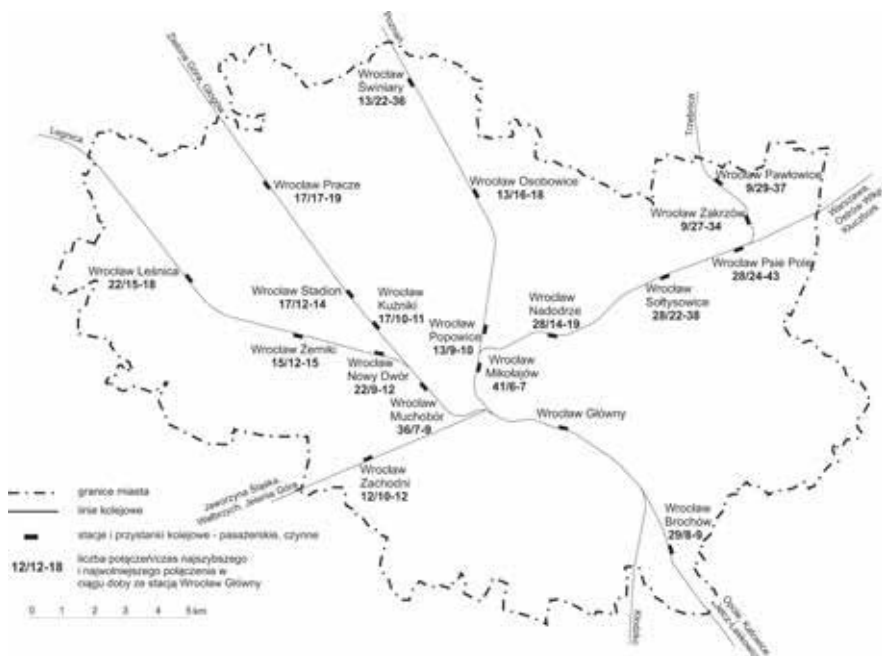
4. Pasażerskie połączenia kolejowe realizowane w granicach administracyjnych Wrocławia

W tym rozdziale analiza zostanie przeprowadzona na dwóch poziomach odniesienia. Na pierwszym z nich opisowi podlegać będą połączenia między wrocławskimi stacjami i przystankami kolejowymi a stacją Wrocław Główny. Będzie ona miała bardziej szczegółowy charakter niż ta dokonana

na drugim poziomie odniesienia, na którym to zostaną przedstawione pasażerskie połączenia kolejowe między wszystkimi stacjami i przystankami ukazane w formie macierzy połączeń i macierzy czasu połączeń. Uwzględniono tylko te połączenia, z których może korzystać podróżny posiadający odpowiedni typ biletu na komunikację miejską, bez uiszczania dodatkowej opłaty. Kwestie te zostały wyjaśnione w rozdziale drugim opracowania.

Biorąc pod uwagę pasażerskie połączenia kolejowe między wrocławskimi stacjami i przystankami kolejowymi a stacją Wrocław Główny, można wydzielić kilka poziomów ich natężenia (ryc. 6). Największa liczba połączeń, powyżej 25 na dobę, do głównej stacji kolejowej w mieście jest realizowana z następujących stacji i przystanków: Wrocław Mikołajów (41 połączeń), Wrocław Muchobór (36), Wrocław Brochów (29), Wrocław Nadodrże, Wrocław Psie Pole oraz Wrocław Sołtysowice (po 28 połączeń). Stacje Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Wrocław Nadodrże oraz przystanek kolejowy Wrocław Mikołajów są położone przy linii kolejowej nr 143 (ten ostatni także przy linii 271, wyprowadzającej ruch w kierunku Poznania), wiodącej w kierunku Oleśnicy, Namysłowa, Kluczborka. Przystanek osobowy Wrocław Muchobór jest natomiast położony przy linii kolejowej nr 273 (kierunek Głogów, Zielona Góra) i 275 (kierunek Legnica), a Wrocław Brochów przy linii nr 132 (kierunek Opole, Katowice).

Średnie natężenie połączeń pasażerskich ze stacją Wrocław Główny wynoszące między 15 a 25 połączeń na dobę jest notowane na wymienionych poniżej stacjach i przystankach: Wrocław Leśnica (22 połączenia), Wrocław Nowy Dwór (22), Wrocław Kuźniki (17), Wrocław Pracze (17), Wrocław Stadion (17) i Wrocław Żerniki. Wszystkie one są położone przy liniach kolejowych nr 273 lub 275. Najmniejsze natężenie połączeń kolejowych z główną stacją kolejową we Wrocławiu, poniżej 15 połączeń na dobę, ma miejsce na 6 branych pod uwagę elementach infrastruktury kolejowej. Są to: Wrocław Osobowice (13 połączeń), Wrocław Popowice (13), Wrocław Świniary (13), Wrocław Zachodni (12), Wrocław Pawłowice (9) oraz Wrocław Zakrzów (9). Wymienione stacje i przystanki osobowe znajdują się przy trzech liniach kolejowych: 271, 274 (kierunek Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra) oraz 326 (kierunek Trzebnica). Jak więc widać, obsługa podróżnych w przypadku połączeń wewnątrzmięjskich jest realizowana z różną częstotliwością, w zależności od tego, na jakiej linii kolejowej dana stacja czy przystanek kolejowy są położone. Ze względu na fakt, że we Wrocławiu nie stworzono odrębnego systemu szybkiej kolei miejskiej, liczba połączeń, która może być realizowana w ujęciu wewnątrzmięjskim, zależy od częstotliwości kursowania pociągów, które w założeniu powinny w głównej mierze obsługiwać inny segment podróżnych (połączenia regionalne czy międzyregionalne).



Ryc. 2. Liczba połączeń między wrocławskimi stacjami i przystankami kolejowymi a stacją Wrocław Główny oraz czas najszybszego i najwolniejszego połączenia
Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkład-pkp.pl.

Analizując czas połączeń między stacją Wrocław Główny a pozostałymi wrocławskimi stacjami i przystankami kolejowymi, można dojść do wniosku, że mimo nadal trwających prac modernizacyjnych i często niezadowalającego stanu infrastruktury, co skutkuje na poszczególnych odcinkach ograniczeniami prędkości, transport kolejowy zapewnia w przeważnie zadowalający czas połączeń między poszczególnymi obszarami miasta. Często jest on zdecydowanie krótszy od pozostałych dostępnych środków transportu.

Podobnie jak przy opisywaniu liczby połączeń, stacje i przystanki kolejowe zostały podzielone na trzy grupy ze względu na czas połączenia ze stacją Wrocław Główny. Do pierwszej grupy, dla której czas połączenia z główną stacją kolejową w mieście nie przekracza (nawet dla najwolniejszego połączenia) 15 minut, zalicza się najwięcej, bo aż dziewięć stacji i przystanków kolejowych: Wrocław Brochów, Wrocław Kuźniki, Wrocław Mikołajów, Wrocław Muchobór, Wrocław Nowy Dwór, Wrocław Popowice, Wrocław Stadion, Wrocław Zachodni i Wrocław Żerniki. W skład drugiej grupy, dla której czas połączeń z Wrocławiem Głównym oscyluje w przedziale 15–20 minut, wchodzi: Wrocław Leśnica, Wrocław Nadodrże, Wrocław Osobowice i Wrocław Pracze. W pozostałych pięciu przypadkach (Wrocław Pawłowice,

Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Wrocław Świniary, Wrocław Zakrzów) czas dojazdu do stacji Wrocław Główny wynosi powyżej 20 minut. Skrajnym przykładem jest tutaj jedno z połączeń na odcinku Wrocław Psie Pole – Wrocław Główny, którego czas wynosi 43 minuty. Wszystkie z wymienionych w ostatniej grupie przystanków i stacji kolejowych są położone we wschodniej i północnej części Wrocławia.

Opisując natężenie połączeń według przedziałów czasowych między przystankami i stacjami kolejowymi uwzględnionymi w opracowaniu a stacją Wrocław Główny, wyraźnie można zauważyć pewne tendencje. Natężenie połączeń realizowanych w kierunku głównej stacji kolejowej jest największe między godzinami 6.00 a 10.00 (tab. 1). Od tego schematu odbiegają jedynie przystanki osobowe Wrocław Pawłowice i Wrocław Zakrzów. Należy jednak nadmienić, że dla nich natężenie połączeń jest niewielkie i trudno formułować w takiej sytuacji daleko idące wnioski. Z kolei wśród połączeń wychodzących z głównej stacji kolejowej dominują te realizowane w godzinach 14.00–18.00. Pewne odchylenia od tej normy wykazują, podobnie jak we wcześniejszym przypadku, jedynie Wrocław Pawłowice i Wrocław Zakrzów. Taką sytuację można uznać za korzystną dla potencjalnych pasażerów kolei. W kierunku centrum miasta najwięcej połączeń jest realizowanych w godzinach dojazdów do pracy czy szkoły (6.00–10.00), natomiast ruch w kierunku obszarów peryferyjnych jest najbardziej wzmożony w godzinach popołudniowych (14.00–18.00), kiedy potencjalni pasażerowie wracają do swoich domów. Znaczne natężenie połączeń pasażerskich utrzymuje się również w godzinach 18.00–22.00 w obydwu analizowanych kierunkach. Niekorzystnie natomiast przedstawia się sytuacja w przedziale czasowym 10.00–14.00 oraz godzinach wieczornych i wczesnoporannych (22.00–6.00). Szczególnie między godziną 22.00 a 6.00 natężenie połączeń pasażerskich osiąga minimalne wartości. Za mankament należy uznać również kursowanie analizowanych pociągów w nieregularnych odstępach czasu. Autorzy opracowania zdają sobie jednak sprawę, że na chwilę obecną bardzo trudno byłoby dokonywać w tej kwestii daleko idących zmian, biorąc pod uwagę wielorakie czynniki.

Wspomniany już we wcześniejszych częściach opracowania charakter branych pod uwagę połączeń kolejowych (głównie połączenia o zasięgu regionalnym) determinuje sytuację, że prawie wszystkie z nich rozpoczynają lub kończą swój bieg na stacji Wrocław Główny. Jedynie dla kilku połączeń analizowana kwestia przedstawia się odmiennie, są to jednak przypadki o marginalnym znaczeniu. Tym samym bezpośrednie połączenia ze wszystkimi wrocławskimi stacjami i przystankami osobowymi posiada jedynie główna stacja kolejowa w mieście (skomunikowana bezpośrednimi połączeniami z 18 stacjami i przystankami osobowymi) (tab. 2).

Tab. 1. Natężenie połączeń pasażerskich według przedziałów czasowych między stacją Wrocław Główny a pozostałymi stacjami i przystankami kolejowymi we Wrocławiu

Relacja połączeń	Przedziały czasowe					
	2.00-6.00	6.00-10.00	10.00-14.00	14.00-18.00	18.00-22.00	22.00-2.00
Brochów – Główny	1	11	4	5	7	1
Główny – Brochów	2	6	5	9	6	0
Kuźniki – Główny	1	7	3	2	3	1
Główny – Kuźniki	2	3	2	7	2	1
Leśnica – Główny	2	7	3	3	6	1
Główny – Leśnica	1	3	5	7	5	1
Mikołajów – Główny	3	17	5	6	8	2
Główny – Mikołajów	2	6	6	13	10	3
Muchobór – Główny	3	14	5	4	8	2
Główny – Muchobór	2	5	6	14	6	2
Nadodrze – Główny	1	11	4	4	7	1
Główny – Nadodrze	1	4	4	9	7	2
Nowy Dwór – Główny	2	7	3	3	6	1
Główny – Nowy Dwór	1	3	5	7	5	1
Osobowice – Główny	2	6	1	2	1	1
Główny – Osobowice	1	2	2	4	3	1
Pawłowice – Główny	0	2	2	1	3	1
Główny – Pawłowice	0	1	2	3	2	1
Popowice – Główny	2	6	1	2	1	1
Główny – Popowice	1	2	2	4	3	1
Pracze – Główny	1	7	3	2	3	1
Główny – Pracze	2	3	2	7	2	1
Psie Pole – Główny	2	11	3	5	6	1
Główny – Psie Pole	1	4	4	9	7	2
Sołtysowice – Główny	2	11	3	5	6	1
Główny – Sołtysowice	1	4	4	9	7	2
Stadion – Główny	1	7	3	2	3	1
Główny – Stadion	2	3	2	7	2	1
Świniary – Główny	2	6	2	1	1	1
Główny – Świniary	1	2	2	4	3	1
Zachodni – Główny	2	4	2	3	1	0
Główny – Zachodni	1	1	3	4	2	1
Zakrzów – Główny	0	2	2	1	3	1
Główny – Zakrzów	0	1	2	2	2	1
Żerniki – Główny	2	6	2	2	2	1
Główny – Żerniki	1	2	3	6	4	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładu jazdy Wrocław.

Przeważnie bezpośrednie połączenia są możliwe jedynie między stacjami i przystankami kolejowymi, które znajdują się na tej samej linii kolejowej lub na tej samej trasie realizowanych połączeń pasażerskich. Najlepsza sytuacja pod tym względem, pomijając Wrocław Główny, ma miejsce dla przystanku osobowego Wrocław Mikołajów. Ma on bezpośrednie

połączenia z 10 stacjami i przystankami na obszarze Wrocławia. Wynika to z faktu, że Wrocław Mikołajów jest położony przy dwóch ważnych liniach kolejowych nr 143 i 271, na których odbywa się wzmożony ruch pasażerski. Zdecydowanie najgorzej wypada Wrocław Brochów mający bezpośrednie połączenia pasażerskie jedynie z Wrocławiem Głównym. Pozostałe analizowane stacje mają bezpośrednie połączenia z od czterech do siedmiu stacji i przystanków osobowych na obszarze Wrocławia.

Biorąc pod uwagę połączenia realizowane do i z danej stacji czy przystanku, należy stwierdzić, że liczba połączeń jest taka sama albo różni się w tym względzie o jedno lub dwa połączenia na dobę w zależności od kierunku kursowania pociągów. Według wyszukiwarki połączeń kolejowych zamieszczonej na stronie internetowej www.rozklad-pkp.pl, między poszczególnymi stacjami i przystankami kolejowymi, gdzie nie są realizowane połączenia bezpośrednie, występuje możliwość połączenia pośredniego z jedną przesiadką. Liczba takich połączeń waha się od kilku do kilkunastu w zależności od lokalizacji w sieci kolejowej wybranej stacji lub przystanku osobowego. Dla połączeń pośrednich występują jednak bardzo duże dysproporcje, jeśli chodzi o czas najszybszego i najwolniejszego połączenia w danej relacji (tab. 3). Tym samym część najwolniejszych możliwych połączeń pośrednich w wybranych relacjach jest bardzo niekorzystna dla pasażerów ze względu na czas przejazdu. Z kolei najszybsze połączenia, dzięki krótkiemu czasowi oczekiwania podczas przesiadki, mogą stanowić bardzo dobrą alternatywę względem transportu autobusowego lub tramwajowego. Pewne rozbieżności czasowe występują również w zależności od kierunku kursowania pociągów, biorąc pod uwagę zarówno połączenia bezpośrednie, jak i pośrednie. Niestety na wrocławskich stacjach i przystankach kolejowych nie ma informacji o ewentualnej możliwości takiej przesiadki.

Tab. 3. Macierz czasu połączeń między stacjami i przystankami kolejowymi we Wrocławiu

Brochów	X	8-9	-21-119	-32-92	-17-86	-18-83	-25-93	-26-86	-27-71	-44-114	-21-64	-28-126	-35-102	-31-98	-24-122	-34-77	-20-62	-41-112	-30-109
Główny	5	X	8-11	15-17	6-7	6-7	13-15	9-11	16-21	27-32	8-9	15-20	22-27	18-23	11-16	22-55	8-9	25-30	12-14
Kuźniki	-19-50	10-11	X	-15-130	-21-37	2-3	-28-131	-9-124	-32-72	-48-152	-25-64	6-7	-38-140	-34-136	2	-38-77	-21-60	-46-150	-12-58
Leśnica	-27-70	15-18	-18-108	X	-28-41	8-10	-35-128	5-7	-41-120	-52-149	-33-113	-25-132	-44-137	-40-133	-21-128	-51-126	-43-87	-49-147	3-4
Mikołajów	-14-59	6-7	-27-115	-25-88	X	-17-62	6-8	-19-82	9-15	21-25	2-3	-34-122	16-20	12-15	-30-118	15-49	34-45	18-23	-22-105
Muchobór	-17-62	7-9	2	7-10	-18-39	X	-25-120	2-3	-29-69	-43-141	-22-61	9-13	-35-129	-31-125	5-9	-35-83	-18-69	-40-139	5-6
Nadodrze	-22-66	14-19	-37-123	-36-96	7-11	-27-87	X	-30-90	-42-80	13-15	-30-72	-44-130	8-11	4-6	-40-126	-48-86	56/35-95	11-12	-33-113
Nowy Dwór	-24-64	9-12	-12-102	4-7	-21-35	2-4	-28-122	X	-35-114	-45-143	-27-107	-19-125	-38-131	-34-127	-15-105	-40-120	-37-81	-42-141	2-3
Osobowice	-26-67	16-18	-37-149	-37-51	9-10	-28-113	-31-123	-31-116	X	-59-144	7-8	-44-156	-41-132	-37-128	-40-152	5	44-46	-56-142	-34-139
Pawłowice	-37-82	29-37	-52-100	-51-94	22-30	-42-85	15-17	-45-87	-57-135	X	-45-127	-59-107	4-5	7-9	-55-103	-69-140	-52-143	2-3	-48-90
Popowice	-19-60	9-10	-30-141	-30-114	2-3	-21-105	-24-115	-24-108	7-11	-52-136	X	-37-148	-34-124	-30-120	-33-144	13-41	36-39	-49-134	-27-131
Pracze	-26-57	17-19	6-7	-22-137	-28-46	9-11	-35-138	-16-131	-39-79	-55-159	-32-71	X	-45-147	-41-143	4	-45-84	-41-67	-53-157	-19-65
Psie Pole	-32-77	24-43	-47-134	-46-107	17-35	-37-98	10-12	-40-101	-52-115	4-5	-40-108	-54-141	X	2-4	-50-137	-59-121	67/47-106	2-3	-43-124
Softysowice	-29-74	22-38	-44-130	-43-103	14-32	-34-94	7-8	-37-97	-49-111	8-9	-37-104	-51-137	3-4	X	-47-133	-56-117	64/44-102	6-7	-40-120
Stadion	-22-53	12-14	2	-18-133	-24-40	5-6	-31-134	-12-127	-41-75	-50-155	-28-67	4	-41-143	-37-139	X	-41-80	-24-62	-48-153	-15-61
Świnari	-32-73	22-36	-43-154	-44-127	15-29	-34-118	-37-128	-37-121	5-6	-65-149	12-27	-50-161	-47-137	-43-133	-46-157	X	49-52	-62-147	-40-144
Zachodni	-30-72	10-12	-32-82	-33-107	41-56	-27-98	-34-108	-28-101	52-71	-48-122	44-59	-39-89	-43-117	-39-113	-35-85	57-84/	X	-46-120	-33-84
Zakrzów	-35-80	27-34	-50-98	-49-92	20-27	-40-83	13-14	-43-85	-55-133	2-3	-43-125	-57-105	2-3	5-6	-53-101	-67-138	-50-141	X	-46-88
Żemiki	-24-67	12-15	-15-121	3-4	-24-44	5-7	-31-125	2-3	-38-133	-48-146	-30-126	-22-128	-40-134	-37-130	-18-124	-43-139	-46-100	-45-144	X

Brochów	Główny	Kuźniki	Leśnica	Mikołajów	Muchobór	Nadodrze	Nowy Dwór	Osobowice	Pawłowice	Popowice	Pracze	Psie Pole	Softysowice	Stadion	Świnari	Zachodni	Zakrzów	Żemiki
Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkład-pkp.pl. Wyjaśnienie: połączenia bezpośrednie/połączenia z przesiadką; (-) – brak połączeń bezpośrednich w danej relacji																		

5. Integracja kolejowych połączeń osobowych z systemem miejskiego transportu zbiorowego

Największą i najbardziej dostępną dla pasażerów komunikacji miejskiej stacją kolejową we Wrocławiu jest Wrocław Główny. Z przystanków komunikacji miejskiej wokół dworca kursuje kilkanaście linii autobusowych oraz kilka linii tramwajowych łączących centrum przesiadkowe z m.in. okolicami Starego Miasta, placu Grunwaldzkiego, ul. Legnickiej czy lotniskiem na Stachowicach. To właśnie dworzec główny jest największym centrum przesiadkowym z kolejowego transportu pasażerskiego o zasięgu regionalnym do komunikacji miejskiej. Dodatkowym czynnikiem wzmacniającym jego pozycję jest istnienie w niedalekiej odległości dworca PKS, którego oddziaływanie na ruch pasażerski jest równie znaczące.

Częstotliwość połączeń obsługujących przystanki transportu zbiorowego położone w pobliżu stacji i przystanków kolejowych na terenie Wrocławia różnicuje się przestrzennie. Największe natężenie połączeń autobusowych komunikacji miejskiej występuje w ciągu ul. Robotniczej od nieczynnego dla pasażerów dworca kolejowego Wrocław Świebodzki do osiedla Nowy Dwór. Jest to związane zarówno z najkrótszą trasą łączącą to jedno z największych wrocławskich osiedli z centrum, jak i z istnieniem rozległych terenów przemysłowych znajdujących się w pobliżu tej trasy. W czasie szczytu komunikacyjnego (godziny 7.00–9.00 oraz 14.00–16.00) na opisywanym odcinku liczba połączeń autobusowych wynosi około 40 w ciągu godziny (ryc. 7). Z jednej strony wpływa to na dużą dostępność komunikacyjną terenów znajdujących się na trasie linii, z drugiej potęguje zatłoczenie, spowodowane korzystaniem z tej trasy przez osoby poruszające się samochodami. Podobna sytuacja kształtuje się w ciągu ulic Długa – Starogroblowa – Popowicka, na której ruch między Centrum a osiedlem Kozanów jest znaczący. Duże natężenie połączeń autobusowych występuje również w pobliżu centrów dużych osiedli (m.in. Nowy Dwór, Kozanów, Psie Pole) ze względu na łączenie się na ich obszarze tras biegnących do pętli bądź przystanku zbiorczego dla wielu linii.



Ryc. 3. Częstotliwość kursowania autobusów wrocławskiej komunikacji miejskiej obsługujących przystanki znajdujące się przy pasażerskich stacjach i przystankach kolejowych w godzinach szczytu przewozowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładu jazdy Wrocław.

Najniższe wskaźniki połączeń mają peryferyjne dzielnice miasta. Wiąże się to z oddaleniem tychże osiedli od centrum, niewielką liczbą mieszkańców lub długim czasem przejazdu, niekiedy łączącym się z koniecznością przesiadki. Im bardziej oddalone dzielnice miasta, tym czas przejazdu autobusem do centrum jest mniej konkurencyjny wobec transportu indywidualnego. Skutkiem tego zainteresowanie podróżowaniem komunikacją miejską jest niewielkie. Idąc dalej, ogranicza się liczbę kursujących autobusów, zmniejszając zarazem dostępność komunikacyjną danej dzielnicy.

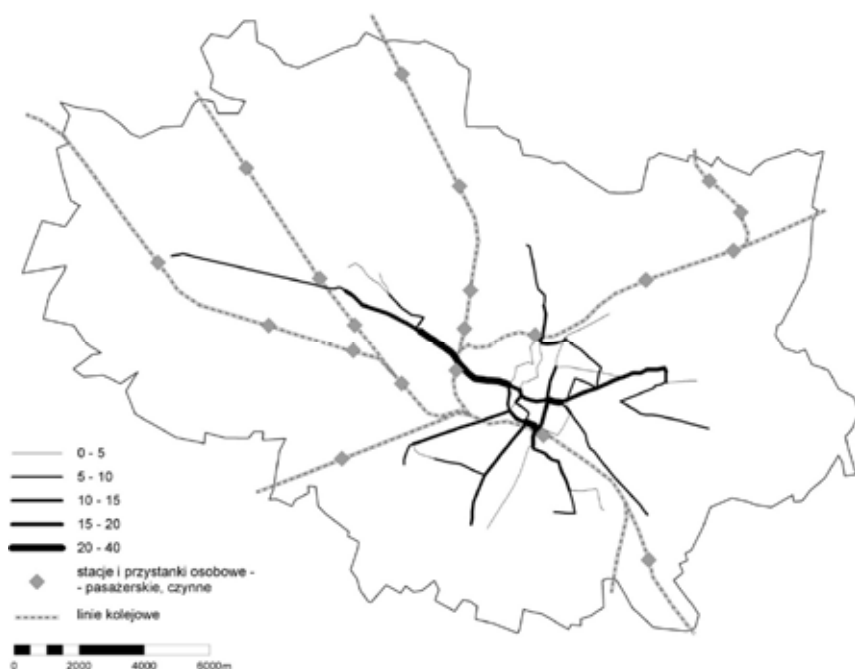
Wszystkie badane stacje i przystanki we Wrocławiu mają możliwość swobodnej przesiadki do autobusów komunikacji miejskiej. Stacje i przystanki mają powiązania od jednej linii (Wrocław Świniary, Wrocław Pawłowice) nawet po kilkanaście, obsługujących połączenia z dworcem głównym. Większość przystanków MPK w pobliżu stacji i przystanków we Wrocławiu ma bezpośrednie połączenie autobusowe z głównym dworcem kolejowym we Wrocławiu. Nie posiadają ich: Wrocław Pracze, Wrocław Stadion, Wrocław Zakrzów, Wrocław Pawłowice, Wrocław Psie Pole, Wrocław Osobowice, Wrocław Świniary. Wszystkie te stacje i przystanki mają tylko połącze-

nie z głównym dworcem z koniecznością przesiadki, co znacząco utrudnia szybkie poruszanie się po mieście. Z drugiej strony, korzystając z miejskiego transportu zbiorowego dojeżdżającego w pobliże stacji lub przystanku, można dojechać następnie do centrum pociągiem. W tym celu utworzono m.in. kilka linii autobusowych w rejonie Psiego Pola i Zakrzowa, które ułatwiają dostęp do stacji i możliwość korzystania z usług przewoźników kolejowych. Ułatwiło to znacząco korzystanie z usług przewoźników kolejowych nie tylko w granicach miasta, lecz także poza nimi.

Komunikacja tramwajowa we Wrocławiu łączy ze sobą w głównej mierze centralne obszary miasta. Jedynie w przypadku połączeń do Księża Małego, Leśnicy czy na Biskupin tramwaje wyjeżdżają poza obszar Śródmieścia. Transport tramwajowy ze względu na swoją specyfikę ma ograniczony zasięg działania (ograniczony torowiskiem), jednak ze względu na częstsze kursowanie w porównaniu do autobusów (średnio 5 par kursów w ciągu szczytu przewozowego, 4 pary kursów w pozostałych godzinach¹) odgrywa ważną rolę w kształtowaniu przewozów pasażerskich we Wrocławiu. Poza tym to głównie linie tramwajowe łączą ściśle centrum z innymi osiedlami, w przeciwieństwie do tras autobusów obsługujących w większej mierze Śródmieście i obszary podmiejskie, mniej zurbanizowane. W ramach przygotowań do Euro 2012 wybudowano nową linię tramwajową łączącą osiedle Gaj z osiedlem Kozanów i Stadionem Miejskim na Maślicach, co spowodowało zmniejszenie czasu przejazdu między głównym dworcem kolejowym a tymi dwoma peryferyjnie położonymi osiedlami. Ponadto włączenie niektórych tramwajów do systemu ITS pozwoliło na skrócenie czasu przejazdu wobec ruchu samochodów równolegle poruszających się wzdłuż trasy tramwaju.

Natężenie połączeń tramwajowych powiązanych z obsługą stacji i przystanków kolejowych we Wrocławiu jest największe wzdłuż ul. Legnickiej oraz okolic głównego dworca kolejowego (ryc. 8). Jednakże połączenia te również łączą centrum z odległymi osiedlami, takimi jak Leśnica czy Biskupin. Najmniejsze natężenie połączeń tramwajowych występuje w kierunku osiedli położonych w dużej odległości od centrum, takich jak: Sępolno, rejon ulicy Kromera, Marino, Gaj czy Tarnogaj. W ramach przewozów tramwajowych docierają tam zwykle tramwaje jednej linii, mającej kilka (2–4 pary) kursów w ciągu godziny. Największe natężenie kursów tramwajowych występuje w rejonie omawianej ul. Legnickiej, po której w czasie szczytu przewozowego notuje się 35 par kursów. Linie tramwajowe tylko w wypadku czterech stacji i przystanków spełniają funkcję dojazdową do tych obiektów. Są to dworzec główny, Wrocław Mikołajów, Wrocław Stadion, Wrocław Nadodrze oraz Wrocław Leśnica.

¹ W porównaniu do komunikacji autobusowej: adekwatnie 4 i 2.



Ryc. 4. Częstotliwość kursowania tramwajów wrocławskiej komunikacji miejskiej obsługujących przystanki znajdujące się przy pasażerskich stacjach i przystankach kolejowych w godzinach szczytu przewozowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozkładu jazdy Wrocław.

Przedstawiono czas połączeń kombinowanych (połączeń łączących pasażerski transport kolejowy i komunikację miejską) do głównego dworca kolejowego. Odległość czasowa, ukazana na rycinie nr 9, przedstawia rzeczywisty czas przejazdu autobusami i połączeniami kolejowymi do centralnego węzła przesiadkowego, jakim jest Wrocław Główny. Można zauważyć, że dworzec główny jest bardzo dobrze skomunikowany z obszarem Starego Miasta i Śródmieścia oraz terenami położonymi na południe od niego. Wraz z oddalaniem się od dworca głównego korzystniejsze staje się podróżowanie z innych dworców znajdujących się na trasach przejazdu danych linii komunikacyjnych.

Stacją, która odgrywa znaczną rolę w ramach komunikacji łączonej kolejowo-autobusowej, jest Wrocław Muchobór. Jest to związane z położeniem w pobliżu tras wielu linii komunikacyjnych łączących Nowy Dwór i centrum miasta. Stacje i przystanki kolejowe, które łączą kilka linii miejskiego transportu zbiorowego, to m.in. Wrocław Nowy Dwór, Wrocław Żerniki, Wrocław Kuźniki, Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice.



Ryc. 5. Czas przejazdu autobusem i koleją z przystanków linii obsługujących stacje i przystanki kolejowe we Wrocławiu (w min.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.wroclaw.pl.

Wraz z oddalaniem się od centrum zwiększa się czas przeznaczany na dojazd do dworca głównego. Na krańcach miasta wynosi on ponad 45 minut. Czas dojazdu z głównych wrocławskich osiedli (Nowy Dwór, Kozanów, Gaj) wynosi około 20 minut dzięki połączeniom kolejowym zmniejszającym czas przejazdu o kilka minut według rozkładu. Najgorsza sytuacja czasowa związana z korzystaniem z tego rodzaju połączeń to kursy łączące południowe (m.in. osiedla południowych Krzyków) oraz północne obszary peryferyjne Wrocławia. Mimo bezpośredniego połączenia liniami 113 i 612 osiedli znajdujących się w pierwszej porównywanej grupie czas przejazdu jest bardzo długi. Wiąże się to ze specyficznym charakterem linii, które przebiegają przez obszar wielu podmiejskich osiedli oraz niektórych wsi w pobliżu miasta. Podobnie jest z innymi liniami, których przystanki są powiązane ze stacjami kolejowymi w innej, dalszej części miasta, co powoduje, że czas przejazdu bez przesiadki ze stacji jest bardzo długi.

W przypadku przystanków linii tramwajowych czas przejazdu do Wrocławia Głównego bezpośrednio bądź pośrednio przez inne stacje i przystanki kolejowe, jest nieco krótszy i wynosi maksymalnie 45 minut (ryc. 10). Czas przejazdu mógłby ulec jeszcze większym zmianom, jednakże ze względu na remont infrastruktury torowej w rejonie Wielkiej Wyspy (Sępólno-Biskupin) tramwaje

jeżdżą objazdem, co powoduje wydłużenie czasu przejazdu. Właśnie te osiedla obecnie mają najmniej korzystne położenie i najdłuższy czas dojazdu do dworca głównego, wynoszący nawet powyżej 40 minut.



Ryc. 6. Czas przejazdu tramwajem i koleją z przystanków linii obsługujących stacje i przystanki kolejowe we Wrocławiu (w min.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.wroclaw.pl.

Śródmieście i centralne części miasta posiadają bardzo dużą dostępność do linii łączących dworce kolejowe. Bardzo blisko znajdują się tu dworce Nadodrże, Mikołajów oraz Główny. Czas przejazdu w tej części miasta wynosi około 15 minut. Podobnie jak w ramach połączeń autobusowych niektóre linie tramwajowe są powiązane ze stacjami i przystankami kolejowymi w dalszych częściach miasta, przez co czas przejazdu do dworca ze wspomnianych przystanków tramwajowych jest długi.

Ogólna ocena potencjału połączonych ofert przewozowych kolei i miejskiego transportu zbiorowego jest pozytywna. Pozwala ona na szybsze przemieszczanie się po mieście i oszczędzanie czasu na przejazdy przez zatłoczone miasto. Dodatkowo możliwe staje się korzystanie z komunikacji kolejowej w ramach dojazdów do głównego węzła przesiadkowego zlokalizowanego w pobliżu Dworca Głównego, pozwalającego na dotarcie do miejscowości i miast województwa dolnośląskiego, kraju oraz poza jego granicami.

6. Podsumowanie

Wrocławski projekt włączenia transportu kolejowego do obsługi pasażerów w komunikacji wewnątrzmijskiej należy ocenić pozytywnie. Nie można zapominać jednak, że znajduje się on dopiero w fazie wstępnej i wymaga dalszych działań na różnych płaszczyznach w celu zwiększenia jego konkurencyjności względem pozostałych rodzajów transportu funkcjonujących w tym układzie przestrzennym. Z jednej strony należałoby wzmocnić pozycję samego transportu kolejowego, na przykład poprzez stworzenie nowych połączeń pasażerskich, których głównym celem byłaby obsługa ruchu wewnątrzmijskiego i aglomeracyjnego. Z drugiej strony należy pamiętać również o integracji między poszczególnymi rodzajami transportu na obszarze Wrocławia. Jak wykazały przeprowadzone badania terenowe, w tym aspekcie powinno się poczynić wiele inwestycji, bez których kompleksowe rozwiązanie problemów związanych z wewnątrzmijskim transportem pasażerskim wydaje się bardzo trudne do zrealizowania. Przykładem prostego działania, które mogłoby przynieść wymierny skutek, jest na przykład ustawienie kasowników komunikacji miejskiej na stacjach i przystankach kolejowych we Wrocławiu. Oczywiście do tego dochodzi także wiele innych działań, które często pozostają w gestii różnych organów, nie zawsze potrafiących znaleźć wspólne stanowisko tak potrzebne przy rozwiązywaniu problemów transportowych w miastach.

Transport kolejowy może we Wrocławiu odgrywać zdecydowanie ważniejszą rolę niż dotychczas. Zmiany, które muszą w tej materii nastąpić, aby na obszarze Wrocławia został stworzony system kolei miejskiej dobrze zintegrowanej z innymi rodzajami transportu, wymaga skoordynowanych działań wielu służb, a cały proces chociażby ze względu na sprawy finansowe musi być rozłożony na wiele lat.

Literatura

- Kruszyna M., 2008. Studia nad integracją głównej stacji kolejowej z siecią tramwajową we Wrocławiu. *Transport Miejski i Regionalny* 9, 2–5.
- Kruszyna M., 2012. Zintegrowane węzły przesiadkowe kolejowo-drogowe przy małych stacjach i przystankach kolejowych. *Transport Miejski i Regionalny* 2, 2–4.
- Kruszyna M., 2013. Integracja transportu publicznego na bazie kolei dla dużej i koncentrycznej aglomeracji (Aglomeracja Wrocławska). *Przegląd Komunikacyjny* 11, 27–31.
- Mazurkiewicz R., 2008. Miejski transport zbiorowy we Wrocławiu w obsłudze podróży kolejowych. *Transport Miejski i Regionalny* 4, 18–23.
- Rozkład jazdy Wrocław*, www.wroclaw.pl/rozklady-jazdy.
- Rozkład-pkp.pl*, www.rozklad-pkp.pl.

Mateusz Smolarski, Robert Szmytkie

Uniwersytet Wrocławski

Zagospodarowanie obiektów potransportowych we Wrocławiu

Streszczenie: Nieprzerwana transformacja systemu transportowego, zwłaszcza na przełomie XX i XXI wieku, przyczyniła się do licznych zmian w przebiegu ciągów komunikacyjnych w granicach Wrocławia oraz zmian w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej, polegających na przystosowaniu obiektów niegdyś związanych z obsługą transportu do pełnienia nowych funkcji. Celem niniejszego opracowania jest analiza przemian funkcjonalnych, jakie dokonały się na terenach związanych niegdyś z obsługą transportu we Wrocławiu. Do analizy wybrano pięć obiektów: trzy obiekty pokolejowe (Dworzec Kolei Wąskotorowej, Dworzec Świebodzki i Dworzec Górnosławski), dawne lotnisko Gądów oraz Port Miejski, które w XIX i na początku XX wieku odgrywały znaczącą rolę w systemie transportowym miasta.

1. Wprowadzenie

Wrocław powstał w miejscu krzyżowania się dwóch ważnych szlaków handlowych: tzw. szlaku bursztynowego wiodącego znad Adriatyku przez Czechy i Morawy nad Bałtyk oraz Wysokiej Drogi (zwanej też Drogą Królewską – *Via Regia*) prowadzącej znad Renu przez Lipsk, Wrocław do Krakowa i dalej na Ruś, w miejscu dogodnej przeprawy przez Odrę (por. Eysymontt 2009). Rozwój miasta od początku związany był więc z przebiegiem szlaków komunikacyjnych, które kształtowały gospodarkę Wrocławia jako głównego ośrodka handlu na Śląsku. Dominująca rola Wrocławia w regionie jeszcze bardziej zarysowała się w XIX wieku, wraz z rozwojem przemysłu oraz kolei, dzięki czemu miasto stało się znaczącym węzłem komunikacyjnym (Maleczyński i in. 1956). Ciągła transformacja systemu transportowego, zwłaszcza na przełomie XX i XXI wieku, przyczyniła się do licznych zmian w przebiegu

ciągów komunikacyjnych w obrębie miasta oraz zmian w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej, polegających na przystosowaniu obiektów związanych z obsługą transportu do pełnienia nowych funkcji. We Wrocławiu największe zmiany dotyczyły dawnych obiektów kolejowych oraz związanych z obsługą żeglugi śródlądowej.

Celem niniejszego opracowania jest analiza przemian funkcjonalnych, jakie dokonały się na terenach związanych niegdyś z obsługą transportu we Wrocławiu. Do analizy wybrano pięć obiektów: trzy obiekty pokolejowe (Dworzec Kolei Wąskotorowej, Dworzec Świebodzki i Dworzec Górnośląski), dawne lotnisko Gądów oraz Port Miejski, które w XIX i na początku XX wieku odgrywały znaczącą rolę w systemie transportowym miasta.

2. Wrocław jako węzeł komunikacyjny

Wrocław był pierwszym miastem na kontynencie europejskim, poza Anglią, dla którego opracowano plan budowy kolei parowej. Pierwsze zamyśły budowy kolei pochodziły z roku 1816. Podjęto je w celu organizacji sprzedaży górnośląskiego węgla we Wrocławiu. Rozwój sieci kolejowej we Wrocławiu przebiegał w kilku etapach. Początkowo budowa poszczególnych linii kolejowych prowadzona była przez prywatne spółki kolejowe. Powstawały wówczas niezależne linie kolejowe, zakończone dworcami czołowymi (Dworzec Górnośląski, Dworzec Świebodzki czy Dworzec Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej). Budową linii kolejowej łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem zajęło się Górnośląskie Towarzystwo Akcyjne Kolei Żelaznej.

Uroczyste otwarcie pierwszego odcinka kolei górnośląskiej na trasie Wrocław – Oława (a zarazem pierwszego odcinka kolejowego na obecnych ziemiach polskich) odbyło się 22 maja 1842 r. W 1843 r. powstał pierwszy odcinek kolei świebodzkiej, który połączył Wrocław z Jaworzyną Śląską, natomiast spółka pod nazwą Dolnośląsko-Marchijskie Towarzystwo Kolei Żelaznej podjęła się budowy połączenia kolejowego Wrocławia z Berlinem, którego pierwszy odcinek, prowadzący do Legnicy, został uruchomiony w roku 1844. Do Berlina dolnośląska kolej żelazna dotarła w 1847 r., a po zbudowaniu linii do Zgorzelca Wrocław otrzymał połączenie z Drezniem i Lipskiem. W 1856 r. uruchomiono linię kolejową z Wrocławia do Poznania przez Żmigród i Rawicz. Od 1859 r. we Wrocławiu dyskutowano nad stworzeniem kolejnego połączenia Wrocławia z Górnym Śląskiem przez Oleśnicę, Lubliniec i Tarnowskie Góry. Linię tą, zwaną Koleją Prawego Brzegu Odry, zbudowano w latach 1862–1868. W latach 70. XX wieku powstało Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Warszawskiej, w celu budowy połączenia z Królestwem Polskim. Prace te ukończono dopiero w roku 1911. W latach 1871–1875 powstała

linia kolejowa z Wrocławia do Międzyzlesia przez Strzelin, Kamieniec Ząbkowicki i Kłodzko, a w 1876 r. z Wrocławia do Rudnej i Głogowa. Poszczególne spółki współpracowały ze sobą jednak niechętnie, a rozwój przestrzenny węzła kolejowego był nieskoordynowany. W latach 80. XIX wieku rząd pruski rozpoczął nacjonalizację kolei i zjednoczył je w jedno towarzystwo. Rozbudowano wówczas łącznice między liniami (w tym Towarową Obwodnicę Wrocławia), dążono do racjonalnej rozbudowy i skupienia ruchu na Dworcu Głównym. W latach 1884–1885 powstała linia do Sobótki, natomiast w latach 1897–1898 wybudowana została wąskotorowa linia Kolei Wrocławsko-Trzebnicko-Prusickiej. Po II wojnie światowej we wrocławskim węźle kolejowym nie poczyniono większych inwestycji, a od lat 90. następuje systematyczny regres (Malecziński i in. 1956, Slenczek 1982, Jerczyński, Koziarski 1992, *Dolny Śląsk...* 2006, Taylor 2007).

Odra należała do ważniejszych szlaków komunikacyjnych w Europie Środkowej na długo przed powstaniem na tych terenach zrębów państwowości. Od X wieku następuje stały wzrost znaczenia gospodarczego rzeki. Rzeką transportowane były między innymi zboże, sól, śledzie, kamienne żarna, narzędzia, ceramika, srebrne ozdoby, tkaniny, monety, a Wrocław stał się jednym z ważniejszych ośrodków handlowych. Od XIII wieku zainteresowanie miasta żegluga stale wzrastało. W 1274 r. miasto otrzymało prawo składu, dzięki czemu port we Wrocławiu urósł do rangi jednego z większych na Odrze. Tradycyjnym miejscem składowania towarów była Kępa Mieszczańska, a miejscem rozładunku i załadunku sąsiadujące z nią nabrzeża. W 1337 r. król Jan Luksemburski wydał przywilej wolnej żeglugi dla miasta Wrocławia (Pyś 2011). Zmienność biegu Odry, z którą wiązały się dynamiczne zmiany ukształtowania dna koryta i jego duża krętość, utrudniała żeglugę. W celu poprawienia warunków żeglugowych już od średniowiecza podejmowano na rzece prace hydrotechniczne. W pierwszej połowie XVIII wieku przystąpiono do systematycznej regulacji biegu Odry, polegającej przede wszystkim na odcinaniu jej meandrów i ujmowaniu rzeki w koryto o prostoliniowym w przybliżeniu przebiegu (Grykień, Szymtykie 2008). Szereg urządzonych w początkach XIX wieku punktów przeładunkowych nie mógł sprostać rosnącym wymaganiom żeglugi śródlądowej, stąd po otwarciu pierwszej linii kolejowej powstał plan uruchomienia portu z połączeniami kolejowymi. W 1868 r. powstał mały port z bocznicą, następnie port w Popowicach, a w latach 1896–1902 miejski port handlowy (Malecziński i in. 1956). Częste powodzie oraz rozwój przemysłu na Górnym Śląsku przyspieszyły z końcem XIX wiek regulację i kanalizację Odry jako szlaku żeglugowego. W latach 1892–1897 zdecydowano o wybudowaniu nowej drogi wodnej (Czerwiński 1998). Od 1870 r. zaczęto wykorzystywać Odrę do celów turystycznych, organizując rejsy wycieczko-

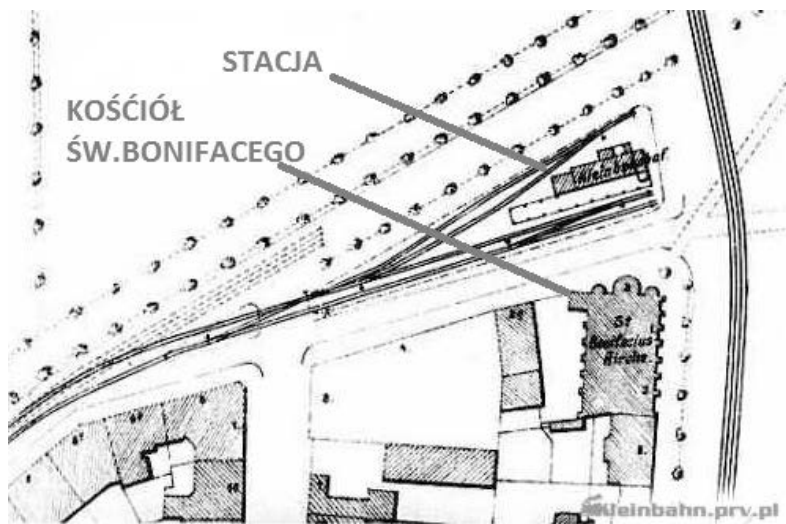
we. Przed II wojną światową we Wrocławiu funkcjonowało 10 firm żeglugowych (Łach, Rozenkiewicz 2011). Po 1945 r. spadło znaczenie Odry jako szlaku transportowego.

Początki lotnictwa we Wrocławiu wiążą się z założeniem Śląskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej w 1908 r. i innych społecznych organizacji lotniczych (między innymi Aeroklub Śląski, Akademickie Towarzystwo Lotnicze „Marchio-Silesia”), dzięki którym w okresie międzywojennym Wrocław stał się ważnym centrum lotnictwa sportowego. Wykorzystanie drogi powietrznej do transportu osób i towarów stało się możliwe po wybudowaniu lotniska na Gądowie w latach 1925–1930. W kwietniu 1925 r. uruchomiono regularną komunikację lotniczą z Wrocławia do Berlina, Görlitz, Drezna, Gliwic, Halle, Kolonii i Lipska, w latach 1927–1928 doszły połączenia z Monachium (przez Pragę), Szczecinem i Wiedniem (przez Brno) oraz lokalne linie do Jeleniej Góry i Nysy, a w latach 1935–1937 sieć połączeń uzupełniły: Essen, Düsseldorf, Frankfurt nad Menem, Gdańsk, Hamburg, Hannover, Królewiec, Norymberga, Saarbrücken i Stuttgart. W 1938 r. powstało lotnisko wojskowe na Strachowicach. Po 1945 r. obsługą połączeń lotniczych zajęły się PLL „LOT”. W 1957 r. zlikwidowano lotnisko na Gądowie, a od 1958 r. portem komunikacji pasażerskiej stało się lotnisko na Strachowicach. Po 1989 r. nastąpił znaczący wzrost liczby pasażerów i połączeń lotniczych, co spowodowało konieczność rozbudowy portu lotniczego na Strachowicach. W 1999 r. otwarto nowy terminal cargo (Encyklopedia... 2006), a w 2012 r. nowy terminal pasażerski o przepustowości 3,2 mln pasażerów rocznie.

3. Dworzec Kolei Wąskotorowej na Placu Staszica

Intensywny rozwój kolei normalnotorowej w drugiej połowie XIX wieku był bardzo mocno zauważalny w krajobrazie miasta Wrocławia. Budowano lokomotywownie, nasypy kolejowe, przejazdy drogowe, stacje osobowe i towarowe. Równocześnie z koleją normalnotorową we Wrocławiu pojawiła się kolej wąskotorowa pasażerska, która miała na celu połączenie torami o rozstawie 750 mm (kolej normalnotorowa ma rozstaw 1435 mm) stolicy Dolnego Śląska z położoną ok. 30 km na północ Trzebnicą i dalej w kierunku Prusic. Na wspomnianym odcinku kolej wąskotorowa miała mieć charakter głównie pasażerski, w przeciwieństwie do Kolei Żmigrodzko-Sulmierzyckiej, która miała spełniać funkcje transportu towarowego (głównie płodów rolnych). Połączenie obu kolei (Kolei Wrocławsko-Trzebnicko-Prusickiej i Żmigrodzko-Milickiej Kolei Powiatowej) miało miejsce we wsi Przedkowice. W 1898 r. sukcesywnie otwierano ruch z Dworca Towarowego zlokalizowanego obok mostu Osobowickiego w kierunku Trzebnicy oraz Prusic. Odcinek miejski

najpierw miał stację początkową na osiedlu Różanka, na skrzyżowaniu dzisiejszych ulic Bałtyckiej oraz Na Polance. Jednak lokalizacja stacji Wrocław Towarowy (*Guter Bahnhof*) nie była zbyt atrakcyjna, w związku z czym postanowiono zlokalizować przystanek początkowy bliżej centrum miasta. Na dzisiejszym placu Staszica (*Ross Platz*) znajdował się przystanek tramwajowy, a w pewnej odległości Dworzec Nadodrze i to miejsce wybrano na lokalizację stacji Wrocław Wąskotorowy (*Breslau Klbh Persbhf*) (ryc. 1) (Harasimowicz 1997).



Ryc. 1. Lokalizacja dworca kolejowego Wrocław Wąskotorowy na Placu Staszica we Wrocławiu
Źródło: Wratislaviae Amici.

Miasto przekazało spółce kolejowej (*Breslau – Trebnitz – Praisnitzer Kleinbahn*) pas pod budowę torów kolejki pod pewnymi warunkami, między innymi: bieżącej konserwacji szyn, dopasowania budowanego dworca do istniejącej architektury na placu Staszica (szczególnie do sąsiedniego kościoła św. Bonifacego), zasadzenia w okolicy budynku stacyjnego odpowiednich gatunków drzew. Spółka kolejowa miała prawo do prowadzenia restauracji przydworcowej oraz sprzedaży gazet. Jednocześnie była zobligowana do opłat za każdy wagon pasażerski kursujący na odcinku miejskim, którego budowa została ukończona w roku 1898. Po budowie linii tramwajowej w ciągu ul. Reymonta koszty utrzymania i konserwacji rozkładałyby się między spółkę kolejową a tramwajową proporcjonalnie do liczby osi wagonów. Interesującym rozwiązaniem było trójszynowe użytkowanie torów tramwajowych oraz wąskotorowych. Po początkowej fali entuzjazmu pojawiły się skargi mieszkańców na hałas oraz zabrudzenia spowodowane dymem z parowozów. Histo-

ria kolei wąskotorowej na odcinku Wrocław – Trzebnica trwała ponad 50 lat. W 1967 r. w trasę wyjechał ostatni pociąg tej relacji. Kilkanaście lat wcześniej (w 1950 r.) odprawa podróżnych została przeniesiona na towarową stację położoną za mostem Osobowickim i budynek stacyjny na placu Staszica przestał pełnić swoją funkcję (Dobesz 2000).

Budynek dworcowy zlokalizowany w pobliżu placu Strzeleckiego oraz placu Staszica, znajduje się na małej trójkątnej działce (fot. 1).



Fot. 1. Dworzec kolejowy Wrocław Wąskotorowy na placu Staszica we Wrocławiu
Źródło: fot. M. Smolarski.

W związku z tym już na etapie planowania nie przewidywano zbyt rozbudowanego wyboru usług. W wybudowanym w 1898 r. budynku zlokalizowano kasy biletowe oraz bagażowe, poczekalnie i restaurację dworcową. Był to typowy budynek pełniący funkcje obsługi podmiejskiego ruchu pasażerskiego. Wybudowany został w konstrukcji „muru pruskiego” (Harasimowicz 1997, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011). Uwagę zwracały duże, pionowe okna zapewniające dopływ światła w poczekalni (fot. 2). Sam układ torowy na terenie stacji był niewygodny komunikacyjnie (fot. 3).



Fot. 2. Dworzec kolejowy Wrocław Wąskotorowy w latach 1900–1930, w tle kościół św. Bonifacego

Źródło: Wratislaviae Amici.



Fot. 3. Dworzec kolejowy Wrocław Wąskotorowy od strony kościoła św. Bonifacego

Źródło: fot. M. Smolarski.

Mała liczba torów manewrowych oraz ich niewystraczająca długość powodowały konieczność dzielenia dłuższych składów już na ul. Staszica, co wywoływało zatory samochodowe oraz tramwajowe.



Fot. 4. Pozostałości torów przy dworcu kolejowym Wrocław Wąskotorowy – widok w kierunku mostu Osobowickiego
Źródło: fot. M. Smolarski.

Po likwidacji odcinka Wrocław Wąskotorowy – Wrocław Towarowy prawie wszystkie szyny kolei wąskotorowej znajdujące się w jezdni zostały usunięte w czasie remontu torów tramwajowych (fot. 4). W budynku dworcowym zlokalizowane były magazyny „Społem”. Z czasem budynek stawał się coraz bardziej zaniedbany i niszczący. W 1979 r. dworzec wpisany został w rejestr zabytków. W 1981 r. magazyny spożywcze zlikwidowano, a obiekt został przekazany Domowi Towarowemu na cele handlowe (Slenczek 1982). Jednak kłopoty wynikające z konieczności obsługi konserwatorskiej budynku sprawiły, że został on przekazany parafii kościoła św. Bonifacego. W latach 1983–1986 został przystosowany do potrzeb kościelnych jako dom parafialny (fot. 5 i 6). Obecnie znajduje się w nim Klub Katolicki.



Fot. 5. Budynek dworca kolejowego Wrocław Wąskotorowy w 1980 r. (przed remontem)
Źródło: Wratislaviae Amici.



Fot. 6. Budynek dworca kolejowego Wrocław Wąskotorowy w 1987 r. (po remoncie)
Źródło: Wratislaviae Amici.

4. Dworzec Świebodzki (niem. *Breslau Freiburger Bahnhof*)

Dworzec Świebodzki we Wrocławiu należy do bardziej charakterystycznych elementów Przedmieścia Świdnickiego oraz jednym z pierwszych obiektów w mieście związanych z transportem kolejowym. Jego otwarcie na-

stąpiło w 1843 r. i związane było z uruchomieniem kolei wrocławsko-świebodzińskiej, która miała połączyć Wrocław z Wałbrzychem i docelowo z Jelenią Górą (Encyklopedia... 2006). Budynek dworca po niedługim czasie został przebudowany (w latach 1868–1874) na większy, bardziej okazały i funkcjonalny dworzec czołowy, w kształcie, jaki znamy dzisiaj (fot. 7 i 8).



Fot. 7. Poczтівka z budynkiem Dworca Świebodzińskiego z roku 1900
Źródło: Wratislaviae Amici.



Fot. 8. Widok na Dworzec Świebodziński od ul. Podwale
Źródło: fot. M. Smolarski.

Dworzec jako budynek bogaty jest w wiele architektonicznych drobnych elementów zdobiących jego wygląd (Harasimowicz 1997, Leksykon... 2011). Jednym z nich jest zamontowany nad głównym wejściem zegar, wokół którego widoczne są: alegorie Pomeranii i Silesii w formie kobiecych postaci oraz herby tych regionów (fot. 9).



Fot. 9. Zegar nad wejściem głównym do dworca kolejowego Wrocław Świebodzki. Obok zegara alegorie Pomeranii i Silesii
Źródło: fot. M. Smolarski.

Poza tym nad północnym wejściem uwagę przykuwają alegorie Merkurego oraz Industrii. Ponadto w wielu miejscach pomieszczeń widoczne są przebijające spod warstwy farby liczne ozdobne polichromie. Zasadniczo uważa się, że elewacje Dworca Świebodzkiego utrzymane są w manierze włoskiego renesansu.

Dworzec Świebodzki jako centrum komunikacyjne obsługiwał ruch kolejowy w kierunku Jaworzyny Śląskiej, Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Legnicy, Bogatyni itd. Po likwidacji położonych w bezpośredniej okolicy Dworców: Marchijskiego oraz Prawego Brzegu Odry był jednym z trzech największych dworców kolejowych Wrocławia, obok Dworca Głównego oraz Nadodrza. Oczywiście na terenie dworca znajdowały się kasy biletowe, ekspedycja bagażowa, poczekalnie oraz restauracja dworcowa. Dworzec po okresie II wojny światowej dalej stanowił ważny element wrocławskiej sieci kolejowej, jednak wraz ze spadkiem liczby pasażerów jego rola z biegiem lat zmniejszała się (Dobesz 2000). Większość pasażerów oraz pociągów była kierowana na dwo-

rzec Wrocław Główny. W związku z tym u schyłku swojej działalności transportowej w rozkładzie jazdy 1990/1992 pojawiało się tylko 11 pociągów odjeżdżających (między innymi do Głogowa, Węglińca, Lubska). W 1991 r. stacja została zamknięta dla ruchu kolejowego (Jerczyński, Koziarski 1992). Jedyne ruch pociągów, jaki był tu realizowany, to sporadyczne składy towarowe ze złomem do pobliskiego Centrozłomu.

Po zamknięciu stacji obiekt zaczął sukcesywnie niszczyć. Głównym powodem był brak najemców zainteresowanych zagospodarowaniem budynków i wandalizm wynikający z obecności osób bezdomnych. Strefa peronowa została w części zajęta przez pub, zlokalizowany w starym wagonie kolejowym. W chwili obecnej wagony są zamknięte, a ich stan znacznie się pogorszył po zamknięciu lokalu. Na jednym z torów przy peronie stoi wrak parowozu, który niestety nie pełni żadnej funkcji reprezentacyjnej (fot. 10).



Fot. 10. Wrak parowozu przy peronie dworca kolejowego Wrocław Świebodzki. W tle po prawej nieczynny pub

Źródło: fot. M. Smolarski.

Rejon głównego hallu dworca (od strony placu Orłąt Lwowskich) do roku 2010 r. zagospodarowany był przez klub nocny, obecnie te pomieszczenia wyłączone są z użytkowania. Na placu przed dworcem od strony placu Orłąt Lwowskich i ul. Tęczowej znajdują się płatny parking, postój taksówek oraz skwer (fot. 11). Niestety jakość zieleni oraz zagospodarowanie skweru jest nieodpowiednie.



Fot. 11. Niezagospodarowany skwer przed budynkiem dworca kolejowego Wrocław Świebodzki od strony ul. Tęczowej
Źródło: fot. M. Smolarski.

W części dworca położonej równolegle do ul. Tęczowej (fot. 12) obecnie zagospodarowane jest jedno pomieszczenie na parterze (sklep z telefonami komórkowymi). Mieści się tu także Klub Kolejarza (spotkania odbywają się dwa razy w tygodniu). Pozostałe pomieszczenia są objęte ofertą na wynajem.



Fot. 12. Ciąg lokali w budynku dworca kolejowego Wrocław Świebodzki od strony ul. Tęczowej
Źródło: fot. M. Smolarski.

Na terenie całego obiektu znajduje się ok. 25 lokali mieszkalnych (głównie mieszkań pracowniczych) (fot. 13), których lokatorzy to w większości emerytowani pracownicy PKP.



Fot. 13. Jeden z lokali mieszkalnych w budynku dworca kolejowego Wrocław Świebodzki
Źródło: fot. M. Smolarski.

Oprócz mieszkań lokale w budynku dworca są zajęte przez: Przedszkole „Tęczowa Akademia” (fot. 14), biuro komornika sądowego, oddział banku PKO, sklep ze sprzętem rehabilitacyjnym, drukarnię, sklep z telefonami komórkowymi, Klub Kolejarza, Teatr „Scena na Świebodzkim”, bar w stylu dzikiego zachodu. Warto zwrócić uwagę, że na przestrzeni ostatnich 15 lat pojawiało się wiele pomysłów na zagospodarowanie pustych przestrzeni przez prywatnych najemców. Zlokalizowane były tutaj między innymi: klub GoGo, wypożyczalnia kaset, sklep z odzieżą używaną, Ochotnicze Hufce Pracy i klub heavymetalowy.

Mnogość rodzajów usług na terenie dworca wskazuje na niewydolność systemu wynajmowania pomieszczeń. Do głównych wad należą: wysokie stawki wynajmu oraz trudności w remontach bieżących, które trzeba uzgadniać z konserwatorem zabytków. Dużym problemem jest także obecność osób bezdomnych oraz ciągła dewastacja i drobne kradzieże elementów budynku (fot. 15).



Fot. 14. Przedszkole „Tęczowa Akademia” w budynku dworca kolejowego Wrocław Świebodzki
Źródło: fot. M. Smolarski.



Fot. 15. Pozostałości po kradzieży metalowych kratki w budynku dworca kolejowego Wrocław Świebodzki
Źródło: fot. M. Smolarski.

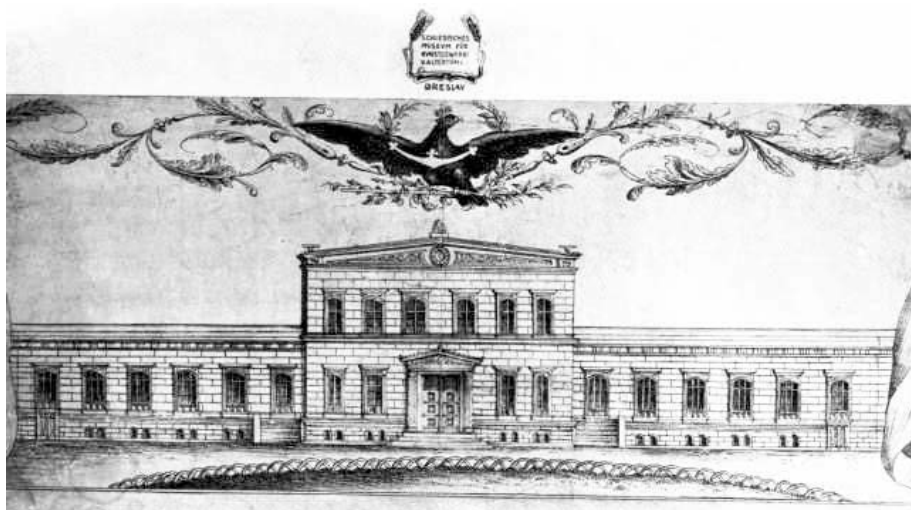
Budynek dworca stanowi część większego kompleksu transportowego, na który składają się między innymi tory stacyjne, magazyny i ładownie. Na tym dużym terenie w każdą niedzielę odbywa się targowisko, tzw. plac Świebodzki, na który przyjeżdżają handlarze starzyzną, owocami, meblami, zwierzętami itp. i który jest odwiedzany przez tysiące wrocławian, traktujących to miejsce jako targ, na którym można kupić tanio produkty, które jednak nie zawsze są najwyższej jakości.

Dworzec Świebodzki traktowany jest w planach zagospodarowania przestrzennego bez należytej uwagi. Takie podejście jest szczególnie niezrozumiałe, biorąc pod uwagę położenie budynku w ścisłym centrum miasta, co gwarantuje między innymi dobre połączenie komunikacyjne. Właściciel obiektu (PKP) ani magistrat nie są faktycznie zainteresowani rozwojem tego miejsca, odrestaurowaniem budynku lub zmianą jego funkcji. Jediną inicjatywą z ich strony, jaka jest wykazywana, są populistyczne hasła pojawiające się zazwyczaj przed wyborami samorządowymi. Głównie związane są one z przywróceniem połączeń kolejowych na Dworzec Świebodzki. Do innych projektów, już bardziej przemyślanych, należą między innymi: stworzenie Centrum Świebodzkiego, lokalizacja na terenie Dworca Świebodzkiego stacji przesiadkowej na Kolej Metropolitalną (Dojazdową, Wrocławską itp.) lub też całkowita zmiana funkcji.

Jednym z bardziej interesujących projektów zaproponowanych przez Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia jest przeprowadzenie w bezpośredniej bliskości Dworca płytko położonego tunelu z trasą kolejową. Zapewniłoby to możliwość poprowadzenia alei na górnej części tunelu oraz nie wpłynęłoby na ruch kolejowy. W chwili obecnej, w związku z niewydolnością komunikacyjną miasta, wprowadzenie Kolei Dojazdowej na teren Dworca Świebodzkiego z pewnością zmniejszyłoby zatory drogowe w tej części Wrocławia. W większości koncepcji zagospodarowania Dworzec Świebodzki ma swoje miejsce w strukturze transportu kolejowego. Niewątpliwie priorytetem jest koordynowanie spójnej i możliwej do wykonania koncepcji wykorzystania Dworca Świebodzkiego. Działanie to powinno być możliwie szybko wprowadzone w życie, ponieważ ciągłe pogarszanie się stanu budynku może z czasem działać coraz bardziej odstraszająco na potencjalnych inwestorów. Jednym z elementów zachęcających mogłaby być ponowna parcelacja terenu (po wcześniejszym scaleniu) i przygotowanie do sprzedaży mniejszych, odpowiednio przygotowanych działek. Zwiększyłoby to ewentualną elastyczność podmiotów zainteresowanych kupnem lub wynajmem powierzchni użytkowych.

5. Dworzec Górnośląski

Pierwszym dworcem kolejowym we Wrocławiu wybudowanym w 1842 r. był Dworzec Kolei Górnośląskiej (niem. *Oberschlesischer Bahnhof*) przy ul. Małachowskiego (ryc. 2). Tego samego roku 21 maja 1842 r. w trasę Wrocław – Oława wyruszył pierwszy pociąg pasażerski. Zachowany do dzisiaj budynek dworca składał się z trzech części: części środkowej oraz dwóch skrzydeł (wschodnie i zachodnie). Został tutaj zastosowany styl klasycystyczny, ówczesnie bardzo popularny. Oprócz budynku dworca powstały również siedziba kolei oraz budynek sekretariatu kolejowego (Harasimowicz 1997, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011).



Ryc. 2. Szkic pierwszego we Wrocławiu dworca kolejowego (tzw. Dworzec Górnośląski)
Źródło: Wratislaviae Amici.

Dworzec stanowił w pełni funkcjonalny budynek użyteczności publicznej, w którym znajdowały się: kasy biletowe, poczekalnie różnych klas, restauracja, ekspedycja towarowa (Dobesz 2000). Perony znajdowały się od strony południowej dworca. W związku z koniecznością rozbudowy dworca oraz budową linii kolejowej w kierunku Poznania w 1857 r., po budowie dzisiejszego Dworca Głównego, Dworzec Górnośląski został zaadaptowany na pomieszczenia biurowe, magazyny, mieszkania pracownicze oraz warsztaty. Budynek od tego czasu pełnił funkcje administracyjne, głównie związane z firmami kolejowymi. Znajdowała się tam między innymi kolejowa poradnia medyczna, biura PKP Przewozów Regionalnych oraz drobne zakłady usługowe. W 1989 r. budynek został wpisany do rejestru zabytków, a z czasem

jego część sprzedano prywatnej osobie. Oprócz skromnej tablicy pamiątkowej na fasadzie nie znajduje się żadna informacja, że ten skromny obecnie budynek był pierwszą stacją kolejową we Wrocławiu.

Obecnie dworzec nie pełni żadnych funkcji związanych z przedsiębiorstwami kolejowymi. Od strony Dworca Głównego (skrzydło zachodnie) większość pomieszczeń jest zamknięta i nieużywana. Jedynie w kilku zlokalizowane są pomieszczenia magazynowe (fot. 16).



Fot. 16. Fragment wejścia głównego i skrzydło zachodnie Dworca Górnśląskiego we Wrocławiu
Źródło: fot. M. Smolarski.

Podobnie wygląda sytuacja przy wejściu głównym (fot. 17), tam również nie ma nawet możliwości dostania się do środka budynku. Jedynym elementem ożywiającym tę przestrzeń jest małe boisko do piłki nożnej.

W skrzydle wschodnim widoczne są ślady prowadzenia jakiegokolwiek działalności, jednak są to tylko szyldy, między innymi: sklepu ortopedycznego i pracowni lekarskiej PKP. Ta część dworca również w chwili obecnej nie jest wykorzystywana w jakikolwiek sposób. I najbardziej skrajna, wschodnia część kompleksu budynków zagospodarowana jest przez Towarzystwo Brata Alberta jako schronisko dla bezdomnych.



Fot. 17. Zdewastowane wejście główne Dworca Górnoląskiego we Wrocławiu
Źródło: fot. M. Smolarski.

6. Lotnisko Gądów przy ul. Legnickiej we Wrocławiu

Obiekt pełniący funkcję typowo komunikacyjną we Wrocławiu, choć już prawie niezauważalny w strukturze miasta, to stare lotnisko Gądów (*Flughafen Klein-Gandau*) na ul. Legnickiej. Położone jest w zachodniej części miasta w kierunku wyjazdu na Legnicę. W czasach obecności niemieckiej we Wrocławiu był to jeden z nowocześniejszych portów lotniczych w Niemczech. Jego początki sięgają 1910 r., kiedy to na tym terenie postawiono hangar dla sterowców. Już w czasie I wojny światowej teren ten był wykorzystywany do celów wojskowych. Po 1918 r. wprowadzono zakaz realizacji lotów militarnych na lotnisku i zaczęło ono pełnić funkcje cywilne. Połączenia lotnicze były realizowane między innymi do Lipska, Berlina, Gliwic, Jeleniej Góry, Monachium, Drezna. Lotnisko przez cały czas użytkowania miało podłoże trawiaste, również na terenie pasów startowych. Oprócz samolotów pasażerskich na lotnisku często pojawiały się sterowce, szybowce oraz organizowane były skoki spadochronowe (Encyklopedia... 2006).

Jeden z budynków, który pierwotnie pełnił funkcje obsługi pasażerskiej, został w 1932 r. zastąpiony przez hangar, w którym zlokalizowana była również wieża kontroli lotów. Jest to obecnie budynek przy ul. Legnickiej 24. W 1937 r. oddano do użytku nowy terminal lotniczy, który zapewniał kompleksowe usługi dla pasażerów przy dzisiejszej ul. Legnickiej 22 (ryc. 3). W budynku zlokalizowane były między innymi restauracja, poczekalnia, taras widokowy. Do jednego z bardziej okazałych elementów nowego terminalu należała sala Ikara, która znajdowała się w owalnej części budynku z dużymi, pionowymi oknami. Ówczesnie była uważana za jedną z bardziej reprezentacyjnych sal balowych we Wrocławiu połączoną ze znajdującym się na dachu tarasem widokowym (Harasimowicz 1997, Leksykon... 2011, Owczarek 2013).



Ryc. 3. Lotnisko na Gądowie Małym – terminal lotniczy z owalną salą Ikara, w tle hangar lotniczy
Źródło: Wratislaviae Amici.

Po II wojnie światowej realizowano program odbudowy zniszczonego lotniska. W latach 1946–1958 pełniło ono wyłącznie funkcje cywilne. W starym hangarze zlokalizowano Zakłady Szybowcowe. Do lat 70. XX wieku była to również siedziba Aeroklubu Dolnośląskiego. Na przełomie lat 70 i 80 XX wieku wraz z pojawiającymi się planami zagospodarowania terenu pod budownictwo mieszkaniowe ograniczano rolę lotniska Gądów, aż do całkowitego zamknięcia w roku 1978. Na terenie lotniska wybudowano osiedle mieszkaniowe Gądów Mały, w którym mieszka ponad 20 tys. mieszkańców. Do dawnych funkcji miejsca nawiązują obecnie nazwy okolicznych ulic (Balonowa, Szybowcowa, Sterowcowa, Samolotowa itp.) (Leksykon... 2011).

Obecnie budynek przy ul. Legnickiej 24 (stary hangar) zagospodarowany jest jako hala targowa (tzw. Jarmark Gądowski). W 2004 r. część hangaru wyburzono, wybetonowano teren pod parking, a pozostałość obiektu zajęta została przez jednostki handlowe oraz drobne usługi (fot. 18). Znajdują się tam między innymi: biura, Rossmann, Biedronka, apteka. Dla osób, które nie znają historii tego miejsca, praktycznie nie jest możliwe znalezienie pozostałości dawnego lotniska. Nie znajdują się tutaj żadne dobrze widoczne tablice pamiątkowe lub informacyjne.



Fot. 18. Stary hangar na dawnym lotnisku Gądów we Wrocławiu
Źródło: fot. M. Smolarski.

W budynku przy ul. Legnickiej 22 (terminal) na wyższych kondygnacjach znajdują się mieszkania prywatne (fot. 19). Sprawiają wrażenie zadbanej i utrzymywanych na bieżąco. W dolnej części obiektu zlokalizowany jest posterunek policji (Rewir Dzielnicowych) oraz oddział Aeroklubu Wrocławskiego. Największą powierzchnię na terenie dawnego terminalu zajmuje Przedszkole nr 113. Sala Ikara będąca pierwotnie salą balową obecnie pełni funkcję miejsca odpoczynku i zabawy przedszkolaków. W bezpośredniej bliskości budynku znajduje się również plac zabaw.

Teren pomiędzy obydwooma budynkami zajęty jest przez parking dla samochodów oraz niewielkie sklepy typu „budki”, głównie oferujące asortyment alkoholowy (fot. 20).



Fot. 19. Terminal odprawy podróżnych na dawnym lotnisku Gądów we Wrocławiu
Źródło: fot. M. Smolarski.



Fot. 20. Plac obok starego hangaru na dawnym lotnisku Gądów we Wrocławiu
Źródło: fot. M. Smolarski.

7. Port Miejski we Wrocławiu

Port Miejski położony jest w północnej części Wrocławia, w okolicy Elektrociepłowni oraz mostu Osobowickiego na osiedlu Kleczków. Został wybudowany w latach 1897–1901 na 255 km Odry. Miejsce to zajmowało pierwotnie 37 ha powierzchni i w następnych latach było sukcesywnie rozwijane, między innymi w 1900 r. wybudowano elewator zbożowy, postawiono suwnicę bramową, doprowadzono bocznice kolejową. Był to jeden z najlepiej rozwiniętych portów żeglugi śródlądowej w Prusach. Miasto posiadało jedno z największych powierzchni magazynowych na Odrze. To właśnie tutaj trafiały tony ładunków z całego miasta, które za pomocą barek były transportowane do innych miast (Harasimowicz 1997, Majewicz 1999, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011).

Największa prosperita tego miejsca miała miejsce w czasach międzywojennych (ryc. 4). Niestety po II wojnie światowej wiele urządzeń technicznych uległo dekapitalizacji, część sprzętu została zniszczona. Wojska radzieckie wywoziły lepiej zachowane barki oraz holowniki jako mienie zdobyczne. Od tego czasu (podobnie jak w miało to miejsce w przypadku żeglugi śródlądowej w całym kraju) spadało znaczenie tego portu.



Ryc. 4. Port Miejski w okresie międzywojennym
Źródło: Wratislaviae Amici.

Port Miejski, zarówno historycznie, jak i funkcjonalnie, wpisuje się w charakter przemysłowego Wrocławia z przełomu XIX i XX wieku. To właśnie wtedy nastąpił największy rozwój fabryk, warsztatów, sieci transportowej, budownictwa mieszkalnego oraz przemysłu. Wrocław był ważniejszym miastem w regionie. Historia miasta jest znakomitym pretekstem do zaprezentowania i wykorzystania elementów „wieku pary” do celów turystycznych. Port Miejski jako obszar dzisiaj praktycznie w ogóle niewykorzystywany (oprócz paru barek, które stacjonują tutaj w związku z modernizacją Wrocławskiego Węzła Wodnego oraz budynków wykorzystywanych głównie jako magazyny oraz hurtownie) może być miejscem dla lokalizacji Muzeum Techniki i Przemysłu Wrocławia. Oczywiście wymaga to nakładów finansowych oraz organizacyjnych.

Jednym z głównych zadań, które związane byłyby z taką inwestycją, jest uporządkowanie całego terenu, głównie poprzez zabezpieczenie budynków, odtworzenie możliwości wejścia między innymi do elewatorów zbożowych itd. Mając na uwagę ograniczony budżet, w początkowej fazie projektu możliwe byłoby zabezpieczenie dla zwiedzających tylko jednego budynku (np. magazynu cukrowego). Wnętrze takiego miejsca powinno być zagospodarowane przede wszystkim interaktywnymi stanowiskami, wystawami, zdjęciami, pamiątkami itd., związanymi z XIX- i XX-wiecznym przemysłem Wrocławia. Bardzo wskazane byłoby zorganizowane atrakcji, w których zwiedzający mogą wziąć czynny udział. W razie pozyskania odpowiednich funduszy atrakcją byłoby zorganizowanie przejazdu zabytkowym autobusem po terenie portu, a także przejażdżki po uprzednio przygotowanej trasie turystycznej (np. przez ul. Na Grobli, Browar Mieszczański, halę Stulecia itd.). Port Miejski jako zabytek nieruchomy oraz liczne elementy ruchome na jego terenie mogą wpływać pozytywnie na postrzeganie tego miejsca przez turystów.

Jednym z pierwszych budynków, które powinny zostać zagospodarowane, jest stary elewator portowy (magazyn). Jest to jeden z bardziej okazałych budynków na terenie Portu Miejskiego (fot. 21). W 2005 r. część budynku uległa zniszczeniu podczas pożaru. W chwili obecnej obiekt nie jest zagospodarowany (fot. 22). Niewątpliwie jego gabaryty oraz charakterystyczny kształt mogłyby stanowić znak rozpoznawczy dla centrum Muzeum Techniki i Przemysłu Wrocławia.



Fot. 21. Elewator portowy na terenie Portu Miejskiego we Wrocławiu przed rokiem 1945
Źródło: Wratislaviae Amici.



Fot. 22. Elewator portowy na terenie Portu Miejskiego we Wrocławiu (stan obecny)
Źródło: Wratislaviae Amici.

W ramach wprowadzania na teren portu różnego rodzaju działalności należy zwrócić uwagę na możliwość przebudowania części pięter na nowoczesne lofty. Byłyby to tzw. hard lofty, czyli luksusowe mieszkania w starych

obiektach poprzemysłowych. Dostępność rzeki ułatwiłaby stworzenie mariny, miejsca postojowego dla jachtów, łódek lub kajaków. Mogłaby być to lokalizacja punktu startowego dla rzecznych wycieczek po Odrze. Projekt tworzenia marin oraz organizacji wycieczek jest szczególnie atrakcyjny dla Wrocławia, który boryka się z niedoborem przystani oraz atrakcyjnych ofert rejsów po Odrze (por. Miszewska, Szmytkie 2008). Miejsca dla cumowania jednostek pływających obciążone są wysokimi kosztami wynajmu, a rejsy turystyczne zwykle nie wyczerpują możliwości pokazania Wrocławia (między innymi brak obsługi przewodnickiej; nagrań audio itp.) (Łach, Zajączkowski 2009, Łach, Rozenkiewicz 2011).

8. Podsumowanie

Analiza przekształceń funkcjonalnych, jakie dokonały się na obszarze wybranych obiektów potransportowych we Wrocławiu (Dworca Świebodzińskiego, Dworca Górnośląskiego i Portu Miejskiego), od momentu ich wyłączenia z systemu transportowego miasta, pozwala na stwierdzenie, że ich obecne zagospodarowanie jest niewspółmierne do dawnej rangi. W dodatku brak jakichkolwiek działań ze strony obecnych właścicieli tych obiektów lub władz miasta przyczynia się do ich postępującej dewastacji oraz zatarcia się pierwotnych funkcji, zwłaszcza w świadomości mieszkańców (znakomity jest tu przykład Dworca Świebodzińskiego, który kojarzony jest jako plac targowy, a nie obiekt związany z transportem). Szczególnym przypadkiem zatarcia się tożsamości miejsca jest Lotnisko Gądów Mały, na terenie którego powstało osiedle mieszkaniowe (i tylko nazwy osiedlowych ulic nawiązują do dawnej funkcji tego miejsca) czy Dworzec Kolei Wąskotorowej we Wrocławiu. Problem zagospodarowania wspomnianych obiektów potransportowych, w szczególności Dworca Świebodzińskiego i Portu Miejskiego, wydaje się tym bardziej istotny, że są to obiekty o dużej powierzchni i ich stan oddziałuje na wizerunek przyległych do nich terenów. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że niegdyś obiekty te były swoistymi wizytówkami miasta, świadczącymi o jego rozwoju gospodarczym i randze. Stąd też w opinii autorów niniejszego opracowania wymagają one zorganizowanych i szeroko zakrojonych działań rewitalizacyjnych, nadzorowanych przez władze miasta, w celu ich przystosowania do pełnienia nowych funkcji. Powinno to być związane z odpowiednim doborem inwestorów, realizacją założeń zawartych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, nadzorem procesu przejmowania obiektów czy wprowadzeniem zachęt finansowych i organizacyjnych dla potencjalnych inwestorów (por. Gachowski 2006).

Literatura

- Czerwiński J., 1998. Geologiczne, geomorfologiczne i antropogeniczne uwarunkowania zagrożeń powodziowych we Wrocławiu. *Czasopismo Geograficzne*, 69(1), 43–63.
- Dobesz J., 2000. *Wrocławskie dworce kolejowe*. Studio Sens, Wrocław.
- Dolny Śląsk. Monografia historyczna*, 2006. Wydaw. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Encyklopedia Wrocławia*, 2006. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Eysymontt R., 2009. *Kod genetyczny miasta. Średniowieczne miasta lokacyjne Dolnego Śląska na tle urbanistyki europejskiej*. Wydaw. Via Nova, Wrocław.
- Gachowski M., 2006. Rewitalizacja obszarów śródmiejskich i centralnych w mieście jako działanie konieczne dla przeciwdziałania rozpadowi struktury miejskiej. W: J. Ślodziński, R. Klimek (red.), *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich*. Uniwersytet Opolski, Opole, 29–41.
- Grykień S., Szmytkie R., 2008. *Społeczny i ekonomiczny wymiar powodzi we Wrocławiu w 1997 roku*. Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Harasimowicz J. (red.), 1997. *Atlas architektury Wrocławia. Tom 1*. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Jerczyński M., Koziański S., 1992. *150 lat kolei na Śląsku*. Instytut Śląski, Opole–Wrocław.
- Koziański S., 2009. *Transport na Śląsku*. Instytut Śląski, Opole.
- Leksykon architektury Wrocławia*, 2011. Wydaw. Via Nova, Wrocław.
- Łach J., Rozenkiewicz A., 2011. Wrocławski Węzeł Wodny jako potencjał dla rozwoju turystyki kulturowej Wrocławia. W: K. Widawski (red.), *Turystyka kulturowa na Dolnym Śląsku – wybrane aspekty. Tom 2*. Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 151–169.
- Łach J., Zajączkowski J., 2009. Sprzedaż usług wodnego transportu pasażerskiego na przykładzie przedsiębiorstw żeglugi na Odrze we Wrocławiu. W: *Rola turystyki w gospodarce regionu, tom II, Usługi turystyczne jako podstawa gospodarki turystycznej*. Wyższa Szkoła Handlowa, Wrocław, 286–292.
- Majewicz R., 1999. Zabytkowe budowle hydrotechniczne Odry wrocławskiej. W: G. Roman, J. Waszkiewicz, M. Miłkowski (red.), *Wrocław a Odra*. Urząd Miejski Wrocławia, Wrocław, 63–69.
- Małczyński K., Morelowski M., Ptaszycka A., 1956. *Wrocław – rozwój urbanistyczny*. Budownictwo i Architektura, Warszawa.
- Miszewska B., Szmytkie R., 2008. Odra walorem turystycznym Wrocławia. W: I. Jażdżewska (red.), *Funkcja turystyczna miast, XXI Konwersatorium wiedzy o mieście*. Uniwersytet Łódzki, 175–190.
- Owczarek P., 2013. Osiedle Gądów Mały – kiedyś, dziś, w przyszłości. Szanse i zagrożenia. *Przegląd Administracji Publicznej*, 2, 87–95.
- Slenczek M., 1982. Rozwój sieci transportu kolejowego na Śląsku, *Acta Universitatis Wratislaviensis* 514, *Studia Geograficzne* 34, 8–26.
- Taylor Z., 2007. *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*. Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.
- Źródła internetowe**
- Pyś J., 2011. *Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo. Część II: Status prawny Odry do XV w.*, www.zegluga.wroclaw.pl.
- Wratislaviae Amici*, dolny-slask.org.pl.

Anna Karaś, Paweł Brezdeń

Uniwersytet Wrocławski

Nieistniejące linie tramwajowe we Wrocławiu na tle współczesnej sieci tramwajowej

Streszczenie: Artykuł prezentuje rozwój sieci tramwajowej z określeniem przyczyn i uwarunkowań jej zmian we Wrocławiu od końca XIX wieku do czasów współczesnych. Zawarty w opracowaniu rys historyczny procesu budowy i likwidacji linii i tras tramwajowych w mieście w latach 1877–2011 stanowi tło do identyfikacji oraz współczesnej inwentaryzacji zachowanych i nieużytkowanych fragmentów torowisk tramwajowych w przestrzeni miejskiej Wrocławia. W opracowaniu zawarto również analizę i ocenę zmian stopnia spójności sieci tramwajowej w mieście z wykorzystaniem grafów. Ukazana identyfikacja nieistniejących tras tramwajowych oraz tzw. martwych torowisk w układzie komunikacyjnym Wrocławia stanowi nie tylko przejaw samej zmienności układów linowych w mieście, ale jest także podstawą do prowadzonych prac planistycznych nad dalszym rozwojem całej sieci komunikacyjnej we Wrocławiu.

1. Wprowadzenie

Wrocław od wielu lat boryka się z problemami dotyczącymi transportu publicznego, w tym także komunikacji tramwajowej. Od momentu, gdy pojawiły się pierwsze tramwaje, szukano złotego środka, aby zaspokoić potrzeby wszystkich mieszkańców miasta. Wiele czynników miało wpływ na wygląd współczesnej sieci tramwajowej Wrocławia. Przez lata decydowano się na wiele zmian, mających na celu dostosowanie sieci tramwajowej do stopniowo postępującego rozwoju przestrzennego miasta. Decyzje te często skutkowały zmianami w rozkładzie przestrzennym sieci tramwajowej w mieście, prowadząc do zawieszania czy też całkowitej likwidacji wielu tras. Dlatego też na ulicach Wrocławia można spotkać tzw. martwe tory, czyli zachowane torowiska, po których nie jeżdżą już tramwaje od wielu lat, a mimo to nadal tkwią

one w jezdni, czekając na remont lub likwidację. Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie przede wszystkim nieistniejących już linii tramwajowych w przestrzeni miejskiej na tle istniejącej sieci jako przejaw zmienności układów liniowych w czasie.

2. Rozwój komunikacji tramwajowej we Wrocławiu

W latach 70. XIX wieku Wrocław był prężnie rozwijającym się dużym miastem, trzecim co do wielkości w Niemczech, po Berlinie i Hamburgu (Wiater 1995, s. 327). Poruszanie się po rozległych dzielnicach miasta nie należało do najłatwiejszych. Jedynym ówczesnym środkiem transportu były konne omnibusy, za którymi mieszkańcy Wrocławia nie przepadali. Potrzebna była alternatywa dla tego niedogodnego środka komunikacji. Taką alternatywą stały się tramwaje. Najpierw konne, potem elektryczne, rozwijane do dnia dzisiejszego, stały się jednym z popularniejszych środków transportu publicznego.

2.1. Tramwaje konne

Historia wrocławskiej komunikacji tramwajowej rozpoczęła się w II połowie XIX wieku. Powodem zainteresowania tym środkiem transportu był podobnie jak w większości miast dynamiczny rozwój gospodarki, a co za tym idzie, wzrost liczby mieszkańców Wrocławia. Rozwiązaniem ułatwiającym wrocławianom podróż okazały się cieszące się coraz większą popularnością w Europie tramwaje konne. Postanowiono wykorzystać je również we Wrocławiu. Latem 1876 r. *inżynier Johannes Büsing uzyskał zgodę na uruchomienie przedsiębiorstwa tramwajów konnych o nazwie Breslauer Straßen – Eisenbahn Gesellschaft (BSEG – Wrocławskie Towarzystwo Kolei Ulicznej)* (Wiater 1995, s. 327). Jesienią rozpoczęła się budowa pierwszej linii tramwajowej (należy nadmienić, że początkowo budowano pojedyncze torowiska tramwajowe), która prowadziła od ul. Romualda Traugutta do Ogrodu Zoologicznego. W lipcu 1877 r. uroczyście otwarto pierwszą w mieście zajezdnię tramwajową. Mieściła się przy ul. Marii Skłodowskiej-Curie. Dzień później, 10 lipca 1877 r., jak informowała „Schlesischen Zeitung”: *Wrocławski tramwaj konny został dziś przed południem o godzinie 8 oddany do ruchu publicznego na linii Klosterstrasse – Zoologischer Garten – Scheitning (Traugutta – Ogród Zoologiczny – Szczytniki)*. Większość z chęcią korzystała z tramwajów. Jednak znaleźli się też przeciwnicy. Niewielka część wrocławian widziała w tramwajach coś niepotrzebnego, więc czekała na pierwsze potknięcia.

Mimo obaw sieć zaczęła się rozrastać. Już 7 VIII 1877 roku otwarto nowy odcinek torów pomiędzy Kleinburg (Park Południowy) a Zwingerpl. (plac Teatralny), następnie do Königspl. (plac 1 Maja) przez Rynek do Ohrlau – Ufer (aleja Juliusza Słowackiego) oraz od Schweidnitzerstr. (ulica Świdnicka) do Kohlenstr. (ulica Dubois) (Wiater 1995, s. 328). W 1884 r. powstała „linia okólna”. Linia ta kursowała po obwodzie centrum miasta i ułatwiła ona komunikację mieszkańcom Wrocławia, ponieważ mieli oni możliwość dogodnej przesiadki na pozostałe linie omnibusów. W ten sposób powstał szkielet sieci tramwajowej, który przez kilka lat nie ulegał modyfikacjom.

Oprócz rozwijania linii tramwajowych BSEG musiało wybudować zajezdnie na potrzeby konnych tramwajów. Zostały one utworzone w latach 70. XIX wieku. Oprócz wspomnianej zajezdni powstały jeszcze przy Powstańców Śląskich (na wysokości ulicy Wielkiej) i przy placu Strzegomskim. W 1884 roku dobudowano zajezdnię przy ulicy Ziemowita, która zastąpiła tę przy placu Strzegomskim (Maciejewski 2004, s. 38). Niestety żadna z zajezdni nie przetrwała elektryfikacji, która miała nastąpić w roku 1893. Konieczna była likwidacja dotychczas istniejących czterech zajezdni. Ostatnia z nich przestała funkcjonować w roku 1906, kiedy to zaprzestano kursować ostatnie tramwaje konne wzdłuż ul. Parkowej.

2.2. Tramwaje elektryczne

Wspomniane wyżej wydarzenie, czyli elektryfikację Wrocławia, poprzedza utworzenie w 1892 r. drugiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Magistrat zezwolił na utworzenie z inicjatywy Moritza Wehlau drugiego konkurencyjnego przedsiębiorstwa tramwajowego „Elektrische Strassenbahnen Breslau” (ESB) (Wrocławscy przewoźnicy, 2011). Nowa firma szybko zaczęła budowę tras tramwajowych. Spółka od samego początku inwestowała w budowę tras dwutorowych. Wrocław był trzecim miastem w Niemczech, które posiadało trakcję elektryczną (jeśli chodzi o obecne terytorium Polski jest to najstarszy tramwaj elektryczny). Rozpoczęto jej budowę od Grabiszyna, przez plac Solny, Wyspę Piaskową, ul. Grunwaldzką do Szczytnik. Była to pierwsza trasa, na którą 14 czerwca 1893 r. ruszyły tramwaje elektryczne (Wiater 1995, s. 330). W kolejnych latach ESB rozwijało swoje przedsiębiorstwo. Powstawało coraz więcej tras torowisk tramwajowych oraz zajezdnie, które musiały być przystosowane już do taboru elektrycznego (między innymi zajezdnię przy ul. Grabiszyńskiej). Ta prywatna spółka również przyczyniła się do wybudowania elektrowni tramwajowej przy placu Rozjezdny.

Towarzystwo Wrocławskiej Kolei Ulicznej pod wpływem konkurencji również inwestowało w torowiska tramwajowe. Skupiono się na intensywnym

nej rozbudowie drugich torów, co spowodowało, że długość linii nie ulegała zmianie, wzrosła zaś długość eksploatowanych torów. W lipcu 1899 r. BSEG rozpoczęło elektryfikację sieci swoich torowisk. Rozpoczęto wymianę torów, stawianie słupów, a także rozwieszanie sieci trakcyjnej. Zakupiono wagony elektryczne i wybudowano na potrzeby taboru elektrycznego zajezdnie przy ulicach Olbińskiej, Powstańców Śląskich oraz Legnickiej. W ten sposób w 1901 r. prawie cała sieć tego przewoźnika została zelektryfikowana. Wyjątkiem okazała się trasa przy ul. Parkowej, którą do 30 kwietnia 1906 r. jeździły tramwaje konne. Łączyły one most Szczytnicki z mostem Zwierzynieckim odcinkiem 960 metrów. Wcześniej miasto nie miało w planach remontu tej ulicy, przez co przedsiębiorstwo długo zwlekało z dokonaniem zmian. Dopiero 7 lipca 1906 r. na tej trasie pojawiła się trakcja elektryczna. Do momentu zmiany trasa ta cieszyła się dużym zainteresowaniem ze strony mieszkańców jako relikwyt dawnej tradycji konnej. Do transportu tramwajami konnymi powracano jedynie dla celów turystycznych, krajoznawczych i reklamowych.

2.3. Miejski przewoźnik

Jeszcze w 1902 r. magistrat powołał spółkę Miejskie Tramwaje Wrocław (Staedtische Strassenbahn Breslau – SSB), jako że dwa prywatne przedsiębiorstwa komunikacyjne nie odpowiadały polityce miasta. Wrocław od dawna był zainteresowany stworzeniem własnego przedsiębiorstwa. W połowie roku SSB rozpoczęła swoją działalność. Początkowo spółka miała niewielkie znaczenie na rynku przewoźników we Wrocławiu. Musiała korzystać z torowisk dwóch pozostałych przedsiębiorstw. Jednak w niedługim czasie rozbudowała sieć, budując torowisko między innymi na ulicach Ślężnej, Zielińskiego i Teatralnej. Pod koniec roku wszystkie linie tramwajów elektrycznych trzech spółek miały długość 53 km: BSEG – 31 km, ESB – 17 km, SSB – najmniej, jedynie 5 km.

Współistnienie trzech przewoźników nie trwało jednak długo. Rok 1911 był decydujący dla Wrocławia. Miasto postanowiło wykupić Wrocławskie Towarzystwo Kolei Ulicznej w momencie wygaśnięcia jego koncesji. W ten sposób na rynku pozostały dwie spółki, które razem w kolejnym roku posiadały 68 km torowisk (inne źródła podają 66 km), w tym 51 km należało do SSB. Miejska spółka posiadała 16 linii tramwajowych, prywatna zaś 3 linie (Gajna, Korycki 2006, s. 11). *Od końca XIX wieku do wybuchu I Wojny Światowej to „złoty okres” w dziejach komunikacji tramwajów* (Wiater 1995, s. 335). Ukształtował się już system komunikacji, który rozchodził się w najważniejszych kierunkach na obrzeża miasta. Dobudowano zajezdnie między innymi przy ul. Wróblewskiego. Dopiero w 1924 r. miasto przejęło ESB wraz

z jego liniami tramwajowymi (MPK Wrocław 2011). W ten sposób Miejskie Tramwaje Wrocław stają się monopolistą komunikacji tramwajowej.

W 1939 r. SSB zostaje przemianowane na Wrocławskie Zakłady Komunikacyjne (Breslauer Verkehrsbetriebe) BVB. Po II wojnie światowej na podstawie pozostałości majątku BVB utworzono Zakłady Komunikacyjne Miasta Wrocław – ZKMW. Dochodzi do powolnej odbudowy linii zniszczonych podczas wojny. W 1951 r. ZKMW zostaje przemianowane na Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – MPK, które pod taką nazwą istnieje do dzisiaj. MPK sukcesywnie do roku 2012 modernizuje i dobudowuje kolejne torowiska tramwajowe, by ułatwić poruszanie się po coraz rozleglejszej powierzchni miasta.

3. Rys historyczny budowy i likwidacji linii tramwajowych w latach 1877–2011

Podsumowując, większość torowisk tramwajowych powstała jeszcze przed II wojną światową, kiedy to dzięki dwóm przedsiębiorstwom, które konkurowały ze sobą, prężnie rozwijała się komunikacja tramwajowa. Po wojnie skupiono się na odbudowie najważniejszych linii. Miasto nie posiadało funduszy na odtworzenie wszystkich tras, a co dopiero na budowanie nowych fragmentów. Dlatego od końca II wojny światowej do 2012 r. wybudowano tylko kilka nowych części, a więc niewiele w porównaniu do liczby linii powstałych przed wojną. Rozbudowa polegała głównie na przedłużaniu linii do coraz to dalszych części miasta. W centrum stworzono „obwodnicę tramwajową” objeżdżającą Rynek oraz kilka połączeń mających znaczenie w zagęszczeniu sieci, jak połączenie alei Generała Józefa Hallera z ul. Grabiszyńską.

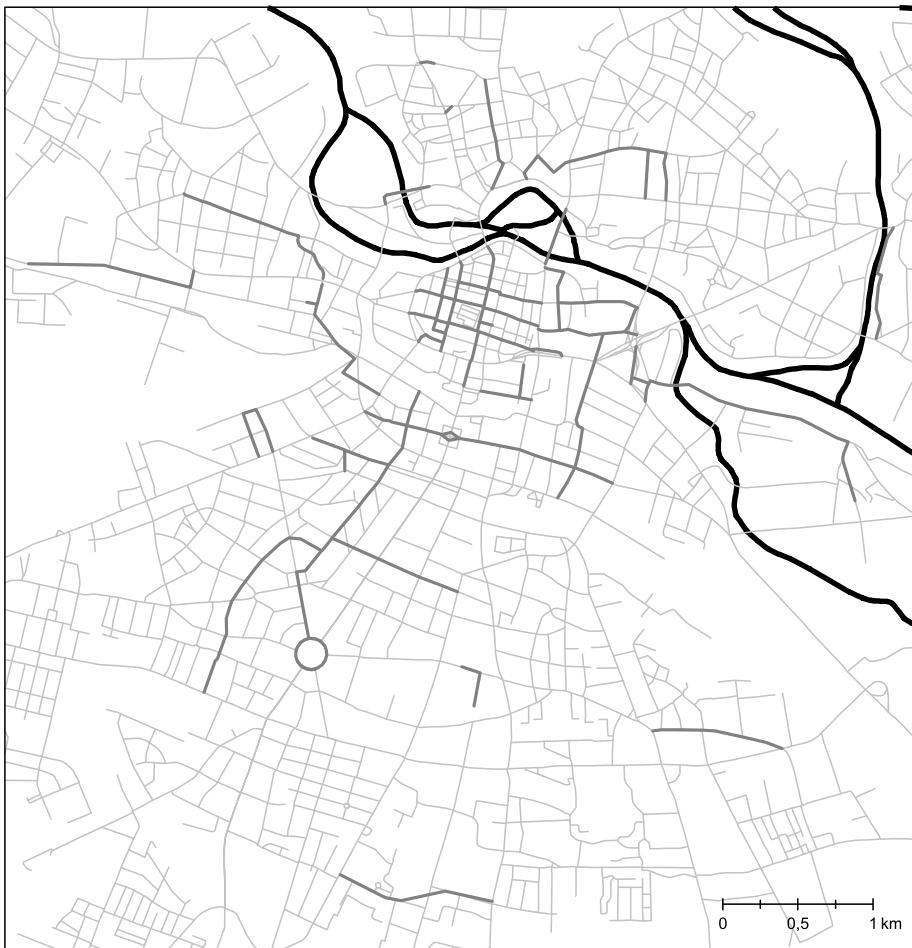
Ważniejszą kwestią jest jednak likwidowanie linii tramwajowych we Wrocławiu na przestrzeni lat istnienia sieci tramwajowej w mieście. Pierwsze likwidacje, które polegały na redukcji niektórych linii tramwajowych, przeprowadzono jeszcze przed rozpoczęciem II wojny światowej, choć mogłoby się zdawać, że to skutki wojny sprawiły, że zdecydowano się na pewne likwidacje. Zrezygnowano z tras ulicami Zaporoską, Parkową oraz Wierzbową, mimo że był to jeszcze czas szybkiego rozwoju i coraz większego przyrostu tras. Wojna okazała się tragiczna w skutkach dla sieci komunikacji tramwajowej. Przeznaczono wiele środków na jej szybką odbudowę, jednak trzeba było zrezygnować z niektórych linii. Największą zmianą była likwidacja trasy na ulicach Sanockiej i Lwowskiej. Powodem tego było całkowite zrównanie z ziemią tej części miasta w wyniku działań wojennych. Obecnie ul. Lwowska nie istnieje, a tory tramwajowe wiodą w poprzek ul. Powstańców Śląskich, zaś na ul. Sanockiej tory niejako „wjeżdżają” w budynek wybudowany po wojnie.

Wiele linii nie powróciło do użytku. Linie wiodące między innymi ulicami Na Grobli, Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Bolesława Prusa, Tadeusz Zielińskiego, Gajowicką, Tadeusza Kościuszki, Rybacką do dziś nie powróciły na mapę komunikacji tramwajowej.

Ważną zmianą w latach 70. była rezygnacja z tramwajów jeżdżących przez Rynek, ulicę Kuźniczą, Ruską, św. Mikołaja, Oławską. Linie te zastąpiła jedna wiodąca ulicami Nowy Świat i Kazimierza Wielkiego. Zrezygnowano również z linii biegnącej ulicami Zygmunta Krasińskiego i Generała Jana Henryka Dąbrowskiego. W latach 80. nie dokonano zbyt wielu zmian, zlikwidowano tory na ul. Pięknej ze względu na przeniesienie ich na aleję Armii Krajowej, gdzie tramwaje uzyskały osobne torowisko. Współcześnie – w latach 90. oraz po roku 2000 zaprzestano likwidacji tras, skupiono się zaś ponownie na rozbudowie i rozszerzaniu zasięgu sieci tramwajowej. Mimo obecnego rozwoju na przestrzeni lat istnienia sieci tramwajowej około połowa wszystkich linii została zlikwidowana. Wiele usuniętych linii to wynik zniszczeń wojennych, ale także wynik strategii rozwoju komunikacji tramwajowej we Wrocławiu. Wiele z tych tras zlikwidowano całkowicie, ale do dzisiaj można oglądać na ulicach miasta nieużywane fragmenty torowisk.

4. Pozostałości torowisk tramwajowych we Wrocławiu

Torowiska tramwajowe, nadal obecne na wielu ulicach Wrocławia, są dowodem na to, jak przebiegały nieistniejące już linie tramwajowe (ryc. 1). Każdy z fragmentów torowisk należy do bogatej historii komunikacji tramwajowej. Obecnie można zauważyć powolny proces ich likwidacji. Remonty dróg sprawiają, że dawne trasy tramwajowe odchodzą w zapomnienie. Część z nich już zlikwidowano, jak na przykład tory na ulicach Kuźniczej, Oławskiej, ale wiele ich jeszcze pozostało. Fragmenty torów znajdują się nie tylko w ścisłym centrum. Pozostawiono również odkryte tory przy zajezdniach, pętlach, czyli w dalszych punktach miasta.



Legenda:

- torowiska tramwajowe
- drogi
- rzeki

Ryc. 1. Nieistniejące linie tramwajowe we Wrocławiu – martwe tory powstałe w latach 1877–2011
Źródło: opracowanie własne na podstawie map pochodzących ze stron: Archiwum Map... 2010, Breslau-Wroclaw.de 2010 oraz Plan Wrocławia 1973, Wrocław – plan miasta 1985, Wrocław – plan miasta z przewodnikiem 2010.

Najbardziej widoczne są te fragmenty, które znajdują się w ścisłym centrum miasta i to na nie najczęściej można się natknąć, spacerując po mieście. Jednym z takich miejsc jest ul. Kotlarska, gdzie znajdują się torowiska tramwajowe, które należą do jednych z najstarszych we Wrocławiu (fot. 1, 2).



Fot. 1, 2. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Kotlarskiej
Źródło: fot. A. Karaś.

Położono je w ostatnich latach XIX wieku, gdy komunikacja tramwajowa dopiero się rozwijała. Przez wiele lat torowiska były wykorzystywane. Po tej trasie jeździły między innymi linie 1 i 2. Niestety po zakończeniu II wojny światowej nie powrócono ich do użytkowania.

Tory, które znajdują się na placu Nowy Targ (stan z roku 2012), pochodzą z początków istnienia komunikacji tramwajowej we Wrocławiu (fot. 3). Tory te powstały w tym samym czasie co tory na ul. Kotlarskiej. Łączyły się one w jedną trasę, co oznacza, że jeździły po tej trasie te same tramwaje oznaczone numerami 1 i 2. Jednak jak wynika z map, z Nowego Targu wcześniej niż z ul. Kotlarskiej zniknęły tramwaje, gdyż już pod koniec lat 20. XX wieku (Breslau-Wrocław.de 2010).

Kolejną ulicą, na której pozostały dawne torowiska tramwajowe, jest ul. Jana Ewangelisty Purkyniego (stan z roku 2012) (fot. 4). Wybudowano je pod koniec pierwszego dziesięciolecia XX wieku. Nie były zbyt długo użytkowane, ponieważ już w latach 20. ubiegłego wieku zdecydowano się na wstrzymanie ruchu na tej ulicy. Od tamtej pory nie wznowiono ruchu na tym fragmencie (Breslau-Wrocław.de 2010).



Fot. 3. Nieużywane tory tramwajowe przy placu Nowy Targ
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 4. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Jana Ewangelisty Purkyniego
Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejne torowiska znajdują się na ul. św. Mikołaja (fot. 5). To również jedno z pierwszych torowisk tramwajowych we Wrocławiu, położone przez Towarzystwo Tramwajowe BSEG. Tory te były użytkowane przez wiele lat, aż do roku 1976, gdy zrezygnowano z komunikacji tramwajowej na Rynku i trasę poprowadzono obwodnicą. Po tych torach w latach 30. jeździły tramwaje takich linii, jak: 1, 5, 6, 16, 21, 25. Po wojnie liczba ta zmniejszyła się między innymi do linii numer 3, 5, 10, 19 oraz 12 (Plan von Breslau... 1935).

Podobny los spotkał tory znajdujące się na ul. Ruskiej (fot. 6), równoległej do św. Mikołaja. Tory obsługiwały tramwaje do lat 70., gdy podjęto

decyzję dotyczącą wyłączenia z ruchu tramwajowego sporej części ścisłego centrum, w tym części ul. Ruskiej. Tory biegnące tą ulicą powstały jeszcze przed rokiem 1890, tworząc podstawową siatkę tramwajów. Tramwaje, które jeździły wspomnianą ulicą, to: 1, 5, 6, 16, 21, 25, czyli te same linie, które jeździły ul. św. Mikołaja, lecz w przeciwnym kierunku. Po wojnie trasą biegły między innymi tramwaje numer: 3, 5, 6, 10, 12 (*Wratislaviae Amici* 2011, Plan Wrocławia 1971).



Fot. 5. Nieużywane tory tramwajowe na ul. św. Mikołaja

Fot. 6. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Ruskiej

Źródło: fot. A. Karaś.

Również na ul. Karola Szajnochy znajdują się tory tramwajowe, które efektownie ucinają się przy chodniku (fot. 7). Dawniej torowisko to było połączone z ul. Krupniczą, obecnie z drugiej strony łączy się z ul. Gepperta (fot. 8). Trasą tą jeździły tramwaje numer: 9, 10, 15, 23. Taki stan trwał do roku 1939. Po wojnie nie przywrócono tej trasy. Przesunięto ją na południe, ulicą Gepperta, która łączyła się z ul. Kazimierza Wielkiego i dalej ul. Krupniczą. W ten sposób jeździły linie: 7, 8, 14, 16, 18. Tak jak w pozostałych przypadkach trasa zniknęła w momencie likwidacji tramwajów na Rynku (Plan Wrocławia 1971).



Fot. 7. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Karola Szajnochy

Fot. 8. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Eugeniusza Gepperta

Źródło: fot. A. Karaś.

W pobliżu Galerii Dominikańskiej znajduje się aleja Juliusza Słowackiego (fot. 9). Obecne tam torowiska tramwajowe powstały jako jedno z pierwszych, pod koniec XIX wieku. Po wojnie nadal były używane. Tory w tym miejscu obsługiwały między innymi linie: 5, 6, 10, 12, 16, 21, 23 w różnych okresach ich istnienia. Torowiska przestały być używane częściowo w latach 80., a całkowicie zrezygnowano z nich w latach 90. XX wieku (*Wratislaviae Amici* 2011). Na zdjęciu (fot. 9) widać oprócz trasy na alei Juliusza Słowackiego prostopadłe torowisko tramwajowe z ul. Bernardyńskiej. Są to tory wybudowane po zakończeniu II wojny światowej w celu wywożenia gruzu z tej części miasta. Po odgruzowaniu zaprzestano używania tych torów, nie były także wykorzystywane przez transport pasażerski.



Fot. 9. Nieużywane tory tramwajowe na alei Juliusza Słowackiego oraz torowisko tramwajowe wychodzące z ul. Benedyktyńskiej

Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejnym miejscem, gdzie zachowały się torowiska tramwajowe, jest ul. Wierzbowa (fot. 10, 11). Niegdyś tory te łączyły ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Księdza Hugona Kołłątaja. Jednak w latach 20. XX wieku zdecydowano się na poprowadzenie trasy ul. Piotra Skargi, przez co trasa ul. Wierzbową przestała być potrzebna i zaprzestano jej użytkowania. Fragment ten nadal jest połączony z torowiskiem na ul. Teatralnej i niekiedy był używany do postoju tramwajów zastępczych w ramach nagłych problemów z taborem w centrum miasta (Breslau-Wrocław.de 2010).



Fot. 10, 11. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Wierzbowej

Źródło: fot. A. Karaś.

Od alei Juliusza Słowackiego odchodzi ul. Zygmunta Karasińskiego, na której również zachowały się tory tramwajowe (fot. 12, 13). Nie są w użytkowaniu, obecnie znajduje się w tym miejscu parking dla pracowników znajdującego się przy tej ulicy Urzędu Pocztowego. Tramwaje jeździły po tych torach od końca XIX wieku. Linie, jakie jeździły tą trasą już w XX wieku, to między innymi: 2, 4, 5, 6, 10, 12.



Fot. 12,13. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Zygmunta Karasińskiego
Źródło: fot. A. Karaś.

Plac Społeczny podczas II wojny światowej praktycznie w całości został zniszczony. Nie pozostały żadne ślady dawnej zabudowy, jednak zachowały się fragmenty torowisk. Dokładnie na ulicach Walońskiej oraz Kujawskiej (fot. 14,15). Po ul. Walońskiej kursował tramwaj numer 4, który prowadził ulicą Na Grobli aż na Rakowiec. Kilka lat później tramwaje rozpoczęły jeździć trasą na ul. Kujawskiej. Tuż przed wojną jeździły tymi torami tramwaje numer 2 i 6. Po wojnie nie powrócono do użytkowania obu (Breslau-Wrocław.de 2010).



Fot. 14. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Walońskiej

Fot. 15. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Kujawskiej

Źródło: fot. A. Karaś.

Specyficznym fragmentem torowisk tramwajowych jest ten na ul. Nauczycielskiej (fot. 16). Możliwe, że są to tory pochodzące z jednej z pierwszych zajezdni tramwajowych we Wrocławiu zbudowane w latach 70. XIX wieku. Była to zajezdnia na potrzeby tramwajów konnych i mieściła się przy ul. Skłodowskiej-Curie (Maciejewski 2004, s. 38).



Fot. 16. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Nauczycielskiej

Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejny fragment torowisk tramwajowych znajduje się na ul. Ziemowita (fot. 17). To tory, które odchodziły od ul. Nabycińskiej i powstały w roku 1884. Służyły one jako wjazd do zajezdni tramwajowej, która znajdowała się przy tej ulicy. Obsługiwała ona linię tramwajową kursującą wzdłuż ul. Parkowej do roku 1906. Wtedy też tory przestały być używane (Maciejewski 2004, s. 38).



Fot. 17. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Ziemowita

Źródło: fot. A. Karaś.

Jeśli mowa o torach tramwajowych przylegających do zajezdni, takie znajdują się też przy ul. Wejherowskiej (fot. 18, 19). Istnieje tam zajezdnia przy ul. Legnickiej. Na jej tyłach znajduje się fragment torów, które prawdopodobnie funkcjonowały na terenie ówczesnej zajezdni.



Fot. 18, 19. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Wejherowskiej

Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejnym miejscem, które ukazuje historię komunikacji tramwajowej Wrocławia, jest ul. Generała Jana Henryka Dąbrowskiego (fot. 20, 21). Tory te łączyły ul. Zygmunta Krasińskiego z ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego. To kolejne torowiska, które zostały wybudowane przez BSEG jeszcze pod koniec XIX wieku. Zostały zniszczone podczas II wojny światowej, jednak zdecydowano się na ich renowację w roku 1947 i funkcjonowały do lat 70. XX wieku. Po tych torach tuż przed wojną jeździły tramwaje numer 7 i 8. Po powrocie tego fragmentu do sieci komunikacyjnej wiodła nim trasa numer 2 i 4, aż do momentu wyłączenia tego odcinka z ruchu (Breslau-Wrocław.de 2010).



Fot. 20, 21. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Generała Jana Henryka Dąbrowskiego
Źródło: fot. A. Karaś.

Torowiska tramwajowe przy ul. Parkowej (fot. 22, 23) stanowią fragment, po którym jeździły ostatnie tramwaje konne. Działo się to do końca pierwszego dziesięciolecia XX wieku. Tory te powstały pod koniec XIX wieku.



Fot. 22, 23. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Parkowej
Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejne zachowane tory tramwajowe znajdują się przy ul. Muzealnej i na placu Muzealnym (fot. 24, 25). Torowisko to powstało na początku XX wieku i łączyło Podwale z ul. Tadeusza Zielińskiego. Trasą tą uczęszczały tramwaje 15, 18, 24. Po wojnie odbudowano niewielki fragment przy ul. Muzealnej. Dopiero pod koniec lat 50. XX wieku zdecydowano się na utworzenie równoległej do Świdnickiej trasy łączącej Podwale z ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Alternatywa dająca objazd placu Legionów jednak się nie sprawdziła i z użytkowania torów na ul. Muzealnej i Placu Muzealnym zrezygnowano już w kolejnym dziesięcioleciu (*Wrocławskie Amici* 2011).



Fot. 24, 25. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Muzealnej oraz placu Muzealnym
Źródło: fot. A. Karaś.

Tory pozostawiono także na ul. Rybackiej (fot. 26) i placu św. Mikołaja (fot. 27). Linia ta jest przedłużeniem trasy od ul. Orłąt Lwowskich. Tory wybudowano na początku XX wieku (Maciejewski 2004, s. 12). Torowisko prowadziło dalej do Rynku Szczepińskiego na końcu ul. Zachodniej, lecz tory nie zostały zachowane. Linia ta obsługiwała tramwaje nr 1, 21, 25. Po raz kolejny wojna sprawiła, że nie powrócono do utworzenia linii tramwajowej na tym odcinku.



Fot. 26. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Rybackiej



Fot. 27. Nieużywane tory tramwajowe na placu Świętego Mikołaja

Źródło: fot. A. Karaś.

Nieużywanym już torowiskiem jest także to z ul. Mieszczańskiej (fot. 28). Są to tory, które najprawdopodobniej miały zostać przedłużone w stronę ul. Romana Dmowskiego, dalej ul. Długą. Jednak prace zostały zakończone na wysokości ul. Mieszczańskiej i nie są kontynuowane.



Fot. 28. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Mieszczańskiej

Źródło: fot. A. Karaś.

Tramwaj na placu Strzeleckim pojawił się już pod koniec XIX wieku. Wówczas trasa ta biegła do dawnej Strzelnicy Miejskiej (*Etablissement Schießwerder*), która znajdowała się na końcu placu Strzeleckiego. Tramwaj dojeżdżał w te rejony do roku 1939. Po wojnie rozebrano budynki znajdujące się na tym obszarze, więc zrezygnowano również z dojazdu tramwaju do tego miejsca. Pozostały po tej trasie jedynie ślady w postaci martwych torów (fot. 29, 30).



Fot. 29, 30. Nieużywane tory tramwajowe na placu Strzeleckim
Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejne fragmenty nieużywanych torów tramwajowych powstały pod koniec XIX wieku i należały do Towarzystwa BSEG. Fragmenty tych torów znajdują się na ul. Jedności Narodowej (fot. 31), następnie ulicą Jana Kilińskiego (fot. 32) łączyły się z ul. Bolesława Prusa (na całej długości tej ulicy znajdują się torowiska – fot. 33) do skrzyżowania w ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego (fot. 34), gdzie również znajdują się pozostałości po dawnej linii tramwajowej. Tą trasą jeździły tramwaje z numerem 2 i 6. Po wojnie niestety nie cała trasa powróciła do użytku. W roku 1946 przywrócono trasę na ul. Jedności Narodowej i Jana Kilińskiego (tymi ulicami poprowadzono linię 8). Pozostałe dwa fragmenty torów na ulicach Prusa i Wyszyńskiego do dziś nie przywrócono. Z trasy ulicami Jedności Narodowej i Kilińskiego zrezygnowano w latach 70. XX wieku na rzecz poprowadzonych torów ulicą Bolesława Drobniera (*Wratislaviae Amici* 2011).



Fot. 31. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Jedności Narodowej

Fot. 32. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Jana Kilińskiego

Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 33. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Bolesława Prusa

Fot. 34. Nieużywane tory tramwajowe na ul. kardynała Stefana Wyszyńskiego

Źródło: fot. A. Karaś.

Tory tramwajowe, które znajdują się przy ul. Grabiszyńskiej, są nieco młodsze od dotychczasowych powstałych głównie w XIX wieku. Tory na ul. Zdrowej (fot. 35, 36), Tęczowej (fot. 37, 38) i Szpitalnej (fot. 39, 40) pochodzą z końca lat 20. XX wieku. Są dość specyficzne, tworzą bowiem swoistego rodzaju pętlę uliczną. Trasa ta powstała w celu połączenia miasta z targowiskiem, jakie znajdowało się przy ul. Tęczowej. Była to trasa, dzięki której dostawcy owoców i warzyw mogli transportować żywność do sklepów w centrum miasta. Niestety ta uliczna pętla przetrwała jedynie do roku 1939. Po wojnie nie zdecydowano się na jej przywrócenie. Interesująco wygląda współcześnie pozostałe torowisko, które niejako „wjeżdża” pod ogrodzenie na ul. Tęczowej (fot. 38) czy też pod budynek w wypadku ul. Szpitalnej (fot. 39).



Fot. 35, 36. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Zdrowej
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 37, 38. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Tęczowej
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 39, 40. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Szpitalnej
Źródło: fot. A. Karaś.

Kolejną odnogą, po której przebiegały nieużytkowane już torowiska, od ul. Grabiszyńskiej jest ulica Kolejowa (fot. 41) do placu Rozjezdnego (fot. 42). Tę bocznice tramwajową wybudowano w celu dowozu opału do wybudowanej tam przed wojną elektrowni, miała ona zasilać tramwaje miejskie. Gdy po wojnie elektrownia przestała istnieć, linia torów tramwajowych na tej ulicy nie spełniała już swojej funkcji (Lewandowski 2006, s. 47–50).



Fot. 41. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Kolejowej
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 42. Nieużywane tory tramwajowe na placu Rozjezdny
Źródło: fot. A. Karaś.

W południowo-zachodniej części Wrocławia istnieje wiele pozostałości dawnych linii tramwajowych. Są to tory na ul. Tadeusza Zielińskiego (fot. 43, 44), które były połączone z placem Ludwika Hirszfelda (fot. 46), a plac ten z kolei łączył się z ul. Zaporoską (fot. 45), doprowadzając linię do placu Powstańców Śląskich. Tory na trzech wymienionych fragmentach powstały w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku. Jeśli chodzi o zakończenie użytkowania tej trasy, to ul. Zaporoską i łączącym je placem Ludwika Hirszfelda tramwaje przestały jeździć na początku lat 30. XX wieku, zaś trzeci fragment przestał być używany po zakończeniu wojny, gdy torowisko zostało zniszczone. Władze uznały jednak, że nie można zrezygnować z tej trasy. Ulicą Tadeusza Zielińskiego jeździły tramwaje z numerami 15, 18, 24. Placem Hirszfelda kursowały zaś tramwaje linii: 13, 18 i 24. Od ul. Tadeusza Zielińskiego odchodziła inna ulica posiadające torowiska. Była to ul. Szczęśliwa, która łączyła się z Gajowicką (fot. 47, 48). Na wspomnianej ulicy istnieją do tej pory tory, które nie są używane już od lat 40. XX wieku. Część torów do wysokości ul. Kruczej powstała w tym samym czasie co tory na ulicach Zielińskiego i Zaporoskiej. Resztę torowisk do alei Generała Józefa Hallera położono w latach 20. XX wieku. Linią prowadzącą ul. Gajowicką jeździły tramwaje 13, 18 i 24, kontynuując trasę od Tadeusza Zielińskiego do ul. Hallera (Archiwum Map... 2010, Breslau-Wroclaw.de 2010).



Fot. 43, 44. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Tadeusza Zielińskiego
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 45. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Zaporoskiej
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 46. Nieużywane tory tramwajowe na placu Ludwika Hirszfelda
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 47, 48. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Gajowickiej
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 49, 50, 51. Nieużywane tory tramwajowe na placu Powstańców Śląskich
Źródło: fot. A. Karaś.

Wspomniana powyżej trasa tramwajowa biegnąca ul. Zaporoską docierała do placu Powstańców Śląskich. W tym rejonie również pozostały bardzo charakterystyczne torowiska tramwajowe, które występują na rondzie (fot. 49, 50, 51). Trasa wokół ronda powstała pod koniec XIX wieku i wiodły nią linie o numerach: 2, 12, 22. W latach 30. XX wieku zdecydowano się na zmianę i linię poprowadzono przez środek ronda, tak jak wygląda ona współcześnie (Breslau-Wroclaw.de 2010).

Na ul. Powstańców Śląskich pozostał jeszcze jeden fragment nieistniejących linii tramwajowych. Pomiędzy ulicami Zaolziańską i Radosną biegą tory w poprzek ulicy (fot. 52, 53).



Fot. 52, 53. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Powstańców Śląskich
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 54, 55. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Sanockiej
Źródło: fot. A. Karaś.

Z tym fragmentem związane są jeszcze tory na ul. Sanockiej (fot. 54, 55). Przed wojną łączyły się one w jedną trasę i spinały ul. Ślężną z ul. Powstańców Śląskich i dalej do ul. Tadeusza Zielińskiego (Amtlicher Plan der Hauptstadt Breslau 1939). Niestety ta część miasta została zniszczona w dużym stopniu i, jak widać, współcześnie zrezygnowano z powrotu do dawnego rozkładu ulic. Dowodem tego może być w szczególności przykład na fotografii nr 51, na której to torowisko tramwajowe niejako „wjeżdża” pod cztero-piętrowy blok wybudowany po wojnie. Zarówno tory na ul. Powstańców Śląskich, jak i Sanockiej powstały w pierwszych latach XX wieku. Tymi torami jeździły tramwaje numer 13 i 15.

Oprócz całkowitej rezygnacji z danej trasy, na ulicach Wrocławia widać przypadki nieistniejących linii tramwajowych, obok których powstały nowe torowiska tramwajowe. Tak jest w wypadku fragmentu torowiska przy pętli na Klecinie (fot. 56), a także na ul. Tarnogajskiej (fot. 57, 58), gdzie obok starych nieużywanych torów zostały położone nowe torowiska. W wypadku Kleciny jest to miejsce, w którym kiedyś zawracały tramwaje. Tory te powstały w roku 1950. Zdecydowano się także na budowę pętli tramwajowej przy ul. Przyjaźni. Natomiast zachowane tory na ul. Tarnogajskiej powstały w latach 20. XX wieku. Swoją pętlę w 1939 r. miała tu linia numer 6, w latach 60. linia 15, a w latach 70. XX w. linie o numerach 2 i 15 (Breslau-Wroclaw.de 2010).



Fot. 56. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Przyjaźni
Źródło: fot. A. Karaś.



Fot. 57, 58. Nieużywane tory tramwajowe na ul. Tarnogajskiej
Źródło: fot. A. Karaś.

W zasadzie na terenie całego Wrocławia można doszukać się wielu zachowanych torowisk tramwajowych nieużywanych od lat. Kilka z nich to fragmenty linii tramwajowych, których tory niejako „przełożono” na wydzielony od innych pojazdów tor, jak na ul. Tarnogajskiej, a stare tory pozostawiono w jezdni. W dużej mierze tory te nie powróciły do użytku po zakończeniu II wojny światowej, która spowodowała nieodwracalne skutki w postaci zniszczeń nie tylko zabudowy, ale też sieci komunikacyjnej. Duży wpływ na likwidację wielu linii tramwajowych miała też zmiana związana z rezygnacją z tego środka komunikacji w ścisłym centrum miasta. Ulice Ruska, św. Mikołaja, Gepperta czy Szajnochy czekają na remont od wielu lat, podobny do remontu Rynku, ul. Kuźniczej czy Oławskiej, gdzie tramwaje jeździły, lecz obecnie nie widać śladu po dawnej sieci transportu szynowego. Taka metamorfoza czeka zapewne wiele miejsc w mieście z zachowanymi i nieużytkowanymi współcześnie torowiskami. Jednak gdy już wszystkie drogi zostaną wyremontowane i nie pozostanie żaden ślad po dawnych liniach tramwajowych, to czy miasto nie straci nieco na swojej wyjątkowości? Turyści nie będą już się zastanawiać, skąd pochodzą fragmenty torów, gdzie prowadziły, oraz nie będą już mieli zapewne okazji przekonać się na własne oczy, jak wygląda historia transportu tramwajowego w tym mieście. Coraz więcej torowisk znika z ulic Wrocławia. Można też wymienić zalety tej sytuacji – na przykład polepszenie się jakości infrastruktury drogowej przeznaczonej dla samochodów. Dlatego władze Wrocławia coraz

prężniej pracują nad unowocześnieniem i usprawnieniem komunikacji tramwajowej, co zarówno osobom korzystającym z komunikacji miejskiej, jak i osobom zmotoryzowanym. ułatwi poruszanie się po mieście.

5. Analiza zmian spójności sieci tramwajowej we Wrocławiu z wykorzystaniem grafów

Podczas inwentaryzacji nieistniejących już linii tramwajowych w mieście interesująca okazała się próba określenia, na ile zmiany, które dokonały się w sieci tramwajowej, wpłynęły na stopień jej spójności. Do wspomnianej analizy zastosowano metody grafowe, które od momentu ukazania się pracy W.L. Garrisona w latach 60. XX wieku są ważnym elementem w badaniach przestrzennej struktury sieci (Potrykowski, Taylor 1982). Również w przypadku wrocławskiej sieci tramwajowej możliwe jest przebadanie jej struktury oraz zmian od momentu utworzenia komunikacji tramwajowej aż do czasów obecnych za pomocą analizy grafów.

W celu dokonania analizy stanu połączeń tramwajowych na przestrzeni lat sieć tramwajową Wrocławia przedstawiono w postaci grafu płaskiego, spójnego, nieskierowanego w latach 1920, 1939, 1950, 1980, 2012. Na podstawie opracowanych grafów przeprowadzono analizę spójności sieci transportowej. W tym celu wykorzystano miarę stopnia spójności sieci Z. Prihara (1956), która obrazuje stosunek maksymalnie możliwej liczby połączeń (krawędzi) w sieci o v wierzchołkach do obserwowanej liczby krawędzi (za: Potrykowski, Taylorem 1982). Wyniki obliczeń przedstawiono w tabeli 1.

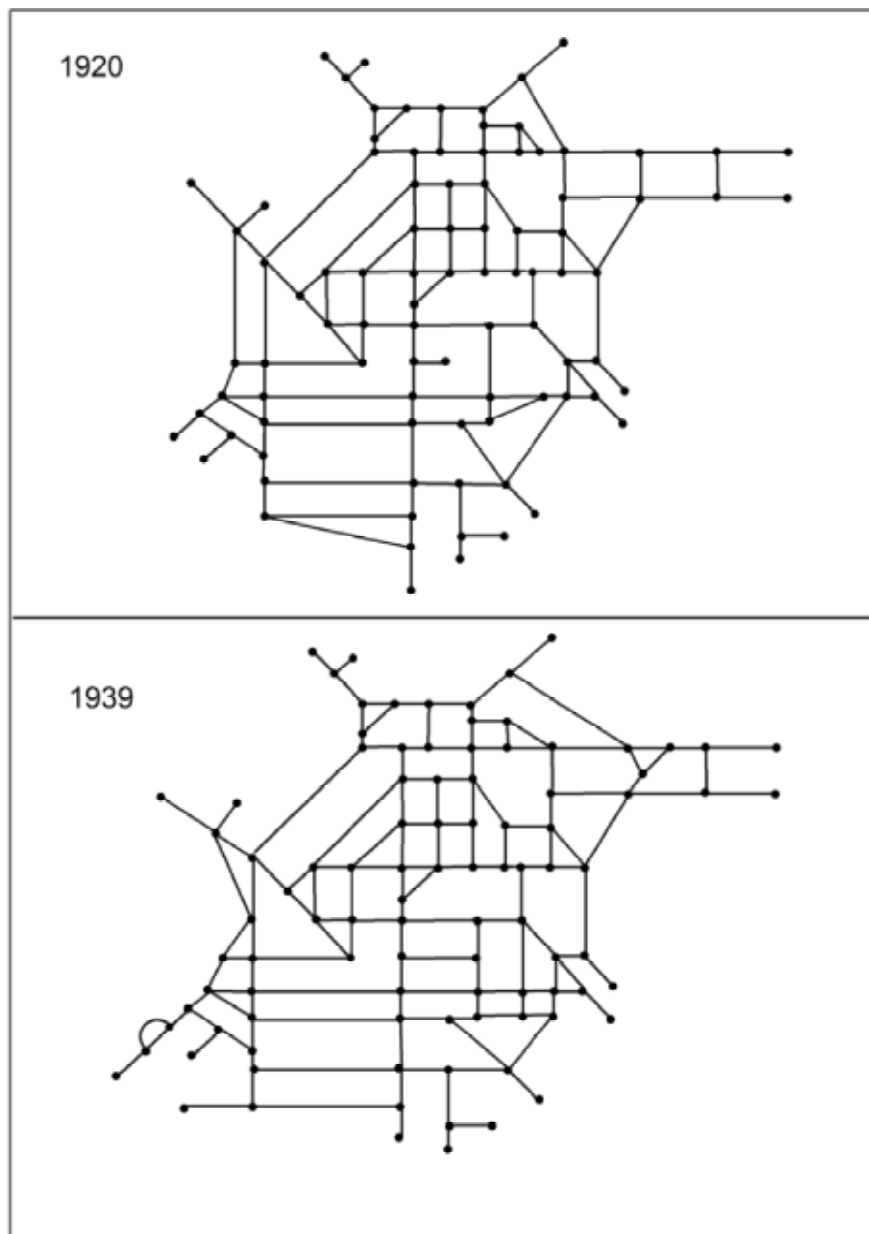
Tab. 1. Stopień spójności sieci komunikacji tramwajowej Wrocławia

Rok	Liczba krawędzi e	Liczba wierzchołków v	Cst	Liczba cyklomatyczna μ
1920	135	91	30,33	45
1939	145	97	32,11	49
1950	80	61	22,88	20
1980	70	50	17,50	21
2012	88	64	22,91	25
najbliższe lata	133	91	30,79	43

Źródło: opracowanie własne.

Wrocław to miasto, w którym na początku XX wieku w szybkim tempie rozwijała się komunikacja tramwajowa, mająca swój początek już w roku 1876. Do 1920 r. powstała sieć komunikacyjna, która na ówczesne czasy była najlepszym środkiem komunikacji w mieście. Na podstawie sieci komunikacyjnej z 1920 r. opracowano graf (ryc. 2). W tamtych czasach sieć tramwajo-

wa Wrocławia charakteryzowała się dużą spójnością – parametr ten wynosił 30,33. Był to okres, gdy granice miasta nie były jeszcze bardzo rozległe, dlatego możliwe było zagęszczanie torowisk w centrum.

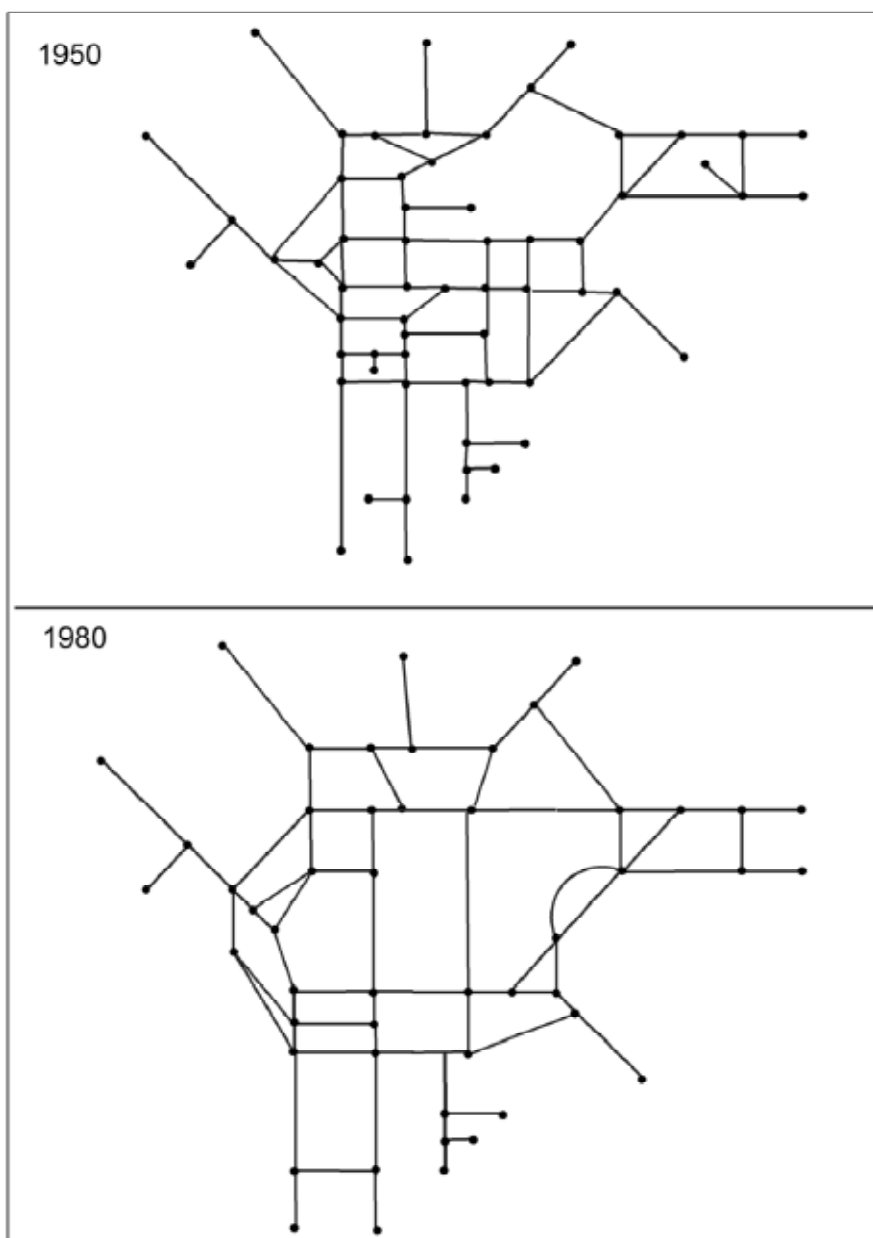


Ryc. 2. Sieć tramwajowa w postaci grafu płaskiego nieskierowanego – lata 1920 i 1939

Źródło: opracowanie własne na podstawie Amtlicher Plan der Hauptstadt Breslau 1939, Breslau-Wrocław.de 2010.

Kolejne lata przyniosły istotne zmiany. W 1939 r. sieć komunikacyjna w postaci torowisk była najbardziej rozwiniętą siecią w całej historii komunikacji tramwajowej Wrocławia (ryc. 2). W porównaniu z grafem z roku 1920 ten jest bardziej spójny. Ogólna liczba węzłów zwiększyła się o 10, zwiększyła się także liczba cykli z 45 na 49 (tab. 1 – liczba cyklomatyczna), a co za tym idzie, stopień spójności sieci zwiększył się z 30,33 na 32,11. Powodem takiej sytuacji jest fakt, że w omawianych latach koncentrowano się na dobudowaniu torowisk, a tym samym zagęszczeniu sieci na peryferyjnych fragmentach miasta. W ścisłym centrum zakończono już rozbudowę sieci i nie było potrzeby dokonywania jakichkolwiek zagęszczeń. To, że w ciągu tych 20 lat wybudowano sporo torowisk tramwajowych, nie miało dużego wpływu na obraz grafu. Trasy przedłużano w stronę peryferii, na przykład przedłużono torowiska z ul. Legnickiej do Lotniczej i do Kuźnik. Powstały cztery nowe węzły, co wiązało się między innymi z zagęszczeniem torowisk w południowo-wschodniej części miasta. Widoczna tendencja zwiększania spójności sieci została jednak przerwana.

Rozpoczęcie II wojny światowej spowodowało całkowite zatrzymanie rozwoju komunikacji tramwajowej – nie powstawały w tym czasie żadne nowe linie. Po wojnie okazało się, że sieć komunikacji tramwajowej została w prawie 100% zniszczona. Miasto nie mogło pozwolić sobie na szybkie odbudowanie wszystkich tras, gdyż duża jego część uległa zniszczeniu. Powoli rozpoczął się proces odbudowy sieci tramwajowej. W ciągu pięciu pierwszych lat, do 1950 r., dokonano dużego postępu, co widoczne jest na grafie (ryc. 3). Niestety sieć nie była już spójna jak pięć lat wcześniej; potwierdza to liczba węzłów, która zmniejszyła się do 80, oraz liczba cykli, która wynosiła tylko 20. To niewiele węzłów w porównaniu z rokiem 1939, gdzie było ich 49. Wskaźnik spójności sieci w omawianym okresie był znacznie niższy niż przed wojną. Zniszczenia wojenne sprawiły, że nie powrócono do idei wysokiej spójności sieci tramwajowej w centrum miasta. Większość tras powstałych w przeciągu pięciu lat to wybrane odcinki, które zostały odbudowane. Niewiele inwestowano w nowe trasy. Te powstały w późniejszych latach.



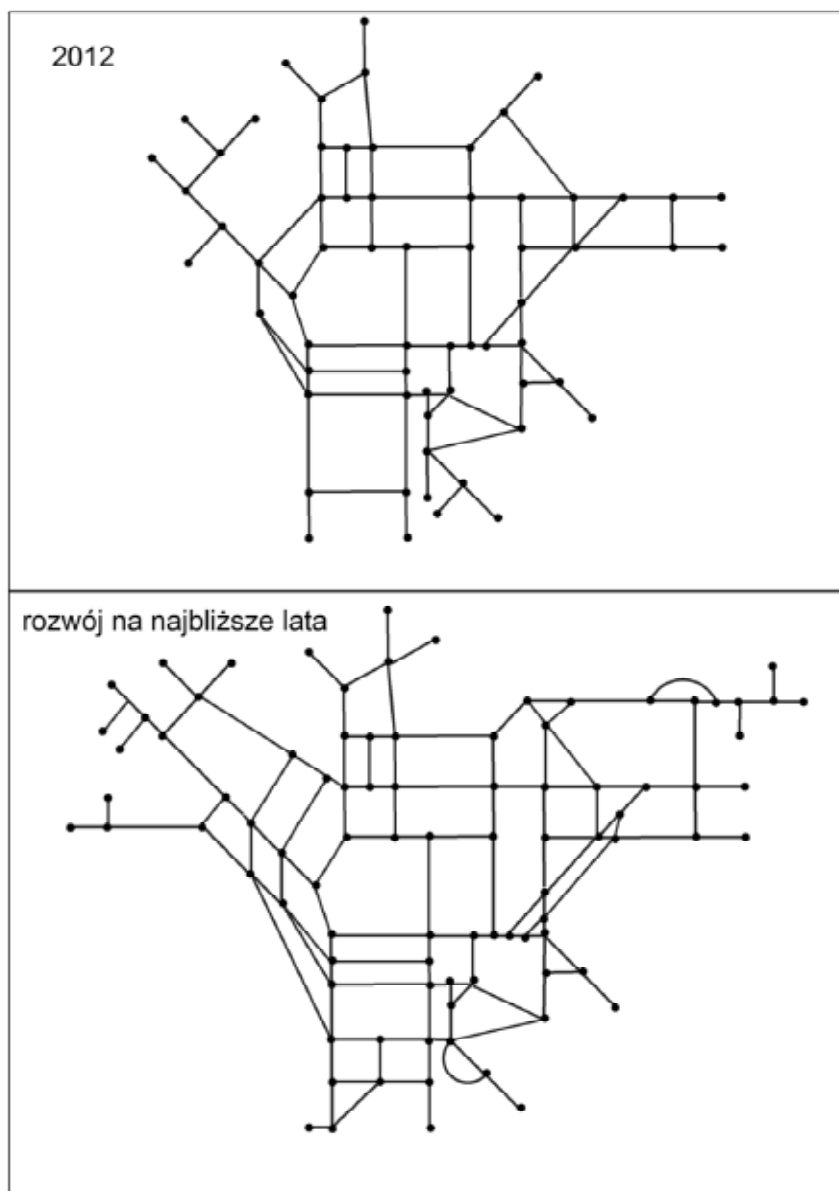
Ryc. 3. Sieć tramwajowa w postaci grafu płaskiego nieskierowanego – lata 1950 i 1980
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Wrocław – plan miasta 1985, Fotopolska 2011.

Kolejne lata to zdecydowany regres, na co wskazuje graf dla roku 1980 (ryc. 3) oraz w tabeli (tab. 1). Nie prowadzi się już polityki rozwoju sieci w centrum miasta. W jak największym stopniu dokonywano upraszczania sieci komunikacyjnej. Liczba węzłów w tych latach zmniejszyła się o 10, podob-

nie w przypadku krawędzi, a co za tym idzie, stopień spójności sieci znacznie się zmniejszył i wyniósł 17,5. Jedynie liczba cykli zwiększyła się o 1, lecz nie miało to wpływu na stopień spójności całej sieci. Powodem takich wyników była decyzja miasta o wycofaniu linii tramwajowych w obrębie Rynku i jego okolic. W zamian poprowadzono obwodnicę na trasie W-Z, która otacza ściśle centrum. Zlikwidowanie tras ulicami Ruską, św. Mikołaja, Oławską, Wita Stwosza, zachodnią i wschodnią pierzeją Rynku sprawiło, że od tej pory nie ma bezpośredniego dojazdu tramwajem do Rynku. To jest czas, gdy dużą popularnością zaczęły cieszyć się linie autobusowe. Trasy tramwajowe redukowano na rzecz właśnie tego środka transportu. Uznano, że miasto nie potrzebuje spójnej sieci komunikacji tramwajowej, gdyż może ona być uzupełniona komunikacją autobusową.

Kolejne lata przyniosły kilka zmian, które przekładają się na obecny stopień spójności sieci tramwajowej. Po raz kolejny można zauważyć wzrost wskaźnika, który wynosi 22,9. Liczba krawędzi na grafie również wzrasta, podobnie cyklów. Wyniki te oznaczają, że w ciągu kolejnych 30 lat znów doszło do zwiększenia spójności sieci, mimo że nadal widoczne są elementy grafów łańcuchowych. Rozwój jest ukierunkowany na komunikację tramwajową, która ponownie staje się szkieletem transportu publicznego jedynie uzupełnianego przez autobusy (ryc. 4).

Przyszłość sieci tramwajowej wygląda obiecująco. Wskaźnik stopnia spójności sieci ma być minimalnie mniejszy od tego w latach 30. XX wieku (tab. 1), co sprawi, że sieć tramwajowa stanie się bardziej spójna od tej, która funkcjonowała do tej pory. W samym centrum brak jest komunikacji tramwajowej, jednak wzrost spójności sieci to efekt rozwoju sieci tramwajowej w stronę obrzeży miasta, dzięki czemu sieć tramwajowa staje się rozmieszczona bardziej równomiernie w przestrzeni miejskiej. Dzięki grafom można zauważyć, że rozwój w poprzednich latach, który polegał na przedłużaniu istniejących już linii tramwajowych, w bliskiej przyszłości będzie postępował dalej poprzez połączenie tych tras z innymi fragmentami. Powstają w ten sposób zamknięte cykle, których planowana liczba ma wzrosnąć z 24 aż do 43. Będzie ona zatem zbliżona do liczby z lat 20. XX wieku (ryc. 2).



Ryc. 4. Sieć tramwajowa w postaci grafu płaskiego nieskierowanego – 2012 r. oraz plany rozbudowy
 Źródło: opracowanie własne na podstawie map Planu Generalnego... 2007.

Podsumowując, można stwierdzić, że na przestrzeni lat sieć tramwajowa Wrocławia zmieniała się wielokrotnie. Początkowo uznawano, że najlepszym rozwiązaniem komunikacyjnym jest jak najbardziej gęsta sieć linii tramwajowych. Dążono do wysoce spójnej sieci, o czym świadczą bardzo wysokie

wyniki stopnia jej spójności. Był to jednocześnie okres największej popularności transportu szynowego mieście. Autobusy były nowością, z którą mieszkańcy dopiero się zapoznawali, więc nie cieszyły się jeszcze taką popularnością jak tramwaje. Zmiany pojawiły się po II wojnie światowej, gdy miasto zdecydowało się na przerzucenie sieci tramwajowej. Takie rozwiązanie wiązało się z brakiem funduszy na szybką odbudowę zniszczonych w czasie wojny trakcji, torowisk tramwajowych oraz całego taboru. Uznano, że lepszym rozwiązaniem komunikacyjnym jest mniej spójna sieć tramwajowa uzupełniona liniami autobusowymi, które w latach 80. miały swoje lata świetności. Zmiana strategii Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego rozpoczyna się po roku 2000, kiedy to z ponownie do łask wracają tramwaje. Ten właśnie środek komunikacji ma stanowić istotną część współczesnego nowoczesnego transportu publicznego we Wrocławiu, czego dowodem jest postępujący proces zagęszczania i tworzenia coraz bardziej spójnej sieci komunikacji tramwajowej.

6. Podsumowanie

Komunikacja miejska we Wrocławiu od wielu lat podlega przeobrażeniom. Doskonałym przykładem są ślady po dawnych nieistniejących już liniach tramwajowych w mieście, fizyczna pamiątka po zmianach dokonanych na przestrzeni wielu lat. Głównym powodem likwidacji wielu linii, szczególnie tych oddalonych od ścisłego centrum, były skutki II wojny światowej. Zniszczenia, jakich dokonano podczas wojny, sprawiły, że wiele z linii tramwajowych nie powróciło do użytku, gdyż ich odbudowa była nieopłacalna. Przykładem są tory na ulicach Rybackiej, Placu św. Mikołaja, Gajowickiej, Tadeusza Zielińskiego, Tęczowej i w wielu innych. Rezygnowano z kosztownych napraw, decydując się często na zastępczą komunikację autobusową. Nieistniejące linie tramwajowe w Rynku i ulicach, takich jak Ruska, św. Mikołaja, Szajnochy czy Gepperta, przetrwały czas wojny i były dalej używane, zarząd MPK stwierdził jednak, że błędem jest utrzymywanie linii tramwajowych w ścisłym centrum miasta. Za lepsze rozwiązanie uznano opracowanie obwodnicy wokół Rynku, która prowadziła od ul. Nowy Świat do ul. Kazimierza Wielkiego.

Część z pozostawionych linii tramwajowych to pozostałość po dawnych zajezdniach tramwajów konnych, na przykład na ul. Ziemowita, przy ul. Nauczycielskiej. Zachowane tory są również wynikiem wyznaczania torowisk tramwajowych poza ruchem samochodowym. Wyznaczenie osobnego torowiska przy ul. Tarnogajskiej, czy budowa pętli tramwajowej obok ul. Przyjaźni, spowodowało, gdzie istniejące wcześniej na ul. Przyjaźni tory przestały być użytkowane. Martwe tory są więc świadectwem historii komunikacji tramwajowej i zmian, jakie zachodziły w przestrzeni miejskiej.

Na przestrzeni lat zlikwidowano wszystkie linie nocne oraz kilka dziennych, między innymi: 12, 13, 16, 18, 19, 21, 22, 25, 26. Decyzje podjęte przez zarząd MPK dotyczące likwidacji niektórych tras wiązały się głównie z brakiem odpowiedniej frekwencji pasażerów.

Zastąpienie tramwajów autobusami to kolejny powód coraz mniejszej liczby tras tramwajowych we Wrocławiu. Oprócz dziennych i nocnych linii miasto zrezygnowało także z towarowych linii tramwajowych, które na początku XX wieku były pomocne w transporcie opału. Po II wojnie światowej skutecznie wywoziły gruz ze zniszczonych części miasta. W późniejszych latach nie zdecydowano się na powrót tramwajów towarowych, podczas gdy na przykład Niemczech są one doskonałym środkiem transportu towarowego w wielu miastach.

Przestrzenna analiza stanu połączeń tramwajowych w badanych ważnych okresach rozwoju miasta wykazała, że w ciągu 135-letniej historii sieci tramwajowej we Wrocławiu doszło do wielu zwrotów w rozbudowie komunikacji miejskiej. Rozwój widoczny był w pierwszych dziesięcioleciach od momentu powstania tramwajów. Wówczas sieć była bardzo spójna, o czym świadczą wartości obliczonych parametrów spójności, które wyniosły od 30,33 do 32,11 w latach 1920 i 1939. Po II wojnie światowej doszło do likwidacji wielu linii tramwajowych. Zniszczenia wojenne ograniczyły możliwość budowania nowych tras, skupiono się więc na odbudowie tras istniejących. Dlatego od lat 50. odwróciła się tendencja i w transporcie publicznym prym wiodła komunikacja autobusowa. MPK dokonywało kolejnych likwidacji (między innymi wyłączono z ruchu tramwajowego Rynek), które decydowały o zmniejszeniu się stopnia spójności sieci tramwajowej. Ta tendencja utrzymywała się do lat 90. Dopiero wówczas MPK znów uznało tramwaje jako główny środek transportu publicznego. Powstaje bardziej spójna i gęstsza sieć komunikacyjna, tak jak działo się to w latach 20. XX wieku.

Mając na uwadze omówione zmiany sieci tramwajowej we Wrocławiu, można zastanowić się, jak będzie wyglądała przyszłość tego środka transportu. Współcześnie sieć tramwajowa nabiera większego znaczenia, zważywszy na coraz większe zanieczyszczenie powietrza spowodowane w dużej mierze przez samochody i autobusy. Ponadto tramwaje, jeżdżąc po wyznaczonych torowiskach, nie stoją w korkach, co pomaga rozładować ruch uliczny w mieście. Z planów opracowanych na najbliższe lata wynika, że nie planuje się kolejnych likwidacji linii tramwajowych. Dotychczasowa sieć linii tramwajowych pozostanie bez zmian. Rozwój ma polegać na wydłużaniu w stronę obszarów peryferyjnych miasta linii tramwajowych, a następnie zgęszczaniu jej sieci. W efekcie ma zostać utworzona bardzo spójna sieć komunikacyjna bazująca na przejazdach tramwajowych. Jednak są to plany na najbliższe lata, w perspektywie roku

2020. Jakie tendencje związane z rozwojem komunikacji publicznej zostaną przyjęte później, nie wiadomo. Pewne jest natomiast to, że w przyszłości zachowane do tej pory fragmenty linii tramwajowych będą systematycznie likwidowane podczas remontów dróg, przez co historia sieci tramwajowej w wielu częściach miasta zostanie zapomniana. Obecnie widząc nieużywane tory tramwajowe, wiele osób z zainteresowaniem poszukuje odpowiedzi na pytania, skąd one pochodzą, jakie tramwaje jeździły po nich i dlaczego są umiejscowione na przykład prostopadle do drogi, czy też dlaczego niektóre niejako „wjeżdżają” w budynki i ogrodzenia. Likwidacja tych widocznych świadectw historii publicznego transportu tramwajowego w mieście przyczyni się do jego całkowitego zapomnienia w wielu obszarach współczesnego Wrocławia.

Literatura

- Gajna A., Korycki T., 2006. Tramwaje wrocławskie przed drugą wojną światową (1878–1939). W: K. Lewandowski, B. Molecki (red.), *Tramwaje we Wrocławiu 1877–2006*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 7–12.
- Lewandowski K., 2006. Historia tramwajów towarowych we Wrocławiu. W: K. Lewandowski, B. Molecki (red.) *Tramwaje we Wrocławiu 1877–2006*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 47–50.
- Maciejewski J., 2004. *O wrocławskich tramwajach*. Oficyna Wydawnicza Oddziału Wrocławskiego PTTK SUDETY, Wrocław.
- Potrykowski M., Taylor Z., 1982. *Geografia transportu: zarys problemów, modeli i metod badawczych*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Wiater P., 1995. Komunikacja tramwajowa we Wrocławiu do 1945 r. *Rocznik Wrocławski*, Wrocławska Drukarnia Narodowa, 327–349.

Źródła kartograficzne

- Amtlicher Plan der Hauptstadt Breslau*, 1939. 1:20 000, Wilgrö – Druck von Willy Gröschchen, Dortmund.
- Plan Generalny rozwoju transportu szynowego we Wrocławiu*, 2007. Ernst & Young, Wyciąg z części 1: Ogólna koncepcja transportu szynowego we Wrocławiu Warszawa–Wrocław.
- Plan Wrocławia*, 1971. Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, Warszawa.
- Plan von Breslau*, 1935. 1:27 000, Straßenvermessungsamt.
- Plan Wrocławia*, 1973. Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, Warszawa.
- Wrocław – plan miasta*, 1985. Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, Warszawa–Wrocław.
- Wrocław – plan miasta z przewodnikiem*, 2010. 1:22 000, PLAN Wydawnictwo Turystyczne, Wrocław.

Źródła internetowe

- Breslau-Wroclaw.de*, 2010. www.breslau-wroclaw.de (data dostępu: 2010-10-20).
- Fotopolska*, 2011. fotopolska.eu/102287,foto.html?o=b9973 (data dostępu: 2011-10-11).
- Wroclaviae Amici*, 2011, dolny-slask.org.pl (data dostępu: 2011-05-04).
- Wrocławscy przewoźnicy*, 2011. komunikacja.we.wroclawiu.net/firms.html (data dostępu: 2011-02-12).
- MPK Wrocław*, 2011. www.mpk.wroc.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=150&Itemid=84 (data dostępu: 2011-12-12).
- Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1919–1939*, 2010. polski.mapywig.org/viewpage.php?page_id=36 (data dostępu: 2010-10-20).

Robert Szmytkie, Przemysław Gniłka, Marek Jaskólski

Uniwersytet Wrocławski

Zagospodarowanie dawnych zakładów przemysłu rolno-spożywczego we Wrocławiu

Streszczenie: W XIX wieku Wrocław stał się ważnym ośrodkiem przemysłowym. Transformacja gospodarcza po 1989 r. przyczyniła się do znaczących zmian w strukturze funkcjonalnej miasta, przy czym najbardziej dotkliwe zmiany dotyczyły zakładów przemysłu rolno-spożywczego, z których większość została zamknięta. Celem opracowania jest analiza zagospodarowania nieczynnych zakładów przemysłu rolno-spożywczego we Wrocławiu oraz określenie ich potencjału turystycznego jako zabytków techniki. W pracy skupiono się w szczególności na dużych zakładach, które do niedawna decydowały o randze miasta jako jednego z najważniejszych w kraju ośrodków przemysłu spożywczego (Browar Piastowski, Rzeźnia Miejska, Młyny Maria i Feniks, Młyn Sułkowice i Cukrownia „Wrocław”).

1. Wprowadzenie

Obiekty związane z przetwórstwem rolno-spożywczym funkcjonują we Wrocławiu od średniowiecza. Związane to było z położeniem miasta w sąsiedztwie żyznej i intensywnie wykorzystywanej rolniczo Równiny Wrocławskiej oraz z koniecznością zapewnienia pożywienia dla tego prężnie rozwijającego się ośrodka miejskiego. W tym czasie na południe od Wrocławia funkcjonowały tzw. wsie warzywnicze, stanowiące strefę żywicielską dla miasta (Szulc 1957, 1963, Miszewska 1996), natomiast w samym mieście w połowie XIII wieku powstały obiekty związane z przetwórstwem płodów rolnych i produkcją żywności, takie jak młyny wodne na Odrze czy Jatki Miejskie (tzw. Stare i Nowe Jatki) (Encyklopedia... 2006). W XIX wieku we Wrocławiu nastąpił żywiołowy rozwój przemysłu, w tym także przemysłu rolno-spożywczego. Przed 1945 r. w mieście funkcjonowały liczne browary

(w 1913 r. było ich 25), wytwórnie wódek i likierów, cukrownie (Klecina, Różanka, Muchobór Wielki i Wrocław), młyny (25 młynów wodnych i 4 młyny parowe) i duża Rzeźnia Miejska. W trakcie II wojny światowej większość wrocławskich zakładów przemysłu rolno-spożywczego uległa poważnemu zniszczeniu, z których tylko część odbudowano. Mimo to Wrocław pozostał ważnym ośrodkiem przemysłu spożywczego (por. Maleczyński i in. 1956, Slenczek 1991, Encyklopedia... 2006).

Transformacja gospodarcza po 1989 r. przyczyniła się do znaczących zmian w strukturze funkcjonalnej miasta, przy czym najbardziej dotkliwe zmiany dotyczyły właśnie zakładów przemysłu rolno-spożywczego, z których większość została zamknięta (por. Sikorski 2013). W przestrzeni Wrocławia pozostały rozległe obszary poprzemysłowe, które niegdyś stanowiły o jego potęgze gospodarczej. Część z nich w krótkim czasie całkowicie zmieniła swój wygląd, inne zostały wyburzone, pozostaje również grupa obiektów, które nie są obecnie wykorzystywane i jednocześnie nie ma pomysłów na ich zagospodarowanie. Jednocześnie obiekty poprzemysłowe jako zabytki techniki świadczą o olbrzymim potencjale Wrocławia jako ośrodka turystyki industrialnej, potencjale niestety niewykorzystanym. W zasadzie jedynym wrocławskim obiektem poprzemysłowym w przypadku przemysłu rolno-spożywczego, pełniącym obecnie funkcje turystyczne, jest Browar Mieszczański, który w 2003 r. został zaadaptowany na Centrum Kulturalne (Sikorski 2009, Namyślak 2013).

Celem opracowania jest analiza zagospodarowania dawnych zakładów przemysłu rolno-spożywczego we Wrocławiu i określenie ich potencjału turystycznego jako zabytków techniki. W pracy skupiono się w szczególności na dużych zakładach, które do niedawna decydowały o randze miasta jako jednego z najważniejszych w kraju ośrodków przemysłu spożywczego (Browar Piastowski, Rzeźnia Miejska, Młyny Maria i Feniks, Młyn Sułkowice i Cukrownia „Wrocław”). W celu określenia obecnego zagospodarowania i stopnia zachowania wspomnianych obiektów poprzemysłowych w okresie od marca do czerwca 2014 r. przeprowadzone zostały badania terenowe. W pracy wykorzystano również wyniki badań ankietowych, dotyczących atrakcyjności turystycznej zabytków techniki we Wrocławiu, przeprowadzone w kwietniu 2012 r. wśród studentów kierunku turystyka i rekreacja w Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu.

2. Browar Piastowski

Browar Piastowski, położony przy dzisiejszej ul. Jedności Narodowej tuż przed mostami Warszawskimi, założony został przez wrocławskiego re-

stauratora Carla Scholtza. Kompleks browarny powstawał etapami, początkowo na potrzeby dwóch zakładów produkcyjnych. Pierwsze budynki browarne postawiono w latach 1892–1894, równolegle w latach 1890–1894 na działce graniczącej z browarem od wschodu, położonej nad kanałem Odry, wybudowano zakłady słodowe „Aktien-Maltz-Fabrik”. Pierwotnie browar nosił nazwę założyciela „Brauerei Pfeifferhof Carl Scholtz”, aż w 1910 r. wykupiła go berlińska kompania piwowarska „Schultheiss Brauerei AG”. W 1926 r. nowy właściciel dokupuje na potrzeby produkcji sąsiednie zakłady słodowe; od tej pory z wyjątkiem trzech lat powojennych, cały kompleks stanowił jeden zakład (ryc. 1). Na zabudowę browaru składały się między innymi: hala z kadziami fermentacyjnymi, słodownia, suszarnia, butelkownia oraz magazyny. Dodatkowo zaplecze browaru stanowiły: wieża ciśnień, stajnie, wozownie, pomieszczenia administracyjne i okazała willa właściciela. Budynki, choć wielokrotnie modernizowane, prezentowały w większości styl eklektyczny z wyraźnymi cechami neogotyku. Szczególnie ciekawym na owe czasy rozwiązaniem technologicznym był dwukondygnacyjny magazyn zboża, w części parterowej znajdował się spichlerz, a konie z wozami wjeżdżały po rampach na pierwsze piętro. Te innowacyjne wówczas na skalę europejską rozwiązanie umożliwiało szybki rozładunek zboża. Zabudowa nieistniejących dziś zakładów słodowych obejmuje budynek usytuowany w części północnej działki (nad rzeką) służący celom produkcyjnym. Budynek składał się z wysokiej piwnicy i poddasza, mieściły się w nim silosy na kawę i zboża oraz maszyny i palarnie. Budynek w części środkowej, nieco niższy od pozostałych i z analogicznym podziałem na kondygnacje, mieścił również silosy. Część południowa (od strony ulicy), mieściła laboratoria, a także pomieszczenia biurowe, kantor i biuro reklamy. Budynek administracyjny nawiązywał stylizowanymi sterczynami na narożach budynku, naśladującymi zamkowe blanki, do neogotyku angielskiego (Harasimowicz 1998, Browar... 1993, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011).

Początkowo zdolność produkcyjna browaru wynosiła 50 tys. hektolitów piwa rocznie, a tuż przed II wojną 150 tys. hl i 3 tys. ton słołu rocznie. Nie przypadkowo kompleks zlokalizowano nad Odrą. Rzeką zaopatrywano browar w zboża i rozsyłano piwo w świat, wodę do warzenia piwa pozyskiwano ze studni głębinowych znajdujących się na terenie zakładu. Produkcji nie zaprzestano nawet w trakcie II wojny, mimo że jego możliwości produkcyjne, spowodowane głównie brakiem jęczmienia, były mocno ograniczone. Na mieszkańców wojennego Wrocławia narzucono ograniczenia, mogli oni kupić 0,5 l trunku tygodniowo. W czasie walk o „Festung Breslau” zniszczona została część zakładów słodowych, sam browar przetrwał jednak bez znacznych szkód.



Ryc. 1. Browar Piastowski we Wrocławiu wraz z zakładami słodowymi w latach 1920–1930
Źródło: Wratislaviae Amici.

Po wojnie nowi osiedleńcy przemianowali niemiecką nazwę na polski Browar Piastowski (fot. 1) – Browary Dolnośląskie „Piast”, pod którą istniały do 2005 r. (fot. 2). Oficjalne uruchomienie produkcji nastąpiło poprzez poświęcenie browaru przez pierwszego administratora apostolskiego archidiecezji wrocławskiej, Karola Milika, w roku 1946. W latach powojennych usprawniono linię produkcyjną i dodano kilka nowych gatunków piwa, między innymi piwo ciemne, recepturą zajęli się doświadczeni lwowscy browarnicy. Odbudowane zakłady słodowe początkowo odłączono od browaru – stanowiły one odrębną „Fabrykę Środków Kawowych”, do browaru ponownie przyłączono je w roku 1948. Po pięciu latach funkcjonowania Browar Piastowski produkował 350 tys. hl piwa i 9 tys. ton słodu rocznie.



Fot. 1. Główna brama Browaru Piastowskiego od ul. Jedności Narodowej
Źródło: Wratislaviae Amici.



Fot. 2. Browar piastowski w 2007 r. Budynek z trzema kominami to nieistniejąca dziś palarnia słodu
Źródło: Wratislaviae Amici.

W czasach PRL-u Browar Piastowski produkował głównie na eksport, na terenie zakładu istniał jednak bardzo popularny wśród wrocławian punkt sprzedaży piwa, w którym można było kupić piwo bezpośrednio z nalewaka. Niepowtarzalny smak oraz tradycyjny sposób warzenia doceniano w wielu konkursach. W latach 60. i 70. piwo zdobywało nagrody na różnych targach, do najlepszych gatunków należał: wrocławski Full, Piast, Haase, Pils oraz piwa ciemne Porter i Dark Bier. Po 1989 r. wrocławskie zakłady traciły coraz bardziej na konkurencyjności. Napływ piwa z zagranicy powoli niszczył rynkową pozycję browaru. W 1991 r. Piast wszedł w skład spółki Zakłady Piwowarskie S.A. Po pięciu latach większość udziałów (55%) kupił za 9,5 mln dolarów Ryszard Variselli, ten sam, który odrestaurował również wrocławską „Piwnicę Świdnicką”. Niestety już w 2001 r. browar został sprzedany duńskiemu koncernowi piwowarskiemu „Carlsberg Group”. Koncern połączył browar z kilkoma innymi w Polsce. Od tej pory we Wrocławiu produkowano tylko „Piasta”. Jakość produktu radykalnie spadła, smakiem i zapachem nie przypominał już tego sprzed lat. Piwo zaczęto wytwarzać w naczyniach ze stali nierdzewnej, rezygnując z kadzi fermentacyjnych. Skrócono proces fermentacji i całkowicie zmechanizowano produkcję, zastąpiono butelki puszkami. W 2004 r. „Carlsberg Group” zrezygnował ze swojego wrocławskiego oddziału, zadanie zostało wykonane, wrocławska konkurencja wyeliminowana.

W 2007 r. budynki dawnego browaru kupiła amerykańska firma deweloperska „Clairmont Globar” i w 2008 r. zaczęła wyburzanie kompleksu, zniszczono zakłady słodowe oraz hale produkcyjne. Szczęśliwie willa pierwszego właściciela, dwa budynki pionu administracji i wspomniana zbożownia znalazły się pod opieką konserwatora i zostały wpisane do rejestru zabytków. Plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony w 2007 r. przewiduje na terenie browaru zabudowę usługową oraz mieszkaniową o łącznej powierzchni użytkowej 90 tys. m². Amerykański developer obiecywał stworzenie nowoczesnego osiedla, pojawiały się projekty, a nawet wizualizacje loftów, na które miały zostać zaadaptowane zachowane budynki (ryc. 2). Jednak poza wyburzeniem historycznych budynków (fot. 3) do dziś nic nie powstało. Od 2010 r. inwestor stara się sprzedać teren, na sprzedaż wystawiona została działka o powierzchni 5,8 ha objęta wymienionym planem zagospodarowania przestrzennego. Jej wschodnia część, o powierzchni 3,4 ha, ma gotowy projekt architektoniczny oraz pozwolenie na budowę.



Ryc. 2. Wizualizacja nowego zagospodarowania terenu Browaru Piastowskiego
Źródło: www.urbanity.pl.



Fot. 3. Pozostałości Browaru Piastowskiego w 2014 r. – na pierwszym planie mieściły się do 2008 r. należące do browaru zakłady słodowe
Źródło: fot. M. Jaskólski.



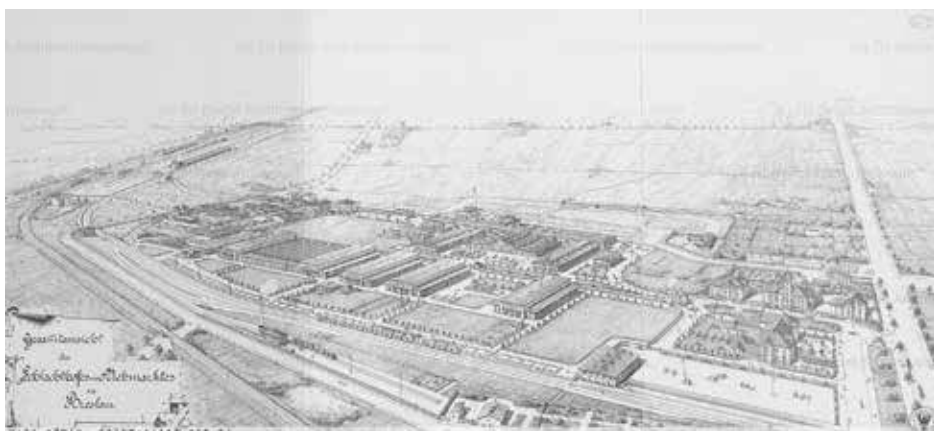
Fot. 4. Pion administracyjny Browaru Piastowskiego w 2014 r. ze śladami napisu
Źródło: fot. M. Jaskólski.



Fot. 5. Dziedziniec Browaru Piastowskiego w 2014 r.; w tle fundamenty wyburzonej hali produkcyjnej
Źródło: fot. M. Jaskólski.

3. Rzeźnia miejska we Wrocławiu

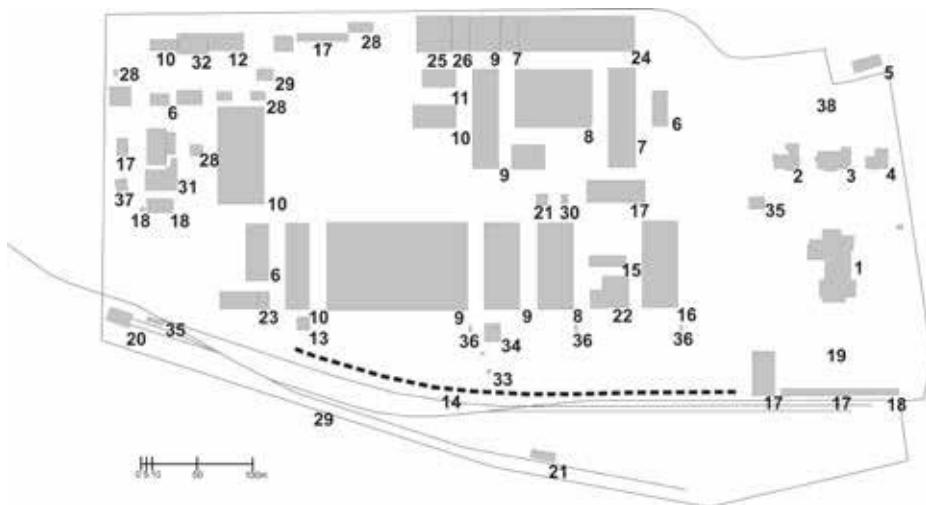
Rzeźnia miejska, zaprojektowana przez architektów Georga Osthoffa i Friedricha Rimplera, powstała w latach 1893–1896 (ryc. 3). Kosztowała miasto ponad 10 mln marek, nie dziwi więc wybór europejskiej sławy architekta, jakim był Georg Osthoff, który projektował między innymi rzeźnie w Berlinie oraz Dusseldorfie. Wrocławską rzeźnię, a właściwie cały kompleks rzeźniczo-magazynowy wraz z targowiskiem, powstał w dzielnicy Popowice na powierzchni 38 ha przy dzisiejszej ul. Legnickiej, ul. Bystrzyckiej i ul. Dąbrówki. Inwestycja przyczyniła się do włączenia Popowic w 1897 r. do Wrocławia. Kompleks rzeźniczy miał zastąpić niewydolną i niespełniającą ówczesnych warunków higienicznych starą rzeźnię przy ul. Rzeźniczej (Harasimowicz 1998, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011). Architektura z przełomu wieków była bardzo efektowna, budynki miały elewacje z czerwonej cegły klinkierowej, obramowania okienne oraz drzwiowe wykonano z brązowych glazurowych kształtek. Pokrycie dachowe stanowiła kolorowa dachówka. Wnętrza zabudowań wykończono czerwoną cegłą licową oraz jasnym kamieniem. Ze względów sanitarnych, dla ułatwienia zachowania czystości, dolne części ścian obłożone były białymi płytkami ceramicznymi. Po rozbudowie, która miała miejsce w latach 1928–1933 i kierowana była przez architekta Richarda Konwiarza (autor projektu Wrocławskiego Stadionu Olimpijskiego), budynki rzeźni dodatkowo udekorowano kamiennymi płaskorzeźbami przedstawiającymi robotników i urzędników przy pracy.



Ryc. 3. Plan Rzeźni Miejskiej we Wrocławiu (lata 1893–1896)

Źródło: Wratislaviae Amici.

Cały kompleks składał się z oddzielnych hal uboju dla bydła, koni, kóz i owiec oraz świń. Istniały oddzielne obory, stajnie, chlewy oraz klatki dla drobiu. Przy budowie chłodni zastosowano najlepsze w owych czasach rozwiązania technologiczne, używając do izolacji ścian podwójnych płyt korkowych. Na terenie rzeźni istniała solarnia skór oraz topialnia łoju. Innowacyjnym rozwiązaniem była maszynownia wyposażona w cztery maszyny parowe służące wytwarzaniu energii elektrycznej. O postępowości wrocławskiego zakładu może świadczyć fakt, że podczas wizyty delegacji inżynierów z Glasgow w marcu 1909 r. został on uznany za jeden z najnowocześniejszych w Europie. Kompleks otoczony był z trzech stron bocznkami kolejowymi podłączonymi do dworca Gądów (niem. Mochbern). Infrastruktura komunikacyjna zakładu była wybrukowana, po terenie całego kompleksu jeździła kolejka wąskotorowa (ryc. 4). Obiekt oświetlany był lampami gazowymi oraz elektrycznymi (Schlachthof... 1900).



Ryc. 4. Schemat Rzeźni Miejskiej we Wrocławiu

1) giełda, 2) nadzór sanitarny, 3) zarząd, 4) budynek mieszkalny, 5) restauracja i tanie jatki, 6) obora dla kóz i owiec/chlewy, 7) hala uboju kóz i owiec, 8) hala uboju świń, 9) hala uboju bydła, 10) obora dla bydła, 11) magazyn paszy bydłowej, 12) solarnia skór, 13) budynek obsługi stacji przeładunkowej, 14) kolejowe rampy przeładunkowe, 15) rampa przeładunkowa (wozy), 16) hala uboju cieląt, 17) stajnia, 18) wozownia, 19) plac postoju wozów, 20) parowozownia, 21) budynek dezynfekcji, 22) myjnia świń, 23) myjnia, 24) chłodnia, 25) maszynownia, 26) warsztat, 27) dół wapienny, 28) składowisko obornika, 29) zaplecze przyrządzania paszy, 30) sterownia, 31) ubojnia koni, 32) klatki dla drobiu, 33) weterynarz, 34) kantyna, 35) stróżówka, 36) waga, 37) topialnia łoju, 38) ogród, 39) bocznicza kolejowa.

Źródło: opracowanie własne.

Zwierzyna była transportowana wagonami. Po przyjeździe na bocznicę wyprowadzana była po specjalnych rampach i od razu kierowana do budynku dezynfekcji, tam również przechodziła wstępne badania weterynaryjne, po czym prowadzono ją do obór, stajni lub chlewów. Przed ubojem zwierzyna była myta; istniały oddzielne myjnie dla świń i oddzielne dla bydła, koni, kóz oraz owiec. Po uboju wycinki z mięsa przechodziły szczegółowe badania pod mikroskopem prowadzone w budynku nadzoru sanitarnego (fot. 6). O skali przerobu mogą świadczyć magazyny obornika i specjalny parowóz wywożący obornik, który stosowany był jako nawóz. Resztki mięsne spalane były w budynku utylizacji padliny.



Fot. 6. Nadzór sanitarny w Rzeźni Miejskiej – stanowiska kontroli jakości mięsa ok. roku 1900
Źródło: Wratislaviae Amici.

Na dziedzińcu kompleksu czynna była giełda żywca i mięsa. Znajdujące się na terenie place i hale targowe mieściły 2 tys. cieląt, 3 tys. świń i 1,5 tys. krów. Kupione towary ładowane były rampami na wozy konne. Nie zapomniano również o rekreacji i gastronomii – na terenie rzeźni znajdował się park, wzdłuż ciągów komunikacyjnych do dziś rosną dęby. Pracowników obsługiwała zakładowa kantyna, a tuż przy ul. Legnickiej (ryc. 5) czynna była restauracja oraz tanie jatki.



Ryc. 5. Rzeźnia Miejska we Wrocławiu (pocztówka z 1902 r.)
Od lewej widoczne budynki: giełdy, nadzoru sanitarnego, zarządu i budynek mieszkalny
Źródło: Wratislaviae Amici.

W czasie walk o „Festung Breslau” zabudowania rzeźni mocno ucierpiały, zabudowania administracyjno-mieszkalne oraz budynek giełdy zostały całkowicie zniszczone. Ocalały jednak główne elementy zakładu: zespół chłodni, targ bydłem i właściwa rzeźnia, dwie spośród pięciu wielkich hal targowych i łączące je hale (fot. 7). Przetrwały również zabudowania obór, stajni oraz ubojni. Dziś na miejscu budynku mieszkalnego (ryc. 4 – nr 4) stoi powojenny budynek, w którym niegdyś mieściło się przedszkole. Na terenie giełdy (ryc. 4 – nr 1) mieści się dziś budynek „Legnicka Business House”.



Fot. 7. Rzeźnia Miejska we Wrocławiu w 1997 r.
Źródło: Wratislaviae Amici.



Fot. 8. Magnolia Park w roku 2014
Źródło: fot. M. Jaskólski.



Fot. 9. Zdjęcie lotnicze kompleksu Magnolia Park w 2014 r. z wrysowanymi granicami rzeźni
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Google Maps 2014.

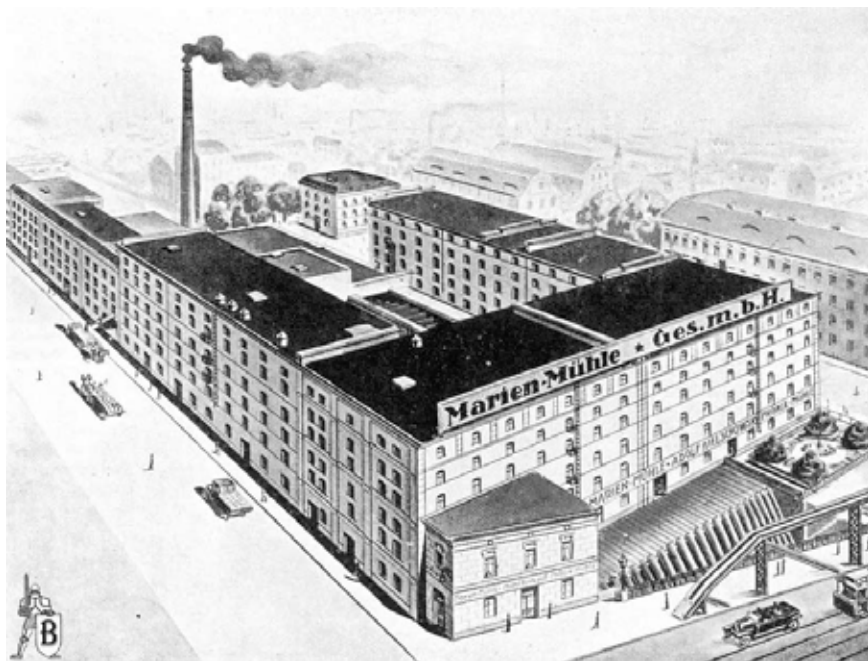
Rzeźnia funkcjonowała do końca lat 90. XX wieku (Antkowiak 1997), jednak przez ostatnie kilkadziesiąt lat – z racji strategicznej produkcji – była pilnie strzeżona i niedostępna dla osób postronnych. W dniu 21 października 1999 r. firma AKME przystąpiła do wyburzania kompleksu rzeźni, teren zo-

stał sprzedany zagranicznym inwestorom. Nie ocalała, bo nie została wpisana do rejestru zabytków, architekt miejski argumentował swoją decyzję tym, że stuletniej rzeźni nie należy chronić ze względów moralnych (zabijanie zwierząt), jednak zarówno decyzja, jak i tempo wyburzania budzą wiele wątpliwości względem zgodności tego procederu z prawem. Na terenie rzeźni znajduje się dziś obiekt usługowo-handlowy „Magnolia Park” (fot. 8 i 9), który obecnie się rozbudowuje.

4. Młyn Maria i Młyn Feniks

Według kronik młyny zostały wybudowane już w XIII wieku, przez co stanowią jedne z najstarszych tego typu budynków we Wrocławiu (Antkowiak 1997, Encyklopedia... 2006). Obiekty po młynach mieszczą się na dwóch przylegających do siebie wyspach: Młyn Maria – Wyspa Piaskowa, Młyn Feniks – Wyspa Młyńska. Początkowo Młyn Feniks był własnością zakonu joannitów, jednak w XVII wieku został wykupiony przez klasztor augustianów i pozostawał pod wspólnym zarządem z Młynem Maria. Oba młyny zbudowano z drzewa oraz wyposażono w trzy koła wodne. Na początku XIX wieku młyny sprzedano państwu, a następnie odsprzedano osobom prywatnym. W latach 1844–1846 do kompleksu młynów dobudowano spichlerz i drewniany most, zmieniono także charakter budynków na późno klasycystyczny. Kilka lat później Młyn Feniks wyposażono w nowoczesny system przemiału zboża. W latach 70. i 80. XIX wieku nastąpiła dalsza rozbudowa i modernizacja istniejących kół i urządzeń mechanicznych. Na początku XX wieku przebudowano i umocniono nadbrzeża i rynny wodne (Harasimowicz 1998, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011). Obiekt w tamtych czasach prezentował się bardzo okazale (ryc. 6).

Po II wojnie światowej przyjęło się nazywać oba Młyny „Maria”. Sytuacja obiektów w tamtym czasie w większości wiązała się z dekapitalizacją urządzeń technicznych oraz wprowadzeniem elektrycznego systemu napędu. Ówczesne władze potem sukcesywnie likwidowały kolejne systemy młyńskie oraz jednocześnie przekształcały niektóre pomieszczenia w lokale mieszkalne należące do Przedsiębiorstwa Przemysłu Rolno-Spożywczego (ryc. 7).



Ryc. 6. Młyn Maria w pierwszej połowie XX wieku
Źródło: Wratislaviae Amici.



Ryc. 7. Młyn Maria w latach 60. XX wieku
Źródło: Wratislaviae Amici.

Ostateczne zaprzestanie produkcji miało miejsce na początku lat 90. XX wieku. Od tego czasu kwestia własności i pomysł na zagospodarowanie tego historycznego obiektu nie zostały uregulowane. Jednym z większych problemów jest zabezpieczenie tego miejsca przed wysoką wodą, która szczególnie groźna była podczas powodzi w roku 1997. Oprócz takiego zagrożenia wokół filarów młynów notorycznie gromadzą się śmieci, gałęzie itp. nanoszone przez rzekę (fot. 10). Ponadto dla mieszkańców dużą uciążliwością był nadmiar wilgoci w mieszkaniach, przeciekające stropy oraz nieszczelne okna.



Fot. 10. Gałęzie leżące przy filarach mostów Młyńskich w roku 2014
Źródło: fot. P. Gniłka.

Obecnie większość pomieszczeń w budynkach dawnych młynów jest niezagospodarowana. Z daleka odstraszały powybijane okna w północnej części budynku byłego Młyna Feniks (fot. 11). Na zewnętrznych ścianach można odnaleźć bardzo nieestetyczne napisy dotyczące własności prywatnej i zakazu wstępu.



Fot. 11. Powybijane szyby w północnej części Młyna Feniks
Źródło: fot. P. Gniłka.

W południowej części Młyna Maria widnieje kilka billboardów reklamujących zlokalizowane w młynie firmy: sklep meblowy, bar oraz komis AGD/RTV. Firmy tego typu nie powinny mieścić się w zabytkowym kompleksie, jakim niewątpliwie jest Młyn Maria (fot. 12). Ponadto na terenie młynów w dalszym ciągu znajdują się mieszkania, które stanowią duży problem w kwestii zagospodarowania obiektów. Niewątpliwie jednak należy podjąć działania mające na celu poprawę obecnie całkowicie zaniedbanego i co najgorsze zapomnianego Młyna Maria. Jednym z pomysłów inwestycyjnych jest lokalizacja na terenie młynów loftów, lokali usługowych lub luksusowego hotelu, ale związane jest to z zapewnieniem obecnym lokatorom mieszkań zastępczych. W bezpośredniej bliskości Młyna Maria obecnie działa Hotel Tumski wraz z restauracją na barce. Podsumowując, stary młyn ma duży potencjał do zagospodarowania, głównie dzięki lokalizacji w ścisłym centrum Wrocławia (Rynku oraz Ostrowa Tumskiego).



Fot. 12. Lokale usługowe w południowej części Młyna Maria
Źródło: fot. P. Gniłka.

5. Młyn Sulkowice

Kompleks zakładów młynarskich powstał w 1890 r. dla Schlesische Mühlenwerke A.G. na terenie byłego osiedla Schottwitz, gdzie zlokalizowany był miejscowy przemysł (po drugiej stronie torów Cukrownia Wrocław S.A.). Obecny adres młyna to al. Poprzeczna 33–35 w dzielnicy Sołtysowice, w północno-wschodniej części miasta przy wylocie w kierunku Warszawy. Po zakończeniu I wojny światowej młyn został rozbudowany o nowe pomieszczenia administracyjne, elewator zbożowy i inne pomocnicze budynki. Dokonano też gruntownej modernizacji całego kompleksu (Harasimowicz 1998, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011). Zespół zakładów młynarskich Sulkowice należy do najbardziej charakterystycznych obiektów przemysłowych z początku XX wieku we Wrocławiu (ryc. 8).

Pierwsze zabudowania młyna powstawały stopniowo, co wpłynęło na nieregularną, wydłużoną i rozczłonkowaną bryłę kompleksu. Budynki posiadają różną liczbę kondygnacji, w większości zostały pokryte płaskimi dachami. Zakład wybudowano z cegły – nawiązując do ceglanego gotyku.

Budynek administracji, podobnie jak budynki wzniesione po zakończeniu I wojny światowej, jest utrzymany w stylu modernizmu z charakterystyczną fasadą, gdzie widoczny jest ceglany portal nawiązujący do neobaroku.



Ryc. 8. Młyn Sułkowice na rysunku reklamowym z 1935 r.
Źródło: Wratislaviae Amici.

Po II wojnie światowej młyn stanowił samodzielne Państwowe Przedsiębiorstwo – Zakłady Młynarskie „Sułkowice”. W 1965 r. kompleks młyna trafił do Wojewódzkiego Zjednoczenia Zbożowo-Młynarskiego, a następnie został przekazany Polskim Zakładom Zbożowym we Wrocławiu. W drugiej połowie XX wieku młyn był jeszcze dwukrotnie modernizowany (1960, 1974). Produkcja w młynie obejmowała głównie przemiał żyta i pszenicy, ponadto prowadzono w nim: kaszarnię, łuszcarnię grochu oraz płatkarnię. Po upadku PZZ Wrocław (1992 r.) młyn został sprzedany PZZ S.A. w Brzegu, od tamtego czasu przerabiano w nim jedynie pszenicę. Produkcję zakończono na początku XXI wieku, wówczas pojawiło się wiele koncepcji na zagospodarowanie całego kompleksu, łącznie z wizją zburzenia zakładu.

Obecnie na terenie zakładu młynarskiego Sułkowice organizowane jest cotygodniowe niedzielne targowisko, które skupia uwagę wielu Wrocławian, i nie tylko. Handlarze, którzy zostali w 2008 r. przeniesieni z ul. Na Niskich Łąkach, oferują klientom nowe i używane towary, tj.: rowery, meble, porcelanę, sprzęt RTV/AGD itd. Niestety większość ludzi przybywających na targowisku nie jest zainteresowana neogotyckim gmachem Młyna Sułkowice (fot. 13). Targ zdecydowanie psuje wizerunek całego kompleksu byłych zakładów młynarskich, które to budynki w 2010 r. zostały wpisane na listę zabytków Wrocławia.



Fot. 13. Niedzielne targowisko na placu Młyňa Śródmieście

Źródło: Wratislaviae Amici.

W ciągu tygodnia można jednak odnieść nieodparte wrażenie, że jest to kolejny niezagospodarowany obiekt poprzemysłowy we Wrocławiu. Większość pomieszczeń oraz rozległe place na terenie młyna stoją puste, jedynie przy głównej bramie zlokalizowanych jest kilka drobnych firm: sklep rowerowy, meblowy, z oknami PCV. Na głównym budynku zabytkowego kompleksu widnieje duży szyld mówiący o rzekomych powierzchniach magazynowych do wynajęcia (fot. 14).

Informacja o wolnych powierzchniach nie jest wiarygodna, gdyż w 2013 r. miała rozpocząć się przebudowa całego kompleksu młyna. Na chwilę obecną zostały wyburzone elewatory zbożowe. Wizualizacje, które można odnaleźć na stronie internetowej urzędu miasta Wrocław, zakładają stworzenie nowego wizerunku młyna. Zabytkowy obiekt ma stać się centrum wystawienniczym, do którego przyjedzie każdy, kto będzie chciał wybudować lub urządzić swój dom. Plany zakładają wykorzystanie budynków objętych opieką konserwatorską wraz z wykorzystaniem nowych technologii; wszystkie te elementy mają stworzyć niepowtarzalny charakter tego miejsca (fot. 15).



Fot. 14. Kompleks Młyna Sułkowice z widocznym sztyldem „powierzchnie magazynowe”
Źródło: fot. P. Gniłka.



Fot. 15. Projekt kompleksu Młyna Sułkowice po rewitalizacji
Źródło: www.wroclaw.pl.

Na początku 2014 r. miał powstać harmonogram prac remontowych, którego niestety próżno szukać. W oficjalnym komunikacie widnieje informacja, że cały projekt ma zostać zakończony w roku 2015. Analizując aktualny stan prac remontowych, można stwierdzić, że rewitalizacja Młyna Sułkowice może nie zostać zrealizowana planowo, jeżeli w ogóle dojdzie do skutku.

6. Cukrownia „Wrocław”

Kompleks Cukrowni „Wrocław” został wyburzony w 2009 r., a przestrzeń w tym miejscu jest całkowicie niezagospodarowana. Cukrownię wybudowano w 1890 r. na granicy między Wrocławiem a wsią Psie Pole (Hundsfeld), obecnie jedną z dzielnic miasta (Harasimowicz 1998, Encyklopedia... 2006, Leksykon... 2011). Na początku wybudowano budynek główny (późniejszą surownię), komin o wysokości 86 m oraz budynki mieszkalne, które jako jedyne zachowały się do dziś. Na początku produkcji linia technologiczna była bardzo prymitywna, co jednak nie przekładało się na ilość produkowanego cukru oraz przetwarzanych buraków – ok. 1000 ton na dobę. Po pierwszej wojnie światowej cukrownia przeszła gruntowną modernizację, wynikiem tego była zwiększona moc przerobu buraków do ok. 2 tys. ton na dobę. Można uznać, że lata świetności Cukrownia „Wrocław” miała w okresie międzywojennym (fot. 16).



Fot. 16. Sołtysowice z lotu ptaka (lata 1920–1925) z zaznaczoną Cukrownią „Wrocław” oraz Młynem Sulikowice
Źródło: Wratislaviae Amici.

Cukrownia „Wrocław” bardzo ucierpiała podczas II wojny światowej, w wyniku której zostały częściowo zniszczone lub spalone magazyny wyśłodków i cukru, budynek wirowni, budynek wagi wozowej, uszkodzony został także budynek kadr. Po zakończeniu II wojny światowej cukrownia przeszła na własność Skarbu Państwa i już w roku 1945 podjęto próbę wznowienia produkcji. Część urządzeń sprowadzono ze zniszczonej cukrowni w Bierutowie (koło Oleśnicy). Ówczesny przerób dobowy cukrowni kształtował się

na poziomie ok. 850 ton buraków. W drugiej połowie XX wieku cały zakład przechodził liczne modernizacje, w wyniku których osiągnięto zawrotną ilość przerabianych buraków na poziomie ok. 3 tys. ton na dobę. Bardzo ważnym elementem było zainstalowanie urządzeń umożliwiających produkcję własnej energii o mocy do 6 MW. Na terenie zakładu zadbano także o przestrzeganie norm środowiskowych. Wizerunek cukrowni w latach 70. i 80. był bardzo okazały (fot. 17).



Fot. 17. Wejście główne do Cukrowni „Wrocław” w roku 1985
Źródło: Wratislaviae Amici.

Na początku lat 90. XX wieku decyzjami rządowymi Cukrownia „Wrocław” została przekształcona w samodzielne przedsiębiorstwo państwowe. W 1995 r. zakład stał się spółką akcyjną ze 100% udziałem Skarbu Państwa. Jednak już w 1996 r. większość udziałów (51%) przekazano Śląskiej Spółce Cukrowej S.A. Ostatnim akcjonariuszem wrocławskiej cukrowni był niemiecki koncern cukrowniczy Südzucker A.G., za rządów którego cukrownia potrafiła przerabiać nawet 3–3,2 tys. ton buraków. Zastanawiający jest fakt, że w pierwszych latach XXI wieku produkcja cukru została praktycznie zaprzestana. Przez kilka lat zakład stał niezagospodarowany (podobnie jak obecnie Sułkowice). W 2009 r. podjęto decyzję o całkowitym wyburzeniu budynków Cukrowni „Wrocław”. Obiekt nie został objęty ochroną konserwatorską, toteż niemiecki koncern cukrowniczy miał całkowitą swobodę decy-

zji (fot. 18). Nie pomogły również protesty mieszkańców, których większość była za zachowaniem postindustrialnej zabudowy oraz zagospodarowania jej na inne cele.



Fot. 18. Widok na bocznice kolejową przysypaną gruzem z nieistniejących zabudowań Cukrowni „Wrocław” w roku 2009
Źródło: Wratislaviae Amici.

Jak już wspomniano na wstępie, teren po cukrowni jest całkowicie niezagospodarowany, w miejscach, w których do niedawna stały potężne budynki wchodzące w skład kompleksu, obecnie rozpościerają się puste przestrzenie, porośnięte jedynie dziką roślinnością. Widok ten budzi wiele wątpliwości związanych z sensem wyburzenia cukrowni i jest bardzo niekorzystny. Trzeba dodać, że jadąc pociągiem od strony Warszawy, Łodzi czy też Lublińca (woj. śląskie), jest to jeden z pierwszych krajobrazów mijanych we Wrocławiu (fot. 19).

Jedynie zachowane budynki należące do Cukrowni „Wrocław” ciągną się wzdłuż al. Poprzecznej i w czasie istnienia zakładu wchodziły w skład osiedla, na którym mieszkał dyrektor oraz wyżej postawieni pracownicy. Przejeżdżając przez torowisko od strony Młyna Sułkowice, po lewej stronie mijamy dom byłego dyrektora z pięknymi drewnianymi zdobieniami w części dachowej.



Fot. 19. Linia kolejowa Wrocław – Oleśnica. W tle widoczne puste przestrzenie po Cukrowni „Wrocław”
Źródło: fot. P. Gniłka.



Fot. 20. Dom byłego dyrektora Cukrowni „Wrocław”
Źródło: fot. P. Gniłka.

Charakterystycznym elementem jest wysoki mur odgradzający zabudowania od jezdnii (fot. 20). Naprzeciw domu dyrektora istnieją jeszcze dwa budynki również wchodzące w skład osiedla pracowniczego (fot. 21).



Fot. 21. Budynek mieszkalny w obrębie osiedla pracowniczego przy Cukrowni „Wrocław”
Źródło: fot. P. Gniłka.

Nieco odmienna sytuacja występuje wzdłuż muru odgradzającego dom dyrektora; istnieje tam jeszcze kilka budynków, które należały do cukrowni. Wszystkie budynki łącznie z wcześniej omawianymi są zamieszkane. Oprócz nich zachowała się także główna brama wjazdowa oraz budynek portierni, gdzie ważono pojazdy (fot. 22). Dalsze zagospodarowanie obszaru po cukrowni „Wrocław” jest uzależnione od niemieckiego konsorcjum cukrowniczego, które jest właścicielem tego terenu. Na stronie internetowej Urzędu Miasta Wrocław bardzo ciężko doszukać się jakichkolwiek informacji na temat przyszłego przeznaczenia tego miejsca. Jego obecny stan stwarza wrażenie zapomnianego przez wszystkich.



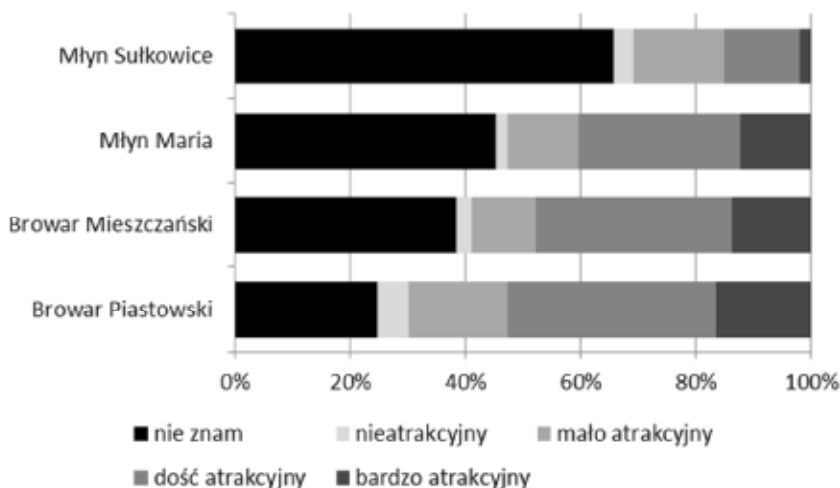
Fot. 22. Budynek portierni oraz główna brama wjazdowa do Cukrowni „Wrocław”;
Źródło: fot. P. Gniłka.

7. Zabytki techniki we Wrocławiu jako potencjalne atrakcje turystyczne

W kwietniu 2012 r. wśród studentów zaocznych III roku na kierunku turystyka i rekreacja w Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu przeprowadzono badania ankietowe, których celem było określenie atrakcyjności turystycznej wybranych zabytków techniki we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku. Wśród ocenianych zabytków znalazły się również cztery wrocławskie obiekty poprzemysłowe, funkcjonujące niegdyś w branży spożywczej: Browar Piastowski, Browar Mieszczański, Młyn Maria (wraz z Młynem Feniks) oraz Młyn Sułkowice (w badaniach nie uwzględniono nieistniejącej już Rzeźni Miejskiej i rozebranej Cukrowni „Wrocław”).

W badaniach uczestniczyło 146 osób w różnym wieku, z czego stali mieszkańcy Wrocławia stanowili 29,5% ogółu ankietowanych. Analiza uzyskanych wyników (ryc. 9) pozwala na stwierdzenie, że dziedzictwo przemysłowe na terenie Wrocławia ma znaczny potencjał turystyczny (zdecydowana przewaga ocen pozytywnych nad negatywnymi), lecz ciągle jest mało znane wśród mieszkańców i potencjalnych turystów. Wynika to głównie z wizerun-

ku turystycznego Wrocławia, kojarzonego wśród turystów głównie jako miasto zabytkowe (a nie ośrodek przemysłowy) oraz z polityki turystycznej władz miasta, które w swych działaniach promocyjnych w zasadzie nie uwzględniają (z wyjątkiem mostów) dziedzictwa przemysłu i techniki (por. Sikorski 2008).



Ryc. 9. Ocena atrakcyjności turystycznej wybranych obiektów poprzemysłowych we Wrocławiu
Źródło: opracowanie własne.

8. Podsumowanie

Dawne obiekty przemysłu rolno-spożywczego we Wrocławiu znajdują się w różnych fazach procesu sukcesji funkcjonalnej (por. Miszewska, Szmytkie 2009). Teren przy ul. Legnickiej zajmowany niegdyś przez Rzeźnię Miejską uległ kompletnemu przeobrażeniu, zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i w aspekcie funkcjonalnym. W miejscu zakładów mięsnych powstała Galeria Handlowa „Magnolia”. Tym samym zlikwidowany został jeden z największych obiektów tego typu w kraju. Obszar dawnej Cukrowni „Wrocław” jest obecnie ugiem miejskim (użytkowane są tylko budynki byłego osiedla przyfabrycznego), natomiast Browar Piastowski znajduje się w fazie transformacji i jest przystosowywany do nowych potrzeb. Niestety prace budowlane na terenie dawnego browaru postępują niezwykle opieszale, poza tym w ich trakcie wyburzono zabytkowe budowle, w tym niezwykle cenny budynek słodowni. Budynki młynów wodnych (Maria i Feniks) oraz Młyna Sułkowice są tylko częściowo użytkowane (na cele mieszkaniowe lub magazynowe), a ich stan techniczny ulega pogorszeniu. Wydaje się, że obec-

ne użytkowanie obiektów poprzemysłowych jest niewspółmierne do ich wartości kulturowej i wymaga zdecydowanych działań. Jedną z możliwych form ich użytkowania mogłoby być przystosowanie wybranych obiektów na potrzeby turystyki industrialnej. Turystyka przemysłowa obecnie staje się coraz bardziej popularna wśród turystów, którzy poszukują odmiany od standardowego zwiedzania miasta. Do największych problemów adaptacji obiektów poprzemysłowych należy zaniechanie szeroko zakrojonych prac remontowych oraz procesów rewitalizacyjnych (Kaczmarek, Przybyłka 2010). Obecnie Wrocław nie funkcjonuje w świadomości turystów (a nawet mieszkańców) jako miasto o niezwykle bogatym dziedzictwie przemysłowym. Niestety magistrat nie tylko nie organizuje żadnych przedsięwzięć, które zmieniłyby tę sytuację, a wręcz doprowadza do likwidacji tych obiektów przemysłowych, które jeszcze zostały w strukturze miasta (Rzeźnia Miejska, Cukrownia „Wrocław” czy Browar Piastowski).

Literatura

- Antkowiak Z., 1997. *Wrocław od A do Z*. Ossolineum, Wrocław.
- Browar Piastowski 1893–1993, 1993. Zakłady Piwowarskie, Wrocław.
- Encyklopedia Wrocławia*, 2006. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Harasimowicz J. (red.), 1998. *Atlas architektury Wrocławia. Tom 2*. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Kaczmarek A., Przybyłka A., 2010. Wykorzystanie potencjału przemysłowego i poprzemysłowego na potrzeby turystyki. Przykład Szlaku Zabytków Techniki województwa śląskiego. W: *Krajobraz a turystyka*. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG, 14, Sosnowiec.
- Leksykon architektury Wrocławia*, 2011. Wydaw. Via Nova, Wrocław.
- Maleczyński K., Morelowski M., Ptaszycka A., 1956. *Wrocław – rozwój urbanistyczny*. Budownictwo i Architektura, Warszawa.
- Miszewska, B., 1996. *Struktura morfologiczna peryferyjnych osiedli Wrocławia*. Acta Universitatis Wratislaviensis, 1904, Prace Instytutu Geograficznego. Seria B: Geografia Społeczna i Ekonomiczna, 14, 53–61.
- Miszewska B., Szmytkie R., 2009. Mikro– i makroprzestrzenne zmiany fizjonomiczne i funkcjonalne miast polskich w okresie gospodarki rynkowej. W: I. Jażdżewska (red.), *Duże i średnie miasta polskie w okresie transformacji*. XXII Konwersatorium wiedzy o mieście, tom I, Uniwersytet Łódzki, 23–34.
- Namyślak B., 2013. *Działalności twórcze a rozwój miast. Przykład Wrocławia*. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego, 30, Wrocław.
- Schlachthof und Viehmarkt zu Breslau*, 1900. J.U. Kern's Verlag, Breslau.
- Sikorski D., 2008. Nowe formy i oblicza turystyki w dużym mieście na przykładzie Wrocławia. W: I. Jażdżewska (red.), *Funkcje turystyczne miast*. XXI Konwersatorium wiedzy o mieście, Wydaw. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 265–274.
- Sikorski D., 2009. Wpływ przeobrażeń terenów przemysłowych na fizjonomię i morfologię miasta na przykładzie Wrocławia. W: S. Bródka, I. Markuszewska (red.), *Problemy środowiska przyrodniczego terenów poprzemysłowych*. Polska Asocjacja Ekologii Krajobrazu, t. XXIV, Bogucki Wydaw. Naukowe, Poznań, 189–198.
- Sikorski D., 2013. *Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych i poprzemysłowych w miastach województwa dolnośląskiego. Studium przypadków*. Wydaw. Uczelniane Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Angelusa Silesiusa, Wałbrzych.
- Slenczek M., 1991. *L'industrie de la ville de Wrocław*. Hommes et Torres du Nord, 1, 55–57.

Szulc H., 1957. Wsie warzywnicze pod Wrocławiem w pierwszej połowie XIX w. *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 3–4, 565–581.

Szulc H., 1963. *Osiedla podwrocławskie na początku XIX wieku*. Ossolineum, Wrocław.

Źródła internetowe

Google Maps, maps.google.pl

Urbanity.pl, www.urbanity.pl.

Wratislaviae Amici, dolny-slask.org.pl.

Wrocław, www.wroclaw.pl.

Anna Sikorska, Dominik Sikorski

Uniwersytet Wrocławski

Wizerunek Wrocławia w źródłach prasowych w okresie stalinizmu

Streszczenie: Artykułu ten jest próbą rekonstrukcji wizerunku Wrocławia kreowanego na potrzeby jego mieszkańców i osób przyjezdnych we wrocławskich źródłach prasowych w latach 1948–1956. W tym celu przeprowadzono kwerendę prasy wrocławskiej i analizę materiału źródłowego zarówno pod względem problemowym (tematycznym), jak i chronologicznym. Ponadto artykuł ten jest próbą odpowiedzi na pytanie: za pomocą jakich środków, narzędzi i słów przedstawiano stolicę Dolnego Śląska w tamtych latach? Nie jest nadrzędnym celem artykułu weryfikacja stworzonego wizerunku miasta w prasie wrocławskiej z rzeczywistością¹.

1. Wprowadzenie

W ostatnich latach coraz bardziej popularne w naukach społecznych są badania nad wizerunkiem miasta i sposobem jego tworzenia. Powstające prace naukowe na ten temat nie są już domeną tylko i wyłącznie socjologów oraz geografów, lecz także urbanistów i historyków. Na gruncie polskim obszerne rozważania na ten temat prezentowali ostatnio między innymi: A. Łuczak (2000), M. Łaska (2006), M. Florek (2006), K. Mrowińska, M. Wilk i P. Pawłowski (2006) oraz S. Dudek-Mańkowska (2007). Źródła informacji dla tego typu badań są bardzo różnorodne, począwszy od ankiet na filmach reklamowych skończywszy.

Wydaje się, że jednym z ciekawszych źródeł badania wizerunku miasta – w szczególności dotyczących wizerunku sprzed kilkudziesięciu lat – są źródła

¹ Aby móc przeprowadzić taką weryfikację, należałoby porównać wizerunek Wrocławia kreowany przez prasę wrocławską z wizerunkiem tego miasta zawartym w innych źródłach historycznych (np. pamiętnikach) lub na podstawie wywiadów przeprowadzonych z wrocławianami pamiętającymi tamte czasy.

prasowe. Prasa codzienna do momentu upowszechnienia się telewizji i Internetu była głównym źródłem informacji dostępnym dla większości społeczeństwa. Informowała czytelnika o ważniejszych wydarzeniach lokalnych, opisywała współczesne aspekty codziennego życia. Dlatego też w niniejszym artykule wybrano prasę codzienną jako główne źródło informacji opisujące i kreujące wizerunek Wrocławia w okresie stalinizmu.

Wśród licznych wrocławskich źródeł prasowych z lat 1948–1956 do szczegółowej analizy wybrano „Gazetę Robotniczą” i „Słowo Polskie”. Dokonując wyboru tych dwóch źródeł prasowych, kierowano się głównie ich istotnością, wielkością nakładu oraz stopniem i skalą oddziaływania na tworzony poprzez te środki masowego przekazu wizerunek Wrocławia wśród jego mieszkańców i Polaków.

Granice chronologiczne badań nad wizerunkiem stolicy Dolnego Śląska w latach 1948–1956 dla „Gazety Robotniczej” określono na okres 16 grudnia 1948 (data pierwszego wydania gazety) – 31 marca 1956 r., a dla „Słowa Polskiego” na okres 1 stycznia 1948 – 31 marca 1956 r. Wybór daty początkowej uwarunkowany był po części dostępnością źródeł i chęcią ich porównywania, a po części przekonaniem wielu historyków, którzy rok 1948 często określają rokiem stabilizacji nowej władzy w Polsce. Natomiast wybór daty końcowej kwerendy źródłowej, a tym samym prowadzonych badań, dla obu gazet był celowym zabiegiem mającym za zadanie niedopuszczenie do sytuacji zatarcia obrazu Wrocławia wydarzeniami zaakcentowanymi w prasie codziennej poprzedzającymi wydarzenia z Października 1956 r. we Wrocławiu i w Polsce.

Jak wspomniano, celem artykułu będzie próba rekonstrukcji wizerunku Wrocławia w latach 1948–1956 widzianego poprzez pryzmat prasy lokalnej. Aby tego dokonać, należy sobie zadać i odpowiedzieć na m.in. następujące pytania badawcze:

- W jaki sposób prasa wrocławska w latach 1948–1956 przedstawiała wizerunek Wrocławia?
- Jakie elementy i w jaki sposób wpływały na wizerunek stolicy Dolnego Śląska w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956?
- Czy przedstawiony obraz Wrocławia w analizowanych latach jest statyczny czy dynamiczny?
- Czy hasła i wizje propagandowe tamtych lat zawarte w prasie wrocławskiej przedstawiają rzeczywistość, czy raczej można mówić o kreacji jakiegoś obrazu lub propagandowej wizji?

Sterczące i grożące nieustannie zawaleniem ruiny zniszczonych budynków, problemy aprowizacyjne, wszechobecny szaber, brak dostępu do placówek medycznych pierwszej pomocy, brak rozwiniętej sieci komunikacji

miejskiej, brak niemalże wszystkiego, to smutny obraz Wrocławia pierwszych lat powojennych. I choć kolejne lata przynosiły powolną i stopniową poprawę sytuacji w mieście, wizerunek ten jeszcze na długo pozostał w świadomości wielu wrocławian i Polaków. Taki był rzeczywisty obraz Wrocławia w badanych latach, czy jednak tak go przedstawiały wrocławskie gazety?

Niewątpliwie propaganda aparatu władzy próbowała na wiele sposobów i za pomocą różnorodnych środków przekazu przedstawiać stolicę Dolnego Śląska w sposób odbiegający od rzeczywistości. Wrocław oczami specjalistów od propagandy przedstawiany był jako miasto gościnne, piękne pod względem architektonicznym i warte zamieszkania, osiedlenia się. Wystarczy wspomnieć działania władz przy okazji Wystawy Ziem Odzyskanych i Światowego Kongresu Intelktualistów w Obronie Pokoju w 1948 r.², aby przekonać się o tym, że Wrocław zdaniem środków masowego przekazu z tamtych lat był miejscem godnym polecenia i przede wszystkim osiedlenia się. Jednakże po 1948 r. istniejące problemy, szczególnie natury mieszkaniowej³, były coraz bardziej widoczne i nawet w prasie, w tak ważnym środku propagandowym, były poruszane i przedstawiane w krytycznym świetle.

2. „Gazeta Robotnicza” a „Słowo Polskie”

„Gazeta Robotnicza” powstała w wyniku połączenia się „Trybuny Dolnośląskiej” i „Ilustrowanego Kuriera Wrocławskiego” pod koniec roku 1948. „Trybuna Dolnośląska” założona została przez Tadeusza Golińskiego i wydawana była od 14 sierpnia 1945 r. do 15 grudnia 1948 r. Natomiast „Ilustrowany Kurier Wrocławski” ukazywał się od 15 lipca 1945 r. do 15 grudnia 1948 roku. Pierwszy numer „Gazety Robotniczej” wydano 16 grudnia 1948 r. Łącznie w badanym okresie ukazało się 2410 wydań tej gazety. Jej nakład dzienny w 1948 r. wynosił 600 tys. egzemplarzy i rozchodził się na terenie województwa wrocławskiego (Glensk 1994).

Gazetą codzienną było również „Słowo Polskie”, które początkowo nosiło nazwę „Pionier”. Po raz pierwszy gazeta ta ukazała się 27 sierpnia 1945 r. w Legnicy. Po przeniesieniu do Wrocławia (15 października 1945 r.), wskutek przeprowadzonego wśród czytelników plebiscytu, gazeta ta w listopadzie 1946 r. zmieniła tytuł na „Słowo Polskie”. Łącznie w badanym okresie 3012 dni (1 stycznia 1948 – 31 marca 1956 r.) ukazało się 2760 wydań tej gazety. Nakład dziennika, który miał charakter gazety miejskiej, w 1948 r. wynosił 60 tys. sztuk (Glensk 1994).

² W tym czasie władze komunistyczne poprzez różnorodne środki propagandy stawiały Wrocław za wzór do naśladowania.

³ Spowodowane m.in. akcją „Cała Polska buduje swoją Stolicę!” czy też „Budujemy Nową Hutę”.

W latach 1948–1956 łącznie ukazało się ponad 5,1 tys. egzemplarzy tych dwóch gazet, napisano ponad 25 tys. artykułów prasowych o Wrocławiu i jego mieszkańcach⁴. Wśród kilkudziesięciu tysięcy artykułów o Wrocławiu analizie szczegółowej poddano ponad 5,5 tys. najobszerniejszych i najistotniejszych artykułów prasowych o stolicy Dolnego Śląska i jego mieszkańcach, wykorzystując do tego opisowe i prasoznawcze metody badawcze.

Wśród wielu metod badawczych prasoznawstwa za szczególnie istotne dla nauk historycznych M. Kafel uważa metodę analizy treści, która w badaniach historyczno-prasowych pozwala na jakościową ocenę zebranego materiału badawczego (Kafel 1966, s. 105–106). Na potrzeby niniejszego artykułu podjęto próbę takiej analizy tekstu obu badanych źródeł prasowych (tab. 1 i 2).

Tab. 1. Schemat tematyczny „Gazety Robotniczej” i „Słowa Polskiego” według numeru strony w latach 1948–1956

Strony	Główna tematyka
1	krajowe i międzynarodowe wydarzenia polityczne ⁵
2–3	kontynuacja opisu wydarzeń krajowych i międzynarodowych
4	główna strona publikowania artykułów prasowych o Wrocławiu i jego mieszkańcach; pozostałe artykuły przeważnie o tematyce krajowej
5	wydarzenia krajowe, często z dziedziny kultury
6	wydarzenia sportowe
pozostałe	różnorodna, najczęściej relacje z dziedziny kultury i sportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej.

Porównując obie gazety ze sobą, można dojść do interesującego wniosku, że w znaczącym stopniu analizowane źródła prasowe nawzajem się uzupełniają. „Gazeta Robotnicza” jako oficjalny organ Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KW PZPR) we Wrocławiu była środkiem masowego przekazu o charakterze podniosłym i mocno propagandowym, ideologicznym. „Słowo Polskie” to natomiast środek masowego przekazu mniej oficjalny, gdzie można było odnieść się w treści artykułów do rzeczywistych problemów i trosk wrocławianina tamtych lat, przeznaczony dla czytelnika mniej wymagającego.

⁴ Obliczenia własne autorów na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej.

⁵ Przy założeniu, że artykuł o Wyścigu Pokoju z racji swojej wymowy propagandowej zakwalifikujemy do artykułów o treści politycznej, to tylko raz wydarzenie sportowe zagościło na stronie pierwszej, a związane ono było z pobiciem rekordu świata w pływaniu stylem klasycznym na 100 m przez Marka Petrusewicza – NN, Wspaniały sukces wrocławskiego pływaka Marka Petrusewicza, *Gazeta Robotnicza*, 19 X 1953.

Tab. 2. Porównanie „Gazety Robotniczej” z „Słowem Polskim” w latach 1948–1956

	„Gazeta Robotnicza”	„Słowo Polskie”
Forma	stonowana, oficjalna, tradycyjna	żywiotowa, emocjonalnie nacechowana, nowatorska, nowoczesna oficyna
Treść/tematyka	oficjalna, zgodna z „linią partii”, częste przedruki przemów i deklaracji najwyższych przedstawicieli państwowych z „Trybuny Ludu”	mniej oficjalna, bardzo różnorodna tematyka i treść artykułów prasowych
Ukierunkowanie	nacisk na przedstawianie oficjalnych poglądów, na przedstawienie obrazu socjalistycznego i wyidealizowanego	w artykułach kładziono większy nacisk na sferę życia codziennego
Czytelnik	robotnik, intelektualista	człowiek młody, robotnik
Język	konserwatywny, ideologiczny, rzadko ekspresyjny	często potoczny i ekspresyjny
Szata graficzna	ostre kontrasty, np. biel-czerń, związane z wypukleniem haseł propagandowych i zwróceniu czytelnikowi uwagi na nie	w mniejszym stopniu szata graficzna bazująca na oddziaływaniu na zmysł wzroku
Znaczenie	główny dziennik Wrocławia	drugorzędny dziennik dla miasta
Nakład	600 tys. sztuk (1948)	60 tys. sztuk (1948)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Glensk 1994, s. 37 oraz kwerendy źródłowej.

Konfrontując ze sobą dwa tak obszerne źródła historyczne, warto także sięgnąć do metod statystycznych wykorzystywanych w prasoznawstwie (tab. 3, ryc. 1).

Tab. 3. Struktura występowania artykułów prasowych o Wrocławiu i jego mieszkańcach, które ukazały się w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956 według strony

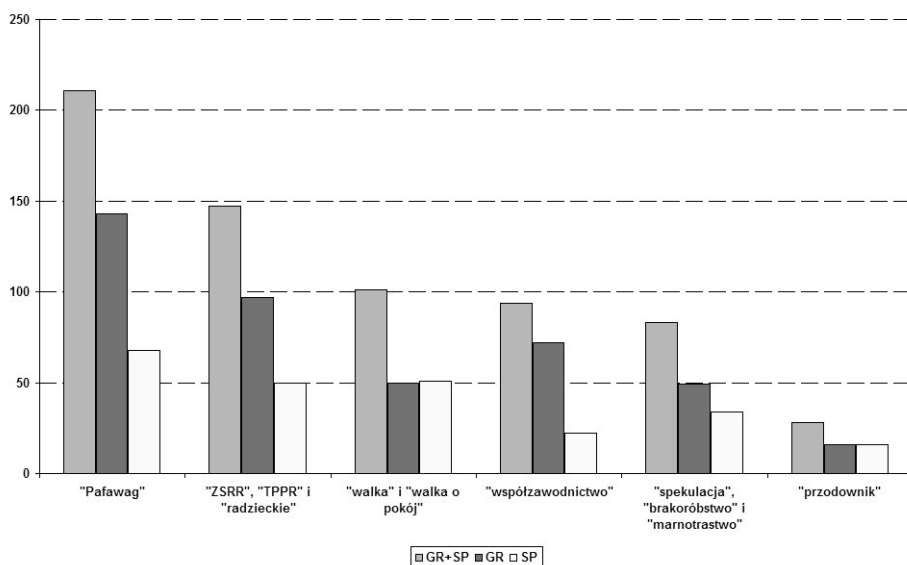
Strony	„Gazeta Robotnicza”	„Słowo Polskie”	„Gazeta Robotnicza” i „Słowo Polskie”
1	9,7%	6,6%	8,3%
2	0,7%	0,8%	0,8%
3	11,5%	24,0%	17,1%
4	61,9%	26,7%	46,2%
5	2,9%	30,0%	15,0%
6	9,5%	9,3%	9,4%
pozostałe	3,8%	2,6%	3,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie kwerendy źródłowej.

Analizując wybrane źródła prasowe, warto także zwrócić uwagę na miejsce występowania artykułów prasowych o stolicy Dolnego Śląska i jego mieszkańców według strony, na której te artykuły się pojawiały (tab. 3). Najwięcej artykułów o Wrocławiu i jego mieszkańcach ukazało się na stronie czwartej (46,2% artykułów) obu gazet. Ponadto licznie artykuły z tej tematyki pojawiały się na stronie trzeciej (17,1%), piątej (15,0%), szóstej (9,4%) i pierwszej (8,3%) obu dzienników.

Rozważając te zagadnienie w podziale na „Gazetę Robotniczą” i „Słowo Polskie”, można dojść do zbliżonych konkluzji, z tym, że w „Gazecie Robotniczej” zdecydowana większość artykułów o Wrocławiu i jego mieszkańcach ukazała się na stronie czwartej (61,9%) tejże gazety, a w „Słowie Polskim” rozkład był bardziej równomierny i skupił się na stronach piątej (30,0%), czwartej (26,7%) i trzeciej (24,0%).

Warto także analizując źródła historyczne, takie jak prasa codzienna, zwrócić szczególną uwagę na język wypowiedzi pisemnej (ryc. 1). Najprostszą metodą analizy wypowiedzi pisemnej jest policzenie częstości występowania charakterystycznych dla danego tematu badawczego wyrazów lub wyrażeń językowych w tytułach artykułów prasowych. Oczywiście najczęściej razy w przebadanych artykułach prasowych pojawił się wyraz „Wrocław” (ponad 1951 razy, w tym w „Gazecie Robotniczej” – 1068 razy, w „Słowie Polskim” – 883; na wykresie niezaznaczony). Ponad 200 razy pojawił się wyraz „Pafawag” (Państwowa Fabryka Wagonów), blisko 150 razy – „ZSRR”, „TPPR” i „radzieckie”, „współzawodnictwo” – 94, „spekulacja”, „brakoróbstwo” i „marnotrawstwo” – 83, wyrażenie „walka o pokój” – 52, „walka” – 36, „przodownik” – 28. Taka struktura wybranych wyrazów i wyrażeń językowych w badanych tytułach artykułów prasowych daje nam pewnego rodzaju wyobrażenie o roli i znaczeniu poszczególnych zagadnień poruszanych przez dziennikarzy wrocławskich w okresie 1948–1956.



Ryc. 1. Częstość występowania wybranych wyrazów lub wyrażeń językowych w tytułach artykułów prasowych o Wrocławiu i jego mieszkańcach, które ukazały się w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956

Źródło: opracowanie własne na podstawie kwerendy źródłowej.

3. Metody i warsztat badawczy. Problemy badawcze.

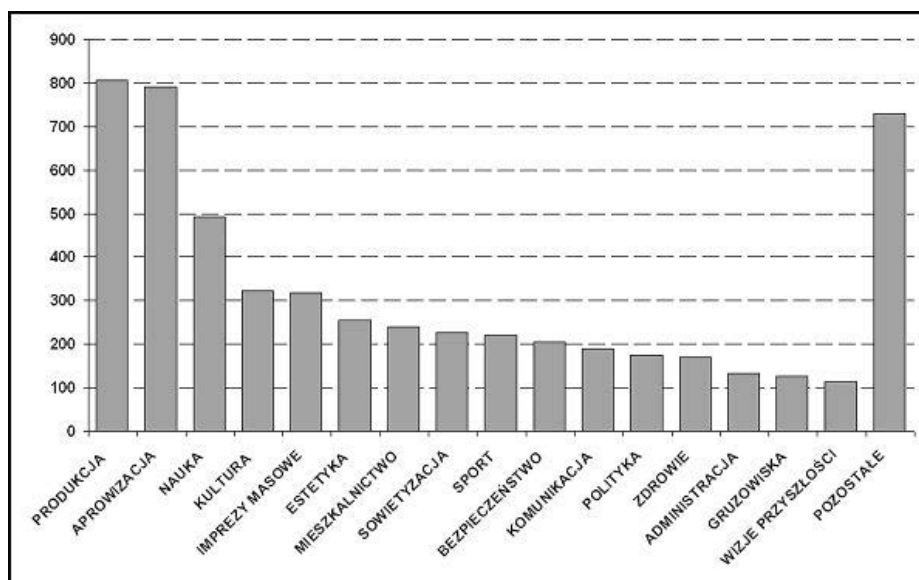
Hipotezy badawcze

W celu usystematyzowania ogromnej ilości informacji wynikających z przeprowadzonej kwerendy źródłowej dokonano podziału tematycznego artykułów o Wrocławiu i jego mieszkańcach (ryc. 2)⁶. Łącznie wydzielono i nadano nazwę 31 działom tematycznym o różnej wielkości i roli w kreowaniu wizerunku stolicy Dolnego Śląska. Do głównych działów tematycznych artykułów prasowych charakteryzujących Wrocław i jego mieszkańców można zaliczyć:

- dział „Produkcja” (807 artykułów, 14,6% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat działalności produkcyjnej we Wrocławiu (ilość wyprodukowanych dóbr, warunków pracy, podjętych zobowiązaniach itp.),
- dział „Aproprowizacja” (791 artykułów, 14,3% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: towarów dostępnych w sklepie lub ich braku, estetyki i higieny panującej w punktach handlowych itp.,
- dział „Nauka” (493 artykułów, 8,9% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: poziomu nauki we Wrocławiu, problemów lokalowych i finansowych placówek oświatowych itp.,
- dział „Kultura” (323 artykułów, 5,9% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: wydarzeń kulturalnych we Wrocławiu, poziomu kultury w mieście itp.,
- dział „Imprezy masowe” (318 artykułów, 5,8% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: organizowanych imprez masowych we Wrocławiu, ich przebiegu, znaczeniu propagandowym itp.,
- dział „Estetyka” (256 artykułów, 4,6% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: wyglądu ulic, kamienic i parków zieleni we Wrocławiu,
- dział „Mieszkalnictwo” (239 artykułów, 4,3% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: problemów kwaterunkowych oraz wyglądu mieszkań we Wrocławiu,
- dział „Sowietyzacja” (227 artykułów, 4,1% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: wpływu czynnika radzieckiego na życie w mieście (między innymi czerpanie z wzorców radzieckich, współpraca polsko-radziecka),

⁶ Jest to podział czysto hipotetyczny, powstały na potrzeby usystematyzowania ogromnego zasobu informacji zawartego w analizowanych artykułach prasowych.

- dział „Sport” (221 artykułów, 4,0% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat odbywających się wydarzeń sportowych w stolicy Dolnego Śląska,
- dział „Bezpieczeństwo” (205 artykułów, 3,7% ogółu) – swoją tematyką obejmujący artykuły prasowe na temat: bezpieczeństwa w mieście, przestępstw i działalności służb bezpieczeństwa (głównie Milicji Obywatelskiej i Straży Pożarnej),
- pozostałe działy (2443 artykułów, 44,3% ogółu) – swoją tematyką obejmujące artykuły prasowe bezpośrednio lub pośrednio opisujące Wrocław i jego mieszkańców.



Ryc. 2. Podział tematyczny artykułów prasowych o Wrocławiu i jego mieszkańcach, które ukazywały się w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956

Źródło: opracowanie własne na podstawie kwerendy źródłowej.

Analizując tak charakterystyczne i specyficzne źródło historyczne, jakim jest prasa, napotyka się na wiele problemów natury metodycznej i warsztatowej. Pierwszym i ogromnie istotnym problemem jest ogrom informacji zawartych w gazetach. Umiejętność selekcji i grupowania badanego materiału według z góry przyjętej przez badacza metody badawczej wymaga od niego wysokiej samodyscypliny i konsekwencji w postępowaniu. Drugim i równie istotnym problemem jest kwestia wiarygodności autorów artykułów prasowych i kontekstu powstawania tychże artykułów. Aby móc zrozumieć niektóre wątki poruszane na łamach prasy, należy wcześniej przestudiować wszystkie najważniejsze publikacje naukowe mówiące o danym okresie i danym miejscu.

Brak danych o autorach artykułów prasowych, brak jasno określonych reguł, jakimi kierowali się autorzy artykułów, wybierając takie, a nie inne zagadnienie do przedstawienia na łamach prasy, czy też brak cyfrowych wersji zeskanowanych kilkudziesięcioletnich gazet (w czasie kwerendy badane źródła dosłownie rozsypują się w dłoniach), to tylko niektóre przeszkody, z jakimi musi zmierzyć się badacz wrocławskich źródeł prasowych z lat 1948–1956.

Ponadto bardzo ważnym problemem badawczym w analizowaniu źródeł prasowych tamtych lat jest język wypowiedzi pisemnej. Językoznawca Jerzy Bralczyk w swoich licznych publikacjach naukowych o języku propagandy komunistycznej zwraca szczególną uwagę na dwa podstawowe problemy komunikatywne tekstów propagandowych tamtych lat. Pierwszym jest kwestia relacji nadawca-odbiorca. Otóż w tekstach propagandowych mamy do czynienia nie z dwoma, ale z trzema ogniwami tej relacji: z dysponentem, który ustanawia pewne normy i jest jednocześnie ich naturalnym kontrolerem, z reprezentantem (eksponatem), czyli z tym, który owe normy wciela w życie (najczęściej jest nim dziennikarz), oraz z odbiorcą, obywatelem, do którego (rzeczywiście lub pozornie) kierowany jest tekst (Bralczyk 2001, s. 21–22). Drugim istotnym problemem badawczym jest kwestia nieadekwatności opisu zdarzeń, sytuacji w tekstach propagandowych, w porównaniu ze stanem rzeczywistym.

Kolejny problem badawczy, który uwidacznia się w trakcie analizowania wizerunku Wrocławia na podstawie źródeł prasowych, wynika z treści artykułów prasowych i wpływu uwarunkowań historycznych na ich tematykę. Otóż w badanych artykułach prasowych – po pierwsze – przeważająca część artykułów o Wrocławiu i jego mieszkańcach pozbawiona jest szczegółowej informacji, co utrudnia odbiór treści (w wielu artykułach stosuje się ogólniki, hasła propagandowe o optymistycznym wydźwięku, które nic nowego nie wnoszą do treści i w rzeczywistości niewiele można się z nich dowiedzieć). Po drugie często jeden artykuł swoją treścią porusza problematykę z pogranicza dwóch, trzech dziedzin życia wpływających na wizerunek miasta (nakładanie się, nawarstwianie się danych dziedzin).

Ponadto w poszczególnych dziedzinach, seriach artykułów na dany temat stosowany jest często charakterystyczny schemat, wybieg propagandowy, polegający na pisaniu o jakiejś sprawie, problemie w mieście, że znajduje się w bardzo złym stanie („należy to niezwłocznie poprawić”). Po kilku, kilkunastu dniach te samo zagadnienie oceniane jest już o wiele lepiej (nastąpiła poprawa przeważnie dzięki interwencji władzy), żeby nagle znowu po 3–4 tygodniach od pierwszej publikacji napisać, że „jest już dobrze, ale ciągle nie jest idealnie, ciągle są problemy” – sygnalizowany schemat podejścia do różnych zagadnień powtarza się cyklicznie, co kilka miesięcy i powoduje całkowity

chaos informacyjny. Ten wybieg propagandowy stosowany był we Wrocławiu w opisie kwestii m.in. handlu i zaopatrzenia miasta, odgruzowania miasta, estetyki krajobrazu miejskiego, kwestii kwaterunkowych.

W badanym materiale źródłowym występują także ogromne luki tematyczne i informacyjne (na przykład w dziedzinie kultury, edukacji), które zamazują obraz danej dziedziny nawet na wiele lat (brak bazy porównawczej, przyczynowo-skutkowej). Przykładowo dnia 1 stycznia 1949 r. w „Słowie Polskim” pojawił się artykuł rektora Uniwersytetu i Politechniki Wrocławskiej pt. „Rozwój i osiągnięcia Uniwersytetu i Politechniki Wrocławskiej”, w którym szczegółowo przedstawiono osiągnięcia tych dwóch placówek naukowych w roku 1948 (m.in. podano liczbę i objętość publikacji naukowych). Kolejny artykuł o zbliżonej treści autorstwa rektora Uniwersytetu Wrocławskiego Jana Mydlarskiego pt. „Uczelnie wrocławskie służą sprawie nauki” pojawił się dopiero 28 stycznia 1952 r. w „Gazecie Robotniczej”. Po 1952 r. nie pojawił się żaden większy i szczegółowy artykuł o działalności szkół wyższych w stolicy Dolnego Śląska. Brak kolejnych artykułów prasowych na powyższy temat uniemożliwia skuteczną interpretację stanu i obrazu szkolnictwa wyższego we Wrocławiu w latach 1948–1956.

Niekiedy eksponuje się wydarzenia o charakterze propagandowym poprzez publikacje relacji z ich przebiegu na pierwszych stronach gazet. Powoduje to wówczas problem natury interpretacyjnej i konieczność znalezienia odpowiedzi na pytania – czy dane wydarzenie ma istotne znaczenie dla wizerunku miasta? Czy też jest specjalnie wyeksponowane, by zakamuflować prawdziwe oblicze Wrocławia? I z jakich powodów użyto ten wybieg propagandowy?

Na podstawie przytoczonych powyżej problemów o różnorodnej naturze oraz na podstawie analizy treści badanych artykułów prasowych o wizerunku Wrocławia i jego mieszkańców można dojść do czterech podstawowych hipotez badawczych:

Hipoteza I: *W badanym okresie nie da się wyznaczyć jednostajnego, ściśle określonego wizerunku Wrocławia.*

Hipoteza II: *W latach 1948–1956 nie da się jednoznacznie i definitywnie wyznaczyć okresu dominacji jednej dziedziny wizerunku miasta (co najwyżej można mówić o krótkookresowej dominacji jednej dziedziny).*

Hipoteza III: *Na różnych płaszczyznach, w różnych dziedzinach tematycznych dominują różne wizerunki w określonych przedziałach czasowych.*

Hipoteza IV: *Wizerunek Wrocławia charakteryzuje się takimi cechami, jak: cykliczność, wielofazowość, wielowarstwowość i wielotematyczność.*

4. Wizerunek ogólny Wrocławia

Wizerunek Wrocławia kreowany w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956 jest obrazem niestałym, dynamicznym w czasie i w przestrzeni tematycznej. Nie da się wykreślić jednolitego obrazu stolicy Dolnego Śląska tamtych lat na podstawie badanych źródeł prasowych. Można tylko na podstawie częstości występowania oraz ważności artykułów prasowych z danej dziedziny tematycznej spróbować wyznaczyć okresy dominujące pewnych działów tematycznych.

Rok 1948 dla Wrocławia to rok wielkich, zakrojonych na szeroką skalę międzynarodowych i krajowych imprez masowych, często o dużym ładunku propagandowym. W tym roku w stolicy Dolnego Śląska zorganizowano m.in.:

- Wystawę Ziem Odzyskanych (21 lipca – 31 października 1948 r.) (ryc. 3),
- Światowy Kongres Intelktualistów w Obronie Pokoju (25–28 sierpnia 1948 r.),
- Ogólnopolski Zjazd Historyków (19–22 września 1948 r.),
- uroczyste obchody związane z Kongresem Zjednoczeniowym (16 grudnia 1948).



Ryc. 3. Plan Wystawy Ziem Odzyskanych we Wrocławiu z roku 1948

Źródło: NN, Cuda, od których głowa się kręci, *Słowo Polskie*, nr 199 (610) z 21 VII 1948, s. 2.

Przytoczone powyżej przykłady wystaw, kongresów, zjazdów i uroczystości w ogromnym stopniu przyczyniły się do osiągnięcia przez Wrocław pełnego sukcesu propagandowego. Dzięki tym imprezom w 1948 r. stolicę Dolnego Śląska zaczęto traktować jako swoiste „okno wystawowe”, *ukazujące światu sukces nowej władzy, co jednocześnie potwierdzało słuszność poczdamskich decyzji* (Suleja 2001, s. 38).

Niestety ogólny obraz Wrocławia jako miasta wystaw i kongresów w prasie lokalnej i krajowej po 1948 r. stracił na znaczeniu. Co prawda jeszcze do 1951 r. odnotowuje się na łamach obu gazet znaczną ilość relacji z różnego rodzaju kongresów, wystaw i zjazdów⁷, jednak nie są to już imprezy o takim znaczeniu, aby mogły się one przebić wśród innych tematów na pierwsze strony badanych gazet.

Kolejny okres dominacji określonego elementu wizerunku w ogólnym obrazie Wrocławia kreowanym przez artykuły prasowe w „Gazecie Robotniczej” i „Słowie Polskim” to okres, który umownie nazwano „Wrocław miastem gruzu” i który obejmuje lata 1949–1950. W tych latach na łamach badanych gazet szczególnie mocno akcentuje się problemy gruzowisk w stolicy Dolnego Śląska.

Stworzony obraz jest pesymistyczny, przygnębiający i skupia się głównie na przedstawieniu relacji z akcji odgruzowywania miasta (ryc. 4). Czytelnik artykułów prasowych z tamtych lat odnosi wrażenie, że Wrocław tonie w gruzach, że miasto to jedno wielkie gruzowisko, które mimo wysiłku i poświęcenia jego mieszkańców nadal jest szare, zagruzowane i przygnębiające⁸.

Od 1951 r. do 1954 r. w ogólnym obrazie Wrocławia kreowanym przez „Gazetę Robotniczą” i „Słowo Polskie” można zauważyć zmianę i dominację innego tematu przewodniego. Na pierwsze miejsce w treści badanych artykułów prasowych przesuwają się kwestia wykreowania wizerunku Wrocławia jako miasta robotniczego. Ogromna liczba artykułów prasowych, które ukazały się w latach 1951–1954, w swojej treści odwołuje się do kultu pracy oraz roli i znaczenia robotników w życiu miasta.

⁷ Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej.

⁸ NN, Zamiast ulic – sterty gruzu i cegły, *Gazeta Robotnicza*, nr 90 (104) z 1 IV 1949.



Ryc. 4. Artykuł prasowy o odgruzowaniu Wrocławia w roku 1948

Źródło: NN, Gruz wagonami opuszcza Wrocław, *Słowo Polskie*, nr 47 (468) z 26 II 1948, s. 5.

Na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej można stwierdzić, że robotnicy wrocławscy w tym okresie byli:

- dominującą grupą społeczną miasta (prawie brak jest relacji o czynach i znaczeniu innych grup społecznych),
- inicjatorami i gorącymi orędownikami wszelkich haseł propagandowych w niemalże każdej dziedzinie życia:

*Robotnicy wrocławskich zakładów inicjują nową formę współzawodnictwa. Wykonamy roczne zadanie do dnia 22 lipca*⁹.

*Robotnicy Pafawagu potępiąją machinę wojenną kapitalistów*¹⁰.

⁹ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Gazecie Robotniczej*, nr 155 (169) z 8 VI 1949.

¹⁰ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Słowie Polskim*, nr 38 (807) z 8 II 1949.

*Robotniczy Wrocław inicjuje nową formę współzawodnictwa*¹¹.

*Robotnicy Wrocławia kontrolują realizację swoich zobowiązań i szukają odpowiedzi na pytania: jak szybciej i lepiej wykonywać plany; jak polepszyć organizację pracy; jak obniżyć koszty własne?*¹²

- wzorem do naśladowania przez inne grupy społeczne:

*Konferencje Wyborcze przebiegają wszędzie w twórczej i owocnej atmosferze. Przykładem dobrego zebrania wyborczego może być Konferencja Fabryczna PZPR w Państwowej Fabryce Wagonów [...]*¹³.

*Bierzmy przykład z czołowych przodowników pracy*¹⁴.

- doskonałymi artystami:

*[...] najbardziej interesującą i najważniejszą grupę wystawiających stanowią twórcy zupełnie samorodni, bezpośredni, którzy bez przygotowania teoretycznego ujmują w swych pracach wizję otaczającego ich świata naprawdę własną i oryginalną*¹⁵.

*Ślusarz gra na fortepianie, robotnik drogowy maluje obrazy*¹⁶.

- intelektualistami „nowych czasów”:

W dniu wczorajszym rozpoczęła się druga część egzaminów wstępnych na Uniwersytet i Politechnikę Wrocławską. Rubryka „pochodzenie socjalne” wypełniona jest skrótami „rob.”, „chl. śr.”, „chl. m.”. Łatwo się domyśleć. To są dzieci robotników i chłopów średnio i mało rolnych. Faktycznie, zaledwie trzy czy cztery osoby miały obok swego nazwiska napisane „inne”¹⁷.

*Pomysł robotnika A. Szczepaniaka zracjonalizował załadunek przewozów*¹⁸.

- oraz kreatorami i wyznacznikami kierunków rozwoju miasta:

*Ludzie pracy Wrocławia omawiają Wielką Kartę swych zdobyczy*¹⁹.

¹¹ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Słowie Polskim*, nr 156 (925) z 10 VI 1949.

¹² Tytuł artykułu zamieszczonego w *Słowie Polskim*, nr 286 (2646) z 31 XI 1953.

¹³ NN, Fabryczna Konferencja Partijna w Państwowej Fabryce Wagonów we Wrocławiu, *Gazeta Robotnicza*, nr 4 (18) z 5 I 1949.

¹⁴ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Słowie Polskim*, nr 46 (1866) z 22 II 1952.

¹⁵ NN, Na Wystawie Plastyków Amatorów najciekawsze są prace robotników, *Gazeta Robotnicza*, nr 35 (48) z 5 II 1949.

¹⁶ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Gazecie Robotniczej*, nr 93 (102) z 3 IV 1949.

¹⁷ NN, Robotnicy i chłopci na Uniwersytecie, *Gazeta Robotnicza*, nr 252 (266) z 13 IX 1949.

¹⁸ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Gazecie Robotniczej*, nr 300 (1404) z 15 XII 1952.

¹⁹ Tytuł artykułu zamieszczonego w *Gazecie Robotniczej*, nr 28 (1094) z 1 II 1952.

Charakterystyczne jest też to, że w ogólnym obrazie Wrocławia z lat 1951–1954 robotnik wrocławski praktycznie jest „nietykalny”. Robotnik stolicy Dolnego Śląska był zbiorem wszelkich możliwych pozytywnych cech, takich jak: mądrość, pracowitość, zaradność, asertywność, pomysłowość. Jeśli w jakimś zakładzie produkcyjnym w danym roku nie wykonano 100% normy, to na pewno nie była to winna robotników, ale kadry kierowniczej, złej organizacji pracy lub logistyki.

Takie idealizowanie jednej grupy społecznej w badanych artykułach prasowych przyczyniło się to wykreowania wizerunku Wrocławia w latach 1951–1954 jako miasta typowo robotniczego, gdzie pracują i żyją prawie wyłącznie robotnicy.

Warto zwrócić uwagę jeszcze na jeden aspekt okresu „Wrocław miastem robotniczym”. Otóż w prezentowaniu wizerunku Wrocławia poprzez pryzmat klasy robotniczej dochodzi do wielu z dzisiejszej perspektywy zabawnych absurdów propagandowych. W tym czasie wszystkie sfery życia codziennego utożsamiane były z robotnikami i ich pracą w zakładach przemysłowych. Konsekwencją tego jest opis szkół, bibliotek, teatrów, kin itp., a nawet ZOO²⁰ jakby były to zakłady produkcyjne. W tym opisie podaje się, ile procent normy dane placówki wykonały i co muszą zrobić, aby usprawnić swoją pracę.

Ostatni okres wydzielony w ogólnym obrazie Wrocławia w latach 1948–1956, wykreowany przez badane źródła prasowe, można umownie nazwać „Wrocław miastem inwestycji”. Obejmuje on lata 1954–1956. Przez cały analizowany okres w stolicy Dolnego Śląska prowadzono liczne inwestycje budowlane, które później następnie hucznie, z wielką pompą i przy głoszeniu haseł propagandowych, oddawano do użytkowania. Jednak dopiero w latach 1954–1956 temat ten stał się tematem przewodnim. Po części wynikało to z braku innego konkurencyjnego tematu wiodącego, a po części z potrzeby chwili i chęci osiągnięcia kolejnego sukcesu propagandowego, który pozwoliłby władzom miasta utrzymać pozytywny wizerunek miasta zarówno wśród jego mieszkańców, jak i osób przyjezdnych. Inwestycją, która mogła przynieść ogromny sukces propagandowy, okazała się budowa Kościuszkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej (dalej: KDM).

Dlaczego? Otóż budowa KDM-u doskonale wpisywała się w aktualne potrzeby wrocławian. Zniszczenia wojenne, ogromne migracje do miasta osób z różnych części kraju i bardzo wysoki wzrost demograficzny spowodował, że braki mieszkań, mimo upływu już prawie 10 lat od zakończenia wojny, nadal były widoczne w krajobrazie miejskim. Toteż realizacja socrealistycznego

²⁰ NN, Wykłady, wystawy i fermy hodowlane będą organizowane we wrocławskim ZOO, *Gazeta Robotnicza*, nr 238 (612) z 29 VIII 1950.

osiedla mieszkaniowego mogła nie tylko uzupełnić wspomniane braki mieszkaniowe na rynku nieruchomości, lecz także pokazać „nową jakość” socrealistycznej przestrzeni miejskiej popieranej przez władzę komunistyczną²¹.

Ogólny obraz Wrocławia w latach 1948–1956 stworzony na łamach „Gazety Robotniczej” i „Słowa Polskiego” jest obrazem niejednorodnym, płynnym i niewyrazistym. Początkowo przebiega z niego zdaje się, że uzasadniony optymizm „lepszego jutra” („Wrocław miastem wystaw i kongresów”: 1948), aby następnie przejść do bardziej realistycznego i mniej optymistycznego wizerunku („Wrocław miastem gruzu”: 1949–1950). Kolejne dwa okresy umownie wydzielone przez autorów artykułu („Wrocław miastem robotniczym”: 1951–1954 i „Wrocław miastem inwestycji”: 1954–1956) w ogólnym wizerunku stolicy Dolnego Śląska wydają się pewnego rodzaju tematem zastępczym, mającym na celu ukrycie prawdziwego oblicza miasta tak bardzo zniszczonego w wyniku działań wojennych. Podejmowanie tematów zastępczych o propagandowym wydźwięku niewątpliwie odwracało uwagę ówczesnego czytelnika obu gazet od trudności życia codziennego i dawało iluzję, że za kilka miesięcy, kilka lat będzie się we Wrocławiu żyło o wiele lepiej²².

5. „Przeciętny wrocławianin”

Do najważniejszych elementów składowych, wpływających na wizerunek każdego miasta, należą jego mieszkańcy. To ludzie, ich pasje, zachowanie, przyzwyczajenia, sposób mówienia, mimika, styl ubierania się, poglądy na świat decydują o charakterze danego miejsca, nadając szarym murom miejskim i ulicom element kolorytu, ożywienia i życia. Każde miasto bez mieszkańców byłoby rzeczą martwą, eksponatem, który można podziwiać, zwiedzać, ale nigdy utożsamiać się z nim.

Niestety w badanych źródłach prasowych z lat 1948–1956 nie ma zbyt wiele bezpośrednich odniesień do mieszkańców Wrocławia, ich aparycji, charakteru, sposobu zachowywania się, ubierania się itp. Przeważająca większość badanych artykułów prasowych z tamtych lat skupia się w swojej treści na opisie wydarzeń, głównie wydarzeń nacechowanych propagandowo. Toteż informacje o wrocławianach z tamtych lat należy „wyłuskiwać” pośrednio z lektury takich właśnie artykułów prasowych, co niestety czasami może prowadzić do błędnych wniosków.

²¹ NN, Czerwienią się dachy KDM-u, *Gazeta Robotnicza*, nr 199 (2224) z 22 VIII 1955.

²² Oczywiście z roku na rok, z miesiąca na miesiąc życie we Wrocławiu było łatwiejsze, ale nie był to na tyle gwałtowny skok cywilizacyjny, aby mógł być zauważalny w tak krótkim okresie jak rok, kilka lat, co głosiły wszem i wobec analizowane gazety.

Jacy byli mieszkańcy stolicy Dolnego Śląska w latach 1948–1956? Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie, ale na pewno z uwagi na sytuację panującą w mieście po wojnie musieli być ludźmi niezwykle dzielnymi i odważnymi.

Gdybyśmy chcieli opisać przeciętnego wrocławianina z tamtych lat na podstawie badanych źródeł prasowych, to najprawdopodobniej przedstawilibyśmy go jako człowieka młodego, jako robotnika pracującego w dużym zakładzie przemysłowym na terenie miasta. Takie najprostsza i najkrótsza charakterystyka mieszkańca Wrocławia tamtych lat wynika z treści badanych artykułów prasowych, gdzie „bohaterami” gazet byli przeważnie młodzi mężczyźni pracujący w zakładach produkcyjnych. Oczywiście nie oznacza to, że o kobietach Wrocławia w badanych źródłach nie pisano, wręcz przeciwnie, pisano o nich dużo, ale nie tak często jak o mężczyznach i nie pełniły one niestety roli pierwszoplanowej we wszelakich wydarzeniach relacjonowanych na łamach „Gazety Robotniczej” i „Słowa Polskiego”.

Wrocławianki były kobietami dzielnymi, które w wielu dziedzinach według badanych źródeł prasowych niczym nie ustępowały mężczyznom, a nawet ich przewyższały. Kobiety wrocławskie na łamach obu badanych gazet są bardzo często chwalone m.in. za to, że potrafią dobrze pracować²³ i jednocześnie dbać o ognisko domowe²⁴, za to, że podejmują się nowych wyzwań, umieją współzawodniczyć i walczyć o pokój²⁵.

Idąc dalej tropem opisu ludności miasta poprzez pryzmat przeciętnego wrocławianina, należałoby stwierdzić, że nasz robotnik prawdopodobnie byłby przed trzydziestką, miałby żonę i dwójkę lub trójkę dzieci. Taka charakterystyka przeciętnego wrocławianina związana jest nie tylko z treścią badanych artykułów prasowych, ale też z analizy procesów i zjawisk migracyjnych oraz demograficznych, do których doszło na ziemiach zachodnich po zakończeniu II wojny światowej.

Nie da się określić do końca, jak w latach 1948–1956 wyglądał mieszkaniec Wrocławia. Źródła prasowe praktycznie o tym milczą, tylko czasami przy opisie młodych wrocławian (robotników) używają takich epitetów, jak: „przystojny”, „ładny” lub „ładna”²⁶. Najwięcej informacji o wyglądzie zewnętrznym mieszkańców stolicy Dolnego Śląska można dowiedzieć się ze zdjęć publikowanych na łamach obu gazet. Czy są oni przystojni, ładni? Oczywiście to rzecz gustu.

²³ NN, Dziś kobieta-tokarz nie jest sensacją w żadnym zakładzie pracy, *Gazeta Robotnicza*, nr 188 (1293) z 7 VIII 1952.

²⁴ NN, Matki – robotnice, *Słowo Polskie*, nr 225 (2287) z 22 IX 1953.

²⁵ NN, Pod hasłem „Walki o pokój”. Kobiety pracujące Dolnego Śląska uczczą Międzynarodowy Dzień Kobiet, *Gazeta Robotnicza*, nr 62 (75) z 4 III 1949.

²⁶ NN, Kadrowcy na cenzurowanym, *Gazeta Robotnicza*, nr 72 (1801) z 26 III 1954.

W co był ubrany przeciętny wrocławianin z lat 1948–1956? Informacje tej treści można uzyskać tylko pośrednio z artykułów prasowych mówiących o asortymencie dostępnych towarów w sklepach lub ze zdjęć publikowanych w „Gazecie Robotniczej” i „Słowie Polskim”. Najprostsza odpowiedź na te pytanie brzmi: „we wszystko, co mógł zdobyć, kupić lub sam uszyć”, a były to zazwyczaj różnego kroju płaszcze, swetry, stroje robotnicze, rzadziej garnitury lub fraki. Należy pamiętać, że w badanym okresie często występowały tzw. braki towarów, nawet takich jak: chleb, masło, mleko, ziemniaki, a co dopiero mówić o porządnym ubraniu²⁷.

Czy przeciętny wrocławianin dbał o higienę osobistą? Z analizy badanych źródeł prasowych można wywnioskować, że czasami z zachowaniem czystości wrocławianie mieli problemy. Kilka artykułów prasowych w swojej treści mówi o tym, że po ulicach biegają „brudne dzieci” oraz że mieszkańcy Wrocławia niechętnie korzystają z kąpielisk i łaźni miejskich. Kilkakrotnie wręcz apeluje się do mieszkańców stolicy Dolnego Śląska, żeby się kąpali, choćby raz w tygodniu²⁸.

Przeciętny wrocławianin według badanych źródeł prasowych mieszkał w budynku (najczęściej była to kamienica) wymagającym remontu lub stałych drobnych napraw. Nie wiadomo do końca, jak zachowywał się we własnym domu. Z badanych artykułów prasowych można się tylko dowiedzieć, że mieszkańcy Wrocławia chętnie przyjmowali gości, choć też czasami prowadzili „wojny” ze swoimi sąsiadami²⁹. Ale o tym, jak ich mieszkania wyglądały, czego w nich brakowało, czy dużo w nich spędzali czasu, co w nich robili, źródła milczą lub informują bardzo szczątkowo. Warto wspomnieć, że w kilku artykułach prasowych pojawiły się informacje na temat braku dbania o porządek w klatkach schodowych własnych budynków³⁰, aby w pełni uzupełnić skąpe dane posiadane na ten temat.

Zachowanie się na ulicy nie było mocną stroną wrocławian. Po pierwsze wrocławianie bardzo często skracali sobie drogę, deptając i niszcząc świeżo posadzoną trawę, kwiatki lub klomby albo niszczyli świeżo naprawione lub postawione ławki w parkach³¹. Po drugie stojący na przystanku komunikacji miejskiej mieszkańcy Wrocławia często rzucał niedopałki lub innego rodzaju śmieci na ziemię, mimo że metr od niego stał kosz na śmieci³². Po trzecie kie-

²⁷ Na szczęście pod koniec badanego okresu zaczęto pisać o pokazać mody (NN, Mody „Domu Mody”. Tylko tak dalej!, *Gazeta Robotnicza*, nr 69 (1798) z 23 III 1954.), co może sugerować, że od ok. 1954 r. wrocławski rynek ubrań stawał się coraz bardziej różnorodny i kolorowy.

²⁸ NN, Kąpiel najmniej raz w tygodniu – nakazuje nowa umowa zbiorowa, *Słowo Polskie*, nr 30 (799) z 31 I 1949.

²⁹ NN, Wolność Tomku w swoim domku ale sąsiada trzeba uszanować, *Gazeta Robotnicza*, nr 66 (1795) z 19 III 1954.

³⁰ NN, ... a teraz o niechlujstwie lokatorów, *Gazeta Robotnicza*, nr 283 (1699) z 26 XI 1953.

³¹ NN, To nie po... wrocławsku, *Gazeta Robotnicza*, nr 5 (378) z 5 I 1950.

³² NN, O czystości naszych ulic, *Gazeta Robotnicza*, nr 181 (912) z 2 VII 1951.

rowcy, szoferzy, rowerzyści wrocławscy, według badanych artykułów prasowych, prowadzili swoje pojazdy często jak szaleńcy, stwarzając przy tym duże zagrożenie komunikacyjne i doprowadzając niestety do częstych wypadków drogowych³³. I po czwarte mieszkańcy stolicy Dolnego Śląska wręcz skandalicznie zachowywali się w środkach komunikacji zbiorowej, wskakując lub wyskakując w ostatniej chwili do pędzących pojazdów, jeżdżąc na dyszlach pojazdów lub nie płacili za bilet³⁴. Niewątpliwie według badanych źródeł prasowych zachowanie się wrocławian na ulicy nie było ich mocną stroną.

A jak zachowywali się mieszkańcy stolicy Dolnego Śląska w pracy w latach 1948–1956? Wzorowo, przynajmniej do ok. 1953/1954³⁵. Wrocławianie według badanych źródeł prasowych słynęli w całej Polsce z entuzjazmu do pracy, byli w niej w pełni zaangażowani i chętnie dążyli do wykonywania norm przed czasem oraz do oszczędzania jak największej ilości materiału w procesie produkcyjnym. Lubili swoją pracę, lubili w niej współzawodniczyć z innymi. Od czasu do czasu wychodzili z inicjatywą i głosili hasła zachęcające do zwiększenia jeszcze bardziej wysiłku w pracy lub wdrażali autorskie projekty racjonalizatorskie. Praca dla mieszkańca Wrocławia lat 1948–1956 była wartością nadrzędną, dla której mógł on poświęcić wiele. Ponadto przeciętny wrocławianin, nasz umowny młody robotnik, lubił wszelkiego rodzaju wiece, masówki, przedstawienia, akademie organizowane w jego zakładzie pracy. Zakład pracy był jego drugim domem, tu czuł się bezpiecznie, spełniony. Niestety z braku informacji w badanych źródłach prasowych nie wiadomo, czy prezentowany przez propagandę na łamach badanych gazet obraz robotnika wrocławskiego był taki naprawdę.

Jaki stosunek mieli mieszkańcy Wrocławia w latach 1948–1956 do partii i nowej władzy? Odpowiedź na to pytanie może być tylko jedna: „całym sercem popierali nowy ład”. Przeciętny wrocławianin bardzo chętnie angażował się w akcje poparcia dla władz poprzez swój udział w licznych pochodach i wiecech politycznych³⁶. Nasz robotnik za każdym razem, gdy na szczeblu krajowym wdrażano jakieś nowe idee, rozwiązania, plany, chętnie je popierał i deklarował swoje przywiązanie, podkreślając przy tym, że są one na pewno korzystne dla robotników.

³³ NN, Wypadki samochodowe mnożą się, *Słowo Polskie*, nr 1 (770) z 1 I 1949.

³⁴ NN, Całe społeczeństwo winno przystąpić do walki z wszelkimi przejawami „tramwajowego chamstwa”, *Gazeta Robotnicza*, nr 315 (1046) z 5 XII 1951.

³⁵ Na przełomie lat 1953 i 1954 pojawiają się pierwsze artykuły delikatnie krytykujące klasę robotniczą Wrocławia. Powód był prozaiczny. Już wtedy wiadano, że Plan sześcioletni (1950–1955) nie zostanie w pełni zrealizowany. W ten sposób część odpowiedzialności za fiasco planowania centralnie sterowanego chciano zrzucić na Polaków, w tym na mieszkańców Wrocławia.

³⁶ NN, Wrocławski świat pracy wita z radością uchwałę Rządu o wymianie pieniędzy, *Gazeta Robotnicza*, nr 299 (672) z 30 X 1950.

Jacy z charakteru byli wrocławianie z tamtych lat? Na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej można stwierdzić, że mieszkańcy Wrocławia w latach 1948–1956 byli oficjalnie ludźmi optymistycznie nastawionymi do świata, pracowitymi, chętnymi do noszenia pomocy w tzw. czynie społecznym, towarzyscy itp.³⁷ Byli to też ludzie często bardzo dzielni i odważni³⁸. Jednak gdybyśmy przyjrzeni się bliżej treści niektórych artykułów prasowych, to można byłoby się dowiedzieć, że w badanym okresie z roku na rok coraz bardziej wzrastało wśród ludzi niezadowolenie z warunków bytowych, które zapewniało im miasto. Zarysowujący się z roku na rok wzrost liczby samobójstw³⁹, przypadków alkoholizmu⁴⁰ (ryc. 5) czy też liczby przestępstw/wykroczeń można interpretować jako przejaw pewnego rodzaju zmęczenia wrocławian ciężkim życiem w latach 40. i 50. XX wieku. Trzeba było mieć naprawdę mocny charakter, żeby móc żyć w mieście, które miało tak wiele problemów.

Czym się interesował wrocławianin lat 40. i 50. XX wieku? W badanych źródłach prasowych nie ma zbyt wiele informacji na temat pasji lub hobby mieszkańców stolicy Dolnego Śląska. Na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej można jedynie przypuszczać, że jedyną pasją wrocławian była ich praca, to w niej się angażowali, to w niej spędzali dużo swojego czasu z życia.

Oczywiście jednak człowiek nie samą pracą żyje. W wolnych chwilach wrocławianie chętnie chodzili na spacer⁴¹, do kina⁴², rzadziej do teatru lub opery⁴³, bawili się na festynach i zabawach organizowanych najczęściej z okazji jakichś świąt państwowych⁴⁴, latem kąpali się w kąpieliskach miejskich⁴⁵, zwiedzali różnotematyczne wystawy⁴⁶, odwiedzali kluby Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej⁴⁷ i świetlice zakładowe, gdzie chętnie czytali dzieła literatury radzieckiej i uczyli się języka rosyjskiego⁴⁸, uprawiali ogródki dział-

³⁷ NN, Nasze myśli i uczucia wyrażamy czynem produkcyjnym, *Gazeta Robotnicza*, nr 60 (1476) z 10 III 1953.

³⁸ NN, Dzielny dozorca uratował dwójkę dzieci, *Słowo Polskie*, nr 51 (820) z 21 II 1949.

³⁹ NN, Dość dużo samobójców, *Słowo Polskie*, nr 247 (2607) z 16 X 1954.

⁴⁰ NN, W zwalczaniu plagi społecznej – alkoholizmu nie można ograniczać się do wywieszania haseł i afiszy, *Słowo Polskie*, nr 116 (1916) z 14 V 1952.

⁴¹ NN, Niedzielny spacer po wrocławskim ZOO, *Gazeta Robotnicza*, nr 215 (589) z 7 VIII 1950.

⁴² NN, Aby uniknąć tłoku i zamieszania w kinach, *Gazeta Robotnicza*, nr 11 (2036) z 6 I 1955.

⁴³ NN, Dziesięciolecie Opery Wrocławskiej, *Gazeta Robotnicza*, nr 216 (2241) z 10–11 IX 1955.

⁴⁴ NN, Wesoło i ochocho bawiła się młodzież na wielkim festynie, który odbył się w niedzielę w Hali Ludowej, *Słowo Polskie*, nr 194 (1690) z 15 VII 1951.

⁴⁵ NN, Nareszcie słońce. Tysiące plażowiczów na plażach i kąpieliskach, *Gazeta Robotnicza*, nr 158 (1224) z 3 VII 1952.

⁴⁶ NN, Na Wrocławskiej Wystawie Wynalazczości. O dorobku Dolnego Śląska, *Gazeta Robotnicza*, nr 204 (1920) z 28–29 VIII 1954.

⁴⁷ NN, Klub TPPR zwiększa grono swych sympatyków, *Gazeta Robotnicza*, nr 31 (44) z 1 II 1949.

⁴⁸ NN, Kursy języka rosyjskiego w Pafawagu dzięki Towarzystwu Przyjaźni Polsko Radzieckiej, *Gazeta Robotnicza*, nr 13 (27) z 14 I 1949.

kowe⁴⁹ lub od czasu do czasu wyjeżdżali na wycieczki w najbliższą okolicę⁵⁰. Ponadto wrocławianie lubili oglądać widowiska sportowe, a szczególnie upodabiali sobie w tamtych okresie mecze bokserskie, piłkarskie i zawody kolarskie (Wyścig Pokoju)⁵¹. Nie przejawiali zbyt gorliwie zainteresowania kulturą, wystarczyły im często przedstawienia zakładowych kółek teatralnych itp.

Moje trzy grosze

Proszę nie pić...

— Jak to, w ogóle nie pić — może ktoś zapytać.

Oczywiście, że nie w ogóle. Nie mamy — rzecz jasna — nic przeciwko picciu herbaty, kawy, lemoniady, wody sodowej (z wodą sodową ostrożnie — ona też czasami do głowy uderza!...), piwa czy nawet wina. Szczególnie gorąco zalecamy picie mleka, tak jak to czynią widocznym na pierwszym zdjęciu robotnicy, ale...




robić widowisko uliczne, drogo opłacane przy tym i krzywdzące rodziny?

Odpowiedź nasuwa się sama: nie warto, nie warto, nie warto.

A ileż razy taka pijatyka kończy się nie szczęśliwymi wypadkami, zagubieniem dokumentów i resztek pieniędzy oraz „odpoczynkiem” w miejscu nie zbyt przytulnym!...

Nie ulega więc wątpliwości, że przy jakimś trybie życia człowiek daleko nie zajdzie. Spójrzcie zresztą na tę — widoczną na trzecim zdjęciu — „malowniczą” gr

Ryc. 5. Artykuł prasowy nawołujący do trzeźwości

Źródło: NN, Proszę nie pić, *Słowo Polskie*, nr 116 (2176) z 16 V 1953, s. 4.

⁴⁹ NN, Uwzględniając potrzeby planowej zabudowy zwiększamy ilość ogródków, *Gazeta Robotnicza*, nr 142 (516) z 24 V 1950.

⁵⁰ NN, Wycieczki niedzielne wrocławian. Sobótka cieszy się nadal powodzeniem, *Słowo Polskie*, nr 196 (965) z 19 VII 1949.

⁵¹ NN, Cały Wrocław żegna kolarzy „Wyścigu Pokoju”, *Gazeta Robotnicza*, nr 122 (496) z 5 V 1950.

Opisując wrocławian z lat 1948–1956, warto wspomnieć o ich słabościach i nałogach. Mieszkańcy Wrocławia z tego okresu lubili palić papierosy, pić alkohol⁵² i dokonywać drobnych wykroczeń⁵³, głównie natury komunikacyjnej⁵⁴. W badanych artykułach prasowych wiele jest opisów zgubnych skutków pijaństwa oraz niebezpiecznych zachowań na ulicy. Czasami odnosi się wrażenie, że wrocławianie z tamtych lat byli ludźmi młodymi, pełnymi życia, ale przy tym byli też niepokorni, pragnący wszystko osiągnąć w jak najkrótszym czasie i czasami w jak najprostszy sposób.

Niewiele jest informacji w badanych źródłach prasowych mówiących czytelnikowi gazet z tamtych lat o wykształceniu przeciętnego wrocławianina. Można się tylko domyślać z profilu pracy, z profilu nowo otwieranych szkół, że dominującą grupą społeczną w stolicy Dolnego Śląska w latach 1948–1956 byli ludzie o wykształceniu zawodowym. Owszem wiele osób w tym czasie studiowało, ale był to niewielki ułamek ludności w wielotysięcznym mieście.

Na koniec warto zastanowić się nad problemami, jakie trapiły wrocławian z tamtych lat. Niewiele jest informacji wśród analizowanych artykułów prasowych bezpośrednio odnoszących się do problemów mieszkańców miasta. Aczkolwiek pośrednio z badanych źródeł prasowych można wywnioskować, że głównymi problemami mieszkańców Wrocławia w latach 1948–1956 były:

- kwestia kwaterunkowa,
- brak odpowiedniej aprowizacji miasta,
- brak rozrywek,
- nieustanny wzrost chuligaństwa w mieście,
- brud i gruz w codziennym krajobrazie miejskim.

Opisany wyżej obraz „przeciętnego wrocławianina” jest obrazem czysto hipotetycznym. Nie da się jednoznacznie stwierdzić na podstawie różnorodnych haseł propagandowych, zaczerpniętych ze źródeł prasowych, jacy byli wrocławianie tamtych lat. Niewątpliwie musieli to być ludzie bardzo zaradni, potrafiący przystosować się do ciężkich warunków życia w mieście zniszczonym prawie całkowicie w wyniku działań wojennych.

6. Architektoniczny wizerunek Wrocławia

Bardzo ważnym elementem wizerunku miasta jest jego architektura, wygląd krajobrazu miejskiego, tkanki miejskiej. Architektoniczny wizerunek

⁵² NN, W walce z pijaństwem musi uczestniczyć całe społeczeństwo, *Gazeta Robotnicza*, nr 120 (1186) z 19 V 1952.

⁵³ NN, Kradzież prądu i gazu – to również chuligaństwo, które należy wyplenić, *Słowo Polskie*, nr 20 (2471) z 13 III 1955.

⁵⁴ NN, Trzeba wzmóc walkę ze „zmotoryzowanym chuligaństwem”, *Gazeta Robotnicza*, nr 25 (1755) z 29–30 I 1954.

Wrocławia w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956 kreowany był przez bardzo dużą liczbę artykułów prasowych m.in. z takich działów tematycznych, jak: „Estetyka”, „Mieszkalnictwo”, „Gruzowiska”, „Wizje przyszłości”, „Inwestycje”, „Wrocław to miasto...”, „Opinie o Wrocławiu” oraz „Zabytki i sprawa polskości”. Łącznie kilkaset artykułów prasowych z tamtych lat swoją tematyką bardziej lub mniej porusza kwestię architektonicznego wizerunku stolicy Dolnego Śląska.

Z powyższych działów tematycznych wyłania się niekorzystny obraz architektoniczny Wrocławia lat 40. i 50. XX wieku. Najlepiej ujmuje to w swoich słowach kryjący się pod inicjałami J.A. dziennikarz wrocławski, który w taki oto sposób opisuje swoje miasto w 1949 r.:

Dziś chodzę po ulicach Wrocławia i przewracam się na zwaliskach gruzu, które coraz szybciej rozprzestrzeniają się po chodnikach i jezdniach. Ulice te toną zazwyczaj w ciemnościach, a ich czysty dotychczasowy wygląd zmienił się w ponure, gliniasto-wapienne bagno. Chodzę po ulicach i oglądam porozrywane przewody elektryczne, porozbijane skrzynki telefoniczne, połamane drzewa i zdeptane trawniki [...] Ludzie, dawniej swą pracą przypominali mrówki, dziś przypominają ciemny okres Wrocławia – Wrocławia miasta szabru. Robotnicy chyłkiem przemierzają się wśród ruin, by tu urwać cegłę, tam uszczknąć muru, ówdzie zatarasować przejście i przejazd. Po kilku dniach swojej roboty idą dalej robić bałagan zostawiając brud i kurz. Mury, które przez trzy lata poważnie groziły przechodniom i inspekcji budowlanej zawaleniem, dziś trzęsą się nerwowo i same bez niczyjej pomocy przyspieszają akcję zagruzowania. Nasze miasto, nasz kochany Wrocław coraz bardziej upodabnia się do miasta kompletnie zniszczonego, coraz lepiej odgrywa rolę miasta brudu i powojennych murowisk [...] Placę i przez łzy pytam się: „Kto wymyślił hasło zagruzowania Wrocławia, zagruzowania z powrotem?”⁵⁵

Stolica Dolnego Śląska w badanym okresie była miastem „brudu i gruzu”⁵⁶. Wszechobecne leje po bombach, sterty gruzu na ulicach, ruiny domów⁵⁷, napisy niemieckie, a gdzieniegdzie wiszące swastyki⁵⁸ to obraz codzienny Wrocławia tamtych lat. Wrocławscy dziennikarze tak opisują miasto:

Tak się jakoś składa, że na tym naszym kochanym Wrocławiu wszyscy przyjezdni – jak to się mówi popularnie – „wieszają psy”. Że Wrocław to piękne miasto w dalszym ciągu, ale bardzo brudne. Co gorsza, mają oni rację”⁵⁹.

⁵⁵ J.A., Zagruzowujemy Wrocław, *Gazeta Robotnicza*, nr 91 (102) z 2 IV 1949.

⁵⁶ Stwierdzenie własne na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej.

⁵⁷ Ruiny domów przez cały analizowany okres stanowiły poważny problem dla bezpieczeństwa mieszkańców miasta. W prasie szeroko rozpisywano się o ofiarach śmiertelnych, które zostały uderzone lub przygniecione przez walące się domy (np. NN, Śmierć pod lawiną cegieł na ul. Świerczewskiego, *Gazeta Robotnicza*, 23 XII 1948).

⁵⁸ Obecność niemieckich napisów i symboli państwowych na budynkach uważano za powód ogromnego wstydu i zażenowania (np. NN, A to wstyd!, *Gazeta Robotnicza*, nr 186 (200) z 9 VII 1949).

⁵⁹ NN, Refleksem po wystawach – sklepowych. Jak cię widzą, tak cię pisa, *Gazeta Robotnicza*, nr 163 (1891) z 13 VII 1954.

*Kilku przechodniów obejrzało się, uśmiechnęło i każdy poszedł dalej. Przywykli już ludzie do widoku zaśmieconych ulic, odpadków i papierów na chodnikach, i obraz niechlujstwa nie wzrusza prawie nikogo*⁶⁰.

Z czego wynikał tak pesymistyczny obraz Wrocławia tamtych lat? Po pierwsze ze wspomnianego już faktu ogromnych zniszczeń wojennych miasta po II wojnie światowej⁶¹. Po drugie z powodu przymusu wywożenia cegieł wrocławskich m.in. na odbudowę Warszawy, a później na budowę Nowej Huty⁶². I po trzecie z powodu braku funduszy na realizowanie inwestycji mieszkaniowych i innego rodzaju⁶³.

O architektonicznym wizerunku Wrocławia można dużo dowiedzieć się także z opisów najbardziej reprezentatywnych obiektów architektonicznych w prasie wrocławskiej tamtego okresu. Jakie obiekty przedstawiano i w jaki sposób – to cenne informacje dla badacza tej tematyki. Na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej można stwierdzić, że najważniejszymi obiektami architektonicznymi stolicy Dolnego Śląska z tamtych lat były: plac Grunwaldzki (rozumiany tutaj jako kompleks budynków z wielkim placem), Hala Ludowa i Ratusz. Dziwić może brak w tym gronie katedry wrocławskiej⁶⁴.

Plac Grunwaldzki był i jest specyficznym oraz ważnym miejscem na mapie Wrocławia. Tuż po wojnie pełnił on funkcję targowiska miejskiego,

⁶⁰ NN, A po niedzieli... trzeba sprzątać, *Gazeta Robotnicza*, nr 212 (1928) z 7 IX 1954.

⁶¹ O skali zniszczeń i problemu wynikającego z niego świadczy choćby fakt, że jeszcze na początku 1956 r. we Wrocławiu zalegało ciągle 6 mln m³ gruzu – informacje na podstawie: Ciesielski 1999, s. 22.

⁶² Kwestia ta była szeroko komentowana i przedstawiana w sposób pozytywny na łamach prasy wrocławskiej (akcja „Cała Polska buduje swoją Stolicę!”), mimo że często eksploatacja cegły prowadziła do dewastacji domów przeznaczonych do remontu bądź nawet dopiero co wyremontowanych (NN, Miasto na 120.000 mieszkańców można by wybudować z cegły, jaką uzyskano z rozbiórki we Wrocławiu, *Gazeta Robotnicza*, nr 190 (1925) z 9–10 VIII 1952) lub co gorsza powodowała, że po prostu we Wrocławiu wszelkie prace budowlane i remontowe zostawały wstrzymywane z powodu... braku cegieł. O skali zjawiska pozyskiwania cegieł m.in. dla Warszawy świadczy fakt, że w ciągu dwóch miesięcy na początku 1949 r. pozyskano 100 mln cegieł dla stolicy, a przy jej eksploatacji uczestniczyło ponad 4 tys. ludzi (NN, Sprawą odgruzowania miasta musi zainteresować się Miejska Rada Narodowa, *Gazeta Robotnicza*, nr 89 (103) z 31 III 1949).

⁶³ Stwierdzenie własne na podstawie kwerendy źródłowej oraz książki Sulei 2001, s. 38 (historyk wrocławski słusznie zauważył, że sukces Wystawy Ziem Odzyskanych we Wrocławiu w 1948 r. paradoksalnie przyczynił się do tego, że Wrocław przestał być postrzegany w stolicy jako miasto wymagające wsparcia z centralnego budżetu, co oczywiście nie było prawdą).

⁶⁴ O katedrze wrocławskiej w badanym okresie napisano tylko kilka artykułów prasowych o wydźwięku czysto informacyjnym (np. NN, Dzięki dotacjom Rządu Ludowego zabytkowa Katedra Wrocławska dźwiga się z ruin, *Słowo Polskie*, nr 266 (1033) z 26 IX 1949). Dziś może wydawać się to dziwne, że obiekt architektoniczny, który współcześnie pełni rolę wizytówki miasta, w tamtych okresie był nieobecny w środkach masowego przekazu, jednakże z punktu widzenia uwarunkowań historycznych tamtych lat wydaje się to uzasadnione i zgodne z ogólnokrajowym trendem.

gdzie często nielegalnie handlowano artykułami z szabru. Ten ważny węzeł komunikacyjny w okresie Polski Ludowej pełnił też istotną funkcję propagandową – to tu spotykały się wszystkie pochody pierwszomajowe, to tu budowano trybuny dla lokalnych dygnitarzy partyjnych i to tu urządzano wszelkiego rodzaju manifestacje oraz pochody mające pokazać poparcie mieszkańców stolicy Dolnego Śląska dla ogólnokrajowych i międzynarodowych inicjatyw. Obraz placu Grunwaldzkiego w tych podniosłych chwilach doskonale przedstawia poniższy fragment artykułu prasowego z relacji o święcie pierwszomajowym:

Bojowo, a zarazem wesoło i radośnie obchodził Wrocław święto mas pracujących całego świata – dzień 1 Maja. Skąpane w promieniach wiosennego słońca ulice miasta rozbrzmiewały gwarem, dźwiękami muzyki i śpiewem. Od rana, najważniejszych punktach miasta gromadzą się robotnicy fabryk i zakładów pracy. Poprzedzane orkiestrami, uszeregowane dzielnicami kolumny pracujących ruszają w kierunku Placu Grunwaldzkiego. Nad Placem Grunwaldzkim, udekorowanym sztandarami i transparentami dominuje wysoka trybuna, przybrana czerwienią i błękitnym kolorem pokoju. U wierzchołka trybuny łopocą delikatne czerwone proporce. Między popiersiem Lenina i Stalina, olbrzymi portret Prezydenta RP, przewodniczącego KC PZPR towarzysza Bolesława Bieruta. Obok portrety Marksa i Engelsa. U góry transparent: „Pierwszy Maja, święto mas pracujących, walczących o pokój, wolność i socjalizm”. Pod tymi hasłami obchodzimy tegoroczne święto robotnicze [...]

*Pada okrzyk: „Niech żyje Polska Zjednoczona Partia Robotnicza” [...] przodująca siła klasy robotniczej, przodująca siła narodu polskiego [...] z tłumu padają mocne okrzyki „Precz z podżegaczami wojennymi!” [...] „Niech żyje Pafawag i jego przodownicy pracy!” [...] „Niech żyje Wojsko Polskie, zbrojne ramię narodu!” [...]*⁶⁵.

Bardzo zbliżoną funkcję do placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu pełniła także Hala Ludowa. Oprócz wieców, manifestacji propagandowych w Hali Ludowej organizowano imprezy kulturalno-sportowe, na przykład mecze bokserskie, potańcówki, pokazy filmowe lub występy gwiazd muzycznych z kraju i zagranicy. O bardzo ważnej roli Hali Ludowej w stolicy Dolnego Śląska świadczy fakt, że było to miejsce oddania ostatniego hołdu Stalinowi po jego śmierci⁶⁶.

Inną rolę w krajobrazie miejskim pełnił najpiękniejszy świecki obiekt architektoniczny w mieście – Ratusz. Ratusz i rynek wrocławski miały być swoistą wizytówką Wrocławia podkreślającą przede wszystkim jego polskość i świeckość⁶⁷.

⁶⁵ NN, Robotnicy, naukowcy, chłopi, żołnierzy, młodzież – w narodowym froncie. 200 tys. wrocławian manifestowało wolę walki o pokój i Plan 6-letni, *Gazeta Robotnicza*, nr 120 (851) z 2 V 1951.

⁶⁶ NN, Ludzie Dolnego Śląska składają hołd pamięci Wielkiego Wodza postępowej ludzkości. Zgromadzenie żałobne w Hali Ludowej, *Gazeta Robotnicza*, nr 59 (1475) z 9 III 1953.

⁶⁷ NN, Nadeszło już 8 milionów zł z daru Prezydenta RP. Komitet Odbudowy Ratusza opracował plan i kosztorys remontów, *Gazeta Robotnicza*, nr 256 (270) z 17 IX 1949.

Warto zauważyć, że obiekty architektoniczne Wrocławia, które ocalały i które posiadały jakąkolwiek wartość ekspozycyjną, były wykorzystywane w kreowaniu wizerunku miasta głównie poprzez ich eksponowanie jako tła w czasie ważnych uroczystości propagandowych i państwowych. Nawet obiekty sportowe (na przykład Stadion Olimpijski), kulturowe (teatry, opera) czy edukacyjne (Politechnika Wrocławska) były wykorzystywane przez lokalny aparat propagandowy do tworzenia wizerunku stolicy Dolnego Śląska jako miasta wartego zamieszkania z pięknymi i monumentalnymi obiektami architektonicznymi.

Analizując architektoniczny wizerunek Wrocławia w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956, warto zwrócić uwagę, że plany, wizje przyszłości snute przez architektów i dziennikarzy na łamach gazet, w przeważającej większości na szczęście nie zostały zrealizowane. Wrocław jako miasto wyłaniające się z gruzów i ruin miało być *miastem, w którym od podstaw, dzięki młodości jego mieszkańców, zbudowany zostanie wzorcowy ośrodek nowej, komunistycznej społeczności* (Suleja 2001, s. 37). Rodzący się mit „czerwonego Wrocławia” na początku 1948 r. swoje odzwierciedlenie odnalazł także w treści artykułów publikowanych w prasie lokalnej⁶⁸.

Jednak jak to często bywa, wspaniałe wizje, plany architektoniczne mimo początkowego entuzjazmu i optymizmu wraz z upływem lat przygaszają oraz zmieniają swe oblicze, a powstałe i często niedokończone zabudowania niszczą i szpecą krajobraz miejski. Podobnie było we Wrocławiu z zagospodarowaniem terenów po Wystawie Ziem Odzyskanych⁶⁹. Mimo wielu koncepcji i pomysłów ogłaszanych na łamach gazet wrocławskich można było o nich prędzej przeczytać na papierze niż zobaczyć je w rzeczywistości.

O architektonicznym wizerunku miasta nie świadczą tylko jego budynki czy ulice, ale także bezpośrednie otoczenie tych dwóch elementów morfologicznych miasta. Warto podkreślić, że przez cały analizowany okres we wrocławskich artykułach prasowych dążono do lansowania idei dbania o zieleń miejską⁷⁰. Niestety pewnego rodzajuami bolączkami stolicy Dolnego Śląska, które bezpośrednio także wpływały na klimat architektoniczny miasta, oprócz wspomnianego wszechobecnego brudu i gruzu, były także pewnego rodzaju samowole budowlane⁷¹ oraz samotnie pasące się zwierzęta⁷².

⁶⁸ NN, Jeszcze raz o planie odbudowy Wrocławia, *Gazeta Robotnicza*, nr 245 (976) z 16 IX 1951.

⁶⁹ NN, Mówimy o Parku Kultury. Dużo „zamiarów” – za mało konkretnych, *Gazeta Robotnicza*, nr 80 (1496) z 3 IV 1953.

⁷⁰ NN, W Miejskich Zakładach Hodowli Roślin, *Gazeta Robotnicza*, nr 156 (170) z 9 VI 1949.

⁷¹ NN, Dość samowoli! Ulice wielkiego miasta czy po prostu bazyli?, *Gazeta Robotnicza*, nr 179 (1897) z 30 VII 1954.

⁷² NN, Czytelnicy w sprawie czystości miasta, *Gazeta Robotnicza*, nr 195 (2220) z 17 VIII 1955.

Pisząc o wizerunku architektonicznym Wrocławia w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956, należy zwrócić uwagę na kontrast w przedstawianiu centrum miasta i jego dzielnic, szczególnie dzielnic peryferyjnych. Centrum Wrocławia w badanych źródłach prasowych przedstawiane jest w bardzo pozytywnym i ideologicznym świetle – tu najszybciej przebiega odbudowa i remont domów, tu znajduje się najwięcej instytucji wszelkiego rodzaju, tu występują najważniejsze obiekty architektoniczne i wreszcie to w centrum miasta jest największy ruch, toczy się ożywione życie miejskie. Natomiast pozostałe dzielnice stolicy Dolnego Śląska, szczególnie te peryferyjne, przedstawiane są już w mniej pozytywnym świetle⁷³.

Architektoniczny wizerunek Wrocławia w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956 przedstawiony jest w sposób wielowątkowy i różnorodny. Podkreśla się w nim przede wszystkim negatywną rolę i znaczenie zniszczeń wojennych dla estetyki wyglądu krajobrazu miejskiego. I mimo że powstało w tamtym okresie wiele artykułów o optymistycznym i propagandowym wydźwięku, obrazu tego nie udało się zmienić do końca badanego okresu. Niestety krajobraz miasta rodzącego się z ruin i gruzów we wszechobecnym brudzie to dominujący obraz architektoniczny Wrocławia tamtych lat.

7. Podsumowanie

Wizerunek Wrocławia w prasie wrocławskiej w latach 1948–1956 przedstawiony jest w sposób wielowątkowy i różnorodny. Analizując to zagadnienie, warto zwrócić szczególną uwagę na stolicę Dolnego Śląska jako całość, jeden żywy organizm miejski składający się z jego mieszkańców i zabudowy oraz sprzężeń zwrotnych pomiędzy tymi dwoma elementami.

Na podstawie przeprowadzonej kwerendy źródłowej można dojść do następujących wniosków:

- ogólnie w przeważającej większości artykułów prasowych Wrocław jest przedstawiany w sposób optymistyczny,
- w badanym okresie nie istnieje jednostajny, dominujący wizerunek miasta,
- wizerunek Wrocławia kreowany jest w znaczącym stopniu przez aparat propagandy,
- istniejące luki informacyjne w znacznym stopniu uniemożliwiają analizę wizerunku miasta,
- stolica Dolnego Śląska to miasto robotników, gdzie przyjemnie się żyje mimo czasami niewielkich i przejściowych trudności,

⁷³ NN, Kowale – zapomniana dzielnica, *Gazeta Robotnicza*, nr 98 (2434) z 21 IV 1956.

- Wrocław to miasto ludzi młodych, prężnych, odważnych i pomysłowych,
- stolica Dolnego Śląska to miasto produkcyjne, które „żyje i zachowuje się jak fabryka”,
- Wrocław to miasto sukcesu, sukcesu socjalizmu nad kapitalizmem.

Powyżej przytoczone wnioski końcowe potwierdzają słuszność przyjętych przez autorów artykułu hipotez badawczych. Wrocław w latach 1948–1956 to według przeważającej większości wrocławskich artykułów prasowych to miasto niezwykle malownicze i warte zamieszkania, a występujące trudności i problemy (brud, gruz, brak mieszkań itp.) są chwilowe i nieistotne. Nie da się jednoznacznie przypisać stolicy Dolnego Śląska jednego dominującego i przewodniego wizerunku. W kreowaniu obrazu Wrocławia tamtych lat istotny był mit, mit miasta otwartego na świat, pełnego wigoru i ludzi młodych o niespotykanym nigdzie indziej zapale do pracy oraz optymizmie.

Literatura

- Bagiński E., Damurski Ł., 2009. *Wizerunek Wrocławia*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Bralczyk J., 2001. *O języku polskiej propagandy politycznej lat siedemdziesiątych*. Wydaw. Trio, Warszawa.
- Ciesielski S., 1999. *Wrocław 1956*. Wydaw. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Dudek A., Zblewski Z., 2008. *Utopia nad Wisłą: historia Peerelu*. Wydaw. Szkolne PWN, Bielsko-Biała.
- Dudek-Mańkowska S., 2007. Wizerunek Warszawy w świadomości mieszkańców. W: M. Madurowicz (red.), *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*. Wydział Geografii i Studiów Regionalnych. Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Florek M., 2006. *Podstawy marketingu terytorialnego*. Wydaw. Akademii Ekonomicznej, Poznań.
- Gazeta Robotnicza* z okresu 16.12.1948–31.03.1956
- Glensk J., 1976. *Bibliografia opracowań prasy śląskiej, tom 2: 1945–1975*. Wydaw. Instytutu Śląskiego, Opole.
- Glensk J., 1994. *Diariusz prasy polskiej na Śląsku, tom 2: 1945–1975*. Wydaw. Instytut Śląski, Opole.
- Harasimowicz J., 1997. *Atlas architektury Wrocławia, tom 1: Budowle sakralne, świeckie budowle publiczne*. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Harasimowicz J., 1998. *Atlas architektury Wrocławia, tom 2: Budowle mieszkalne, budowle inżynierskie przemysłowe, parki, cmentarze, pomniki*. Wydaw. Dolnośląskie Wrocław.
- Harasimowicz J., 2000. *Encyklopedia Wrocławia*. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Kaszuba E., 1997. *Między propagandą a rzeczywistością: polska ludność Wrocławia w latach 1945–1947*. Wydaw. Naukowe PWN, Wrocław.
- Klimek S., 2007. *Wrocław. Architektura i historia*. Via Nova, Wrocław.
- Łeksykon PWN*, 1972. PWN, Warszawa.
- Łaska M., 2006. Wrocław jako marka. Socjologiczne refleksje nad potencjałem wizerunkowym Wrocławia. W: P. Żuk, J. Pluta (red.), *My Wrocławianie. Społeczna przestrzeń miasta*. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.
- Łuczak A., 2000. Istota tożsamości miasta. *Samorząd Terytorialny*, nr 10 (118).
- Mrowińska K., Wilk M., Pawłowski P., 2006. Wizerunek miasta – główny warunek oceny jego funkcjonowania. W: Z. Przygodzki (red.), *Rozwój miast i regionów w procesie integracji europejskiej*. Wydaw. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

- Ordylowski M., 1991. *Życie codzienne we Wrocławiu 1945–1948*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Pasierb B., 1977. *Życie polityczne Dolnego Śląska w latach 1945–1950*. Państwowe Wydaw. Naukowe, Wrocław.
- Słowo Polskie* z okresu 1.01.1948–31.03.1956
- Suleja W., 2001. *Historia Wrocławia. W Polsce Ludowej, PRL i III Rzeczypospolitej, tom 3*. Wydaw. Dolnośląskie, Wrocław.

